

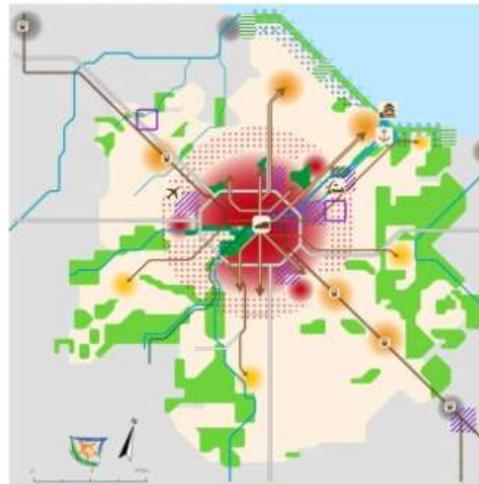


AUCAME
Caen Normandie

LE SCOT CAEN-MÉTROPOLE APPROUVÉ EN 2011



Brève histoire de l'élaboration,
philosophie générale et
principales dispositions.



SEPTEMBRE 2013

L'APPROBATION DU SCOT CAEN-MÉTROPOLE



Le SCoT Caen-Métropole a été approuvé à l'unanimité des 84 délégués présents (sur 100) par le Comité Syndical du Syndicat Mixte Caen-Métropole en date du **20 octobre 2011**.

Il est opposable depuis le **15 février 2012**.

LES DATES CLÉS DE L'ÉLABORATION 2004-2006

- **1er juillet 2004** : délibération d'engagement de la procédure d'élaboration du SCoT ;
- **15 septembre 2005** : Assemblée Générale constitutive de « l'Agence d'études d'urbanisme de Caen-Métropole » ;
- **25 octobre 2006** : délibération de validation de la méthode d'élaboration du SCoT proposée par l'AUCAME ;
- **30 novembre 2006** : première « Conférence Métropolitaine » et lancement officiel des études du SCoT.
- **Mars 2008** : élections municipales.
- **22 décembre 2008** : validation par le Comité Syndical des deux documents « Diagnostic » et « Etat initial de l'environnement » ;
- **29 janvier 2009** : réunion des PPA sur le « Diagnostic » et « L'état initial de l'environnement » ;
- **8 juillet 2009** : débat sur les orientations d'aménagement du PADD ;
- **29 octobre 2009** : réunion des PPA sur le PADD du SCoT ;
- **16 juin 2010** : validation du dossier de SCoT avant transmission aux PPA en vue de la réunion d'association ;
- **10 septembre 2010** : réunion des PPA préalable à l'arrêt du SCoT ;
- **17 décembre 2010** : **ARRET DU SCOT CAEN-METROPOLE**

LE SCOT CAEN-MÉTROPOLE EN CHIFFRES

- **128 réunions** entre novembre 2006 et décembre 2010 dont :
 - **24** réunions locales avec les EPCI ou communes membres de Caen-Métropole ;
 - **23** réunions de **travail thématiques** ou **comités de lecture** ;
 - **22 ateliers thématiques** durant la phase construction d'un état des lieux partagés ;
 - **21** réunions de la **Commission « Conduite du SCoT »** ;
 - **18** réunions du **Bureau** (dont 1 séminaire) ;
 - **15** réunions du **Comité Syndical de Caen-Métropole**
 - **3** réunions des **Personnes publiques associées** ;
 - **2** forums de la **Conférence Métropolitaine**.

- Près de **6.500 pages** de rapports, notes ou de diaporamas ;
- Un dossier d'arrêt de SCoT de **605 pages**.

LE DOSSIER DU SCoT CAEN-MÉTROPOLE

Le dossier du SCoT Caen-Métropole comprend, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme :

- Un **rapport de présentation** de 501 pages constitué :
 - du diagnostic (118 pages),
 - De l'état initial de l'environnement (191 pages)
 - De l'articulation du schéma avec les autres documents (37 pages),
 - De la justification des choix retenus (13 pages),
 - Du résumé non technique (33 pages),
 - De l'évaluation environnementale (58 pages)
 - du dossier d'évaluation des incidences sur les sites « Natura 2000 » (51 pages)
- Un **projet d'Aménagement et de développement durable** (PADD) de 39 pages ;
- Un **Document d'Orientations Générales** (DOG) de 65 pages.

LES ATOUTS D'UNE MÉTROPOLE RÉGIONALE

Des atouts de positionnement : sur l'axe européen Iles Britanniques – Péninsule Ibérique et sur un couloir Nord-Sud européen, riverain 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.

Un potentiel économique avéré : un capital humain fondé sur une population jeune et formée, une économie solide parce que diversifiée, appuyée notamment sur une agriculture puissante, une industrie qui anime un tissu dense de PME innovantes, des pôles de recherches importants, dont certains d'importance mondiale (GANIL, TES), une offre commerciale d'échelle régionale et une activité touristique importante, à la fois urbaine, mémorielle et balnéaire.

LES ATOUTS D'UNE MÉTROPOLE RÉGIONALE

La présence d'un réseau multimodal d'infrastructures : un réseau routier dense organisé autour d'une étoile autoroutière connectée à un périphérique complet, une desserte par le train cadencée vers Paris, la présence d'un aéroport actif et d'un important port de commerce accompagné d'un terminal ferry, et enfin des efforts considérables en matière de couverture numérique du territoire.

Une qualité de la vie reconnue : l'offre urbaine d'une grande ville, des tissus urbains aérés, des bourgs périurbains qui conservent leur charme rural, et 20 kilomètres de façade littorale balnéaire touristique (La Côte de Nacre), un patrimoine architectural historique et récent de premier ordre, un niveau d'équipement de grande métropole (Mémorial, université de 30.000 étudiants, Zénith, CHU, ...), une offre résidentielle diversifiée (la ville, le bourgs et villages périurbains, la Côte) et un réseau efficace de transports publics organisé autour du tramway.

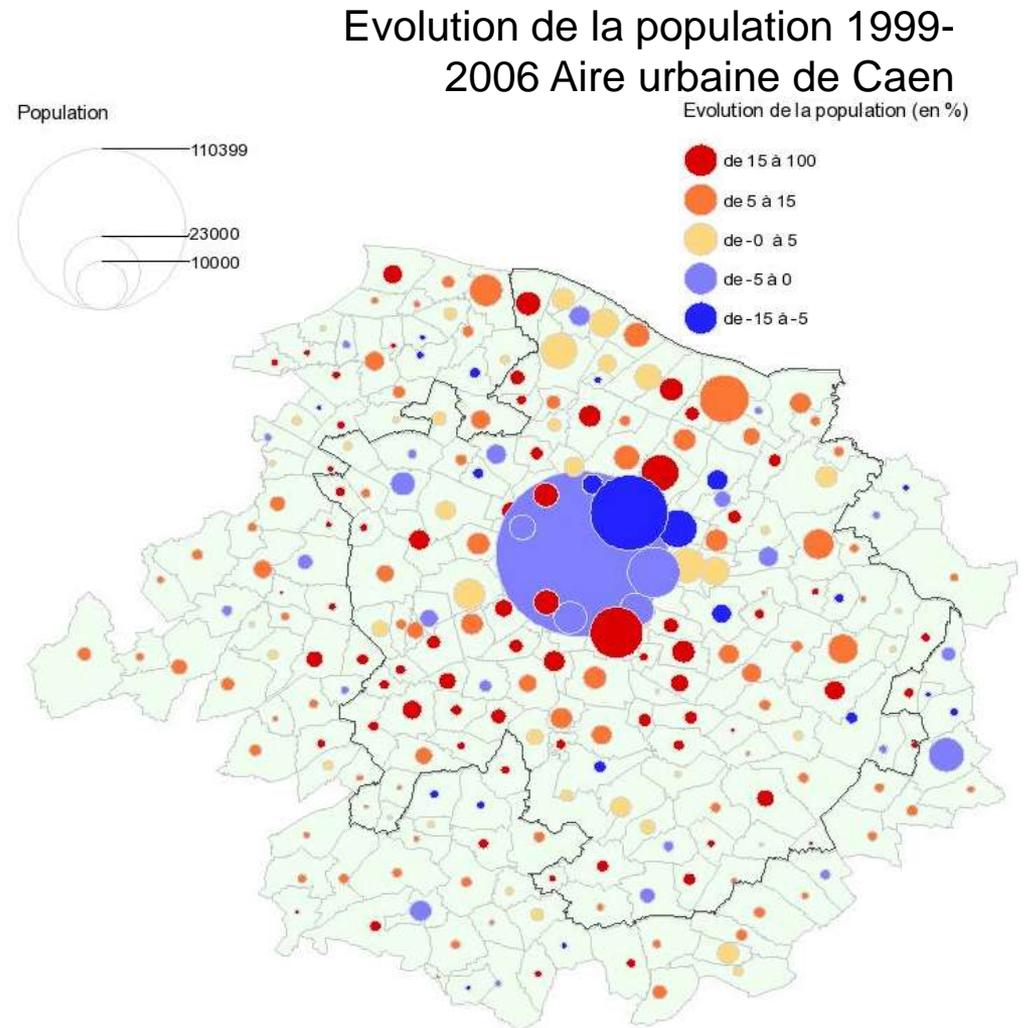
LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

- Une **économie dynamique** avec une forte concentration de l'emploi et des équipements ;
- Une **faible construction** dans la **zone agglomérée** ;
rareté/besoins-demande ⇔ hausse des prix ⇔ difficultés à sortir des opérations ;
- Une offre de logement en périphérie => **périurbanisation** ;
- L'habitat se ventile dans un espace de plus en plus large ;
- Il en résulte un **mitage de l'espace** par l'habitat (individuel) ...
- ... qui contribue à banaliser les paysages (<= caractère monolithique du type de logement proposé) ...
- ... et engendre des effets ségrégatifs ;
- Un mode de développement dépendant à la **mobilité automobile** ;
- L'installation en périurbain est un **choix rationnel** (localisation = arbitrage mobilité / prix du logement) ;
- **Menace**, à termes, sur le **fonctionnement** (= la **compétitivité**) du territoire.

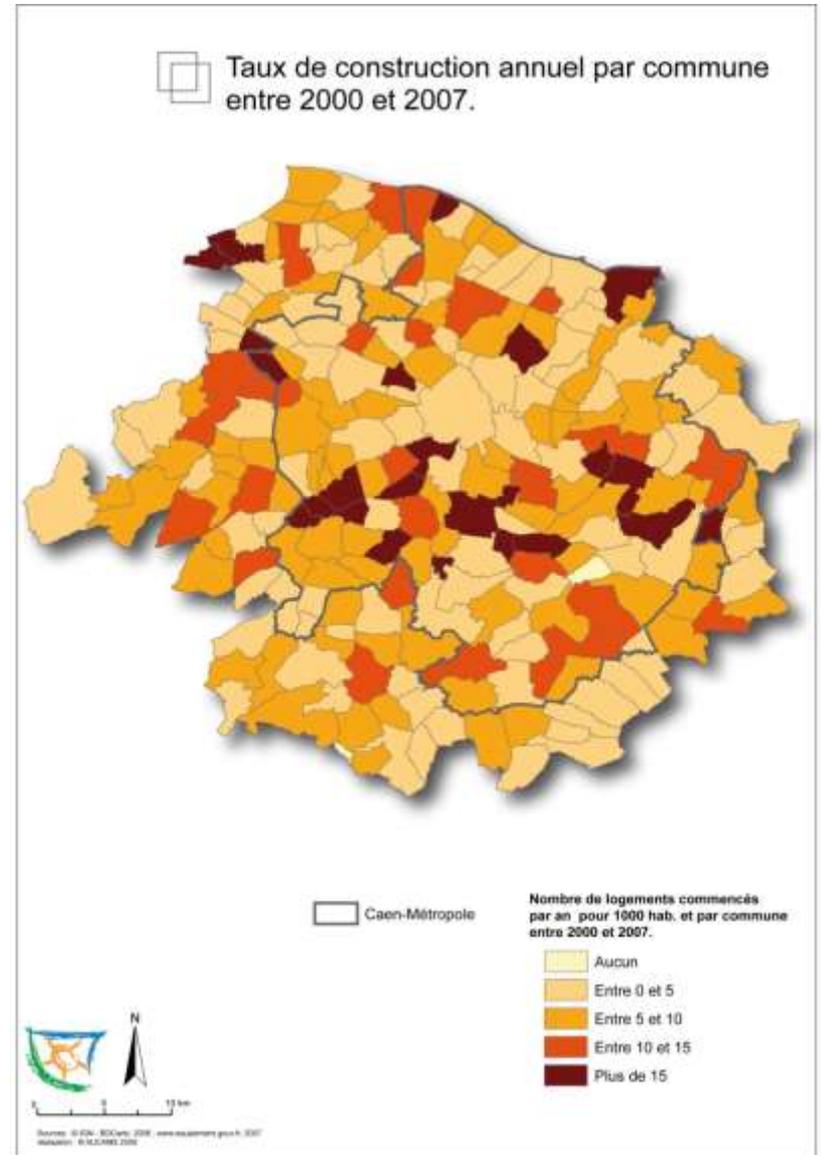
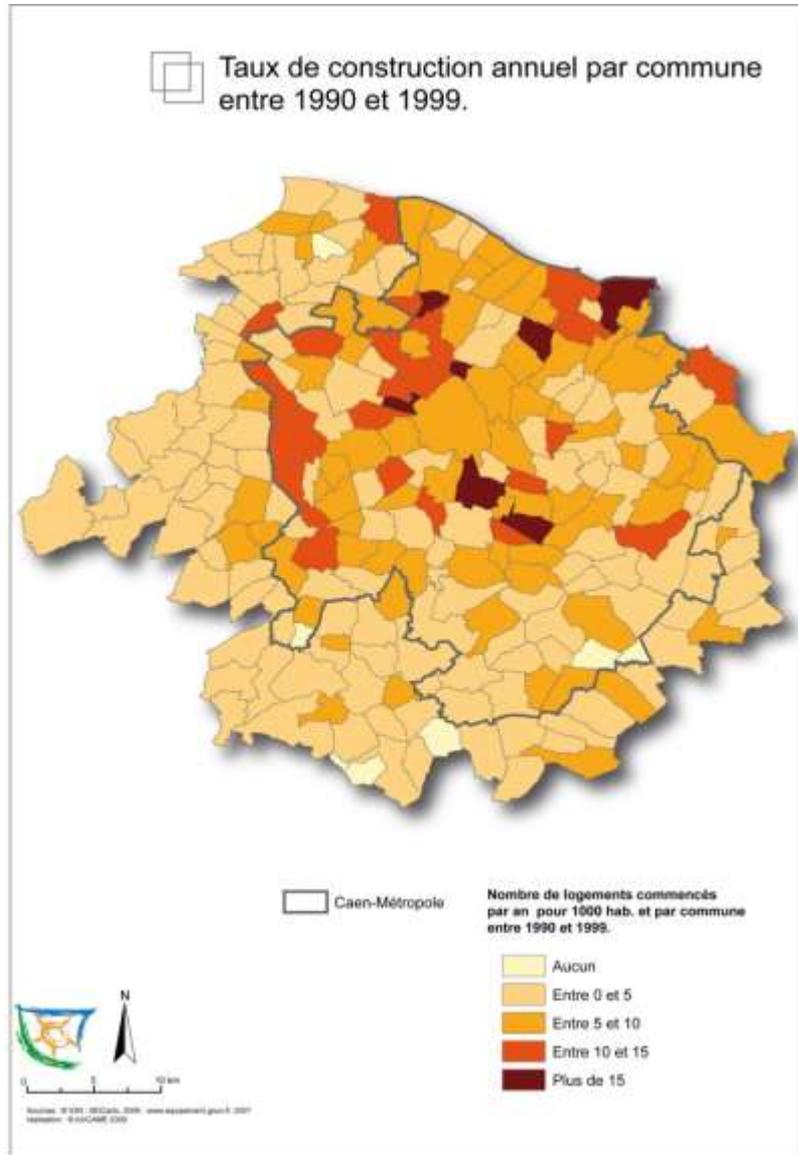
LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

Les centres urbains perdent de la population au profit de la couronne périurbaine :

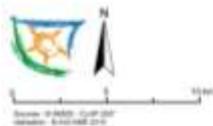
- moindre visibilité de Caen dans l'armature urbaine nationale,
- moindre efficacité des équipements centraux



LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

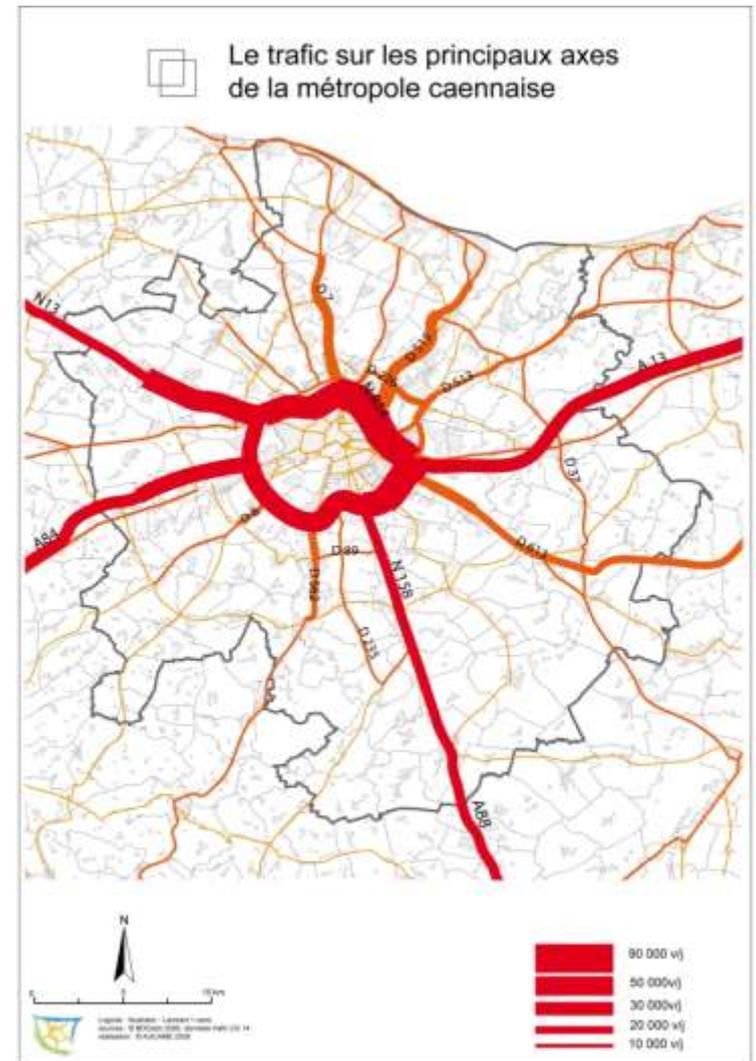


LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

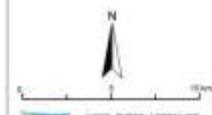


Secteur d'activités

- Industrie (Red)
- Construction (Yellow)
- Services (Blue)
- Commerce (Green)



Le trafic sur les principaux axes de la métropole caennaise

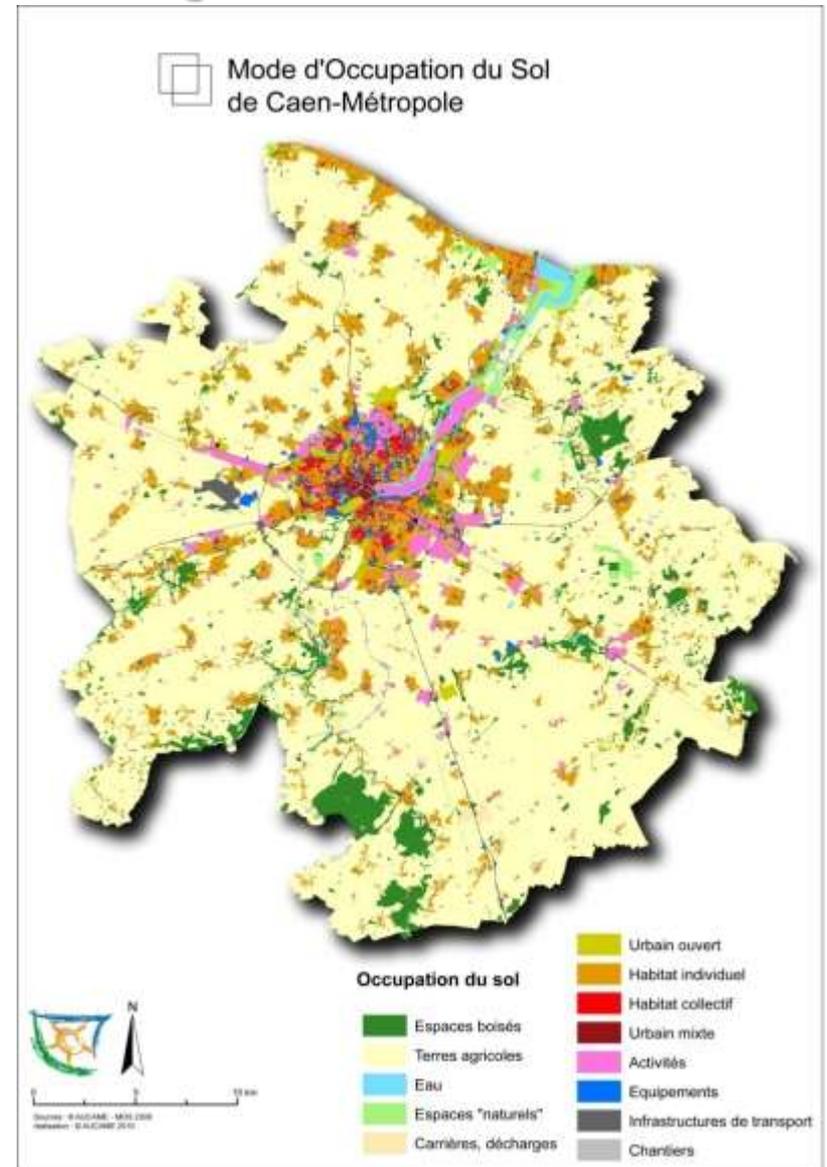


- 90 000 vj
- 50 000vj
- 30 000vj
- 20 000 vj
- 10 000 vj

LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

La plupart des bourgs et villages connaissent des extensions urbaines sous forme de lotissements pavillonnaires

2/3 des habitants logés dans l'individuel occupe 11 fois plus d'espace que le tiers logé en collectif.





PROFITER DU SCoT POUR DÉFINIR UN NOUVEAU MODE DE DÉVELOPPEMENT

Le SCoT Caen-Métropole est « SCoT du Grenelle » :

**Lutter contre le réchauffement climatique =
politique de déplacement + politique d'habitat**

Consommer moins d'espace

Promouvoir la biodiversité : protéger les corridors écologiques

= un nouveau mode de développement

PROMOUVOIR UN SCOT DURABLE ET AMBITIEUX

Prendre en compte les aspirations résidentielles des habitants :

- *Promouvoir une offre alternative de logements individuels*

Préserver l'équilibre actuel agglo/périurbain :

- *Une répartition 60% - 40%*

Accueillir sur le territoire tous les actifs y travaillant :

- *400 000 habitants en 2030 = 50 000 logements
(si la taille des ménages stabilisée à 2.1 hab./logt)*

Polariser le développement :

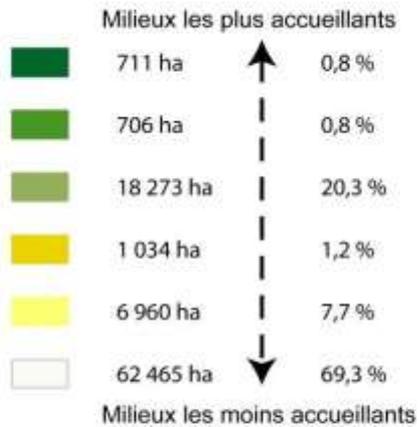
- *Favoriser l'urbanisation dans les communes équipées*
- *S'appuyer sur l'armature urbaine*
- *Privilégier les sites permettant le développement aisé de T.C.
(haltes ferroviaires, pôles urbains littoraux)*

UNE TRAME VERTE ET BLEUE POUR DÉTERMINER LES COULOIRS ÉCOLOGIQUES

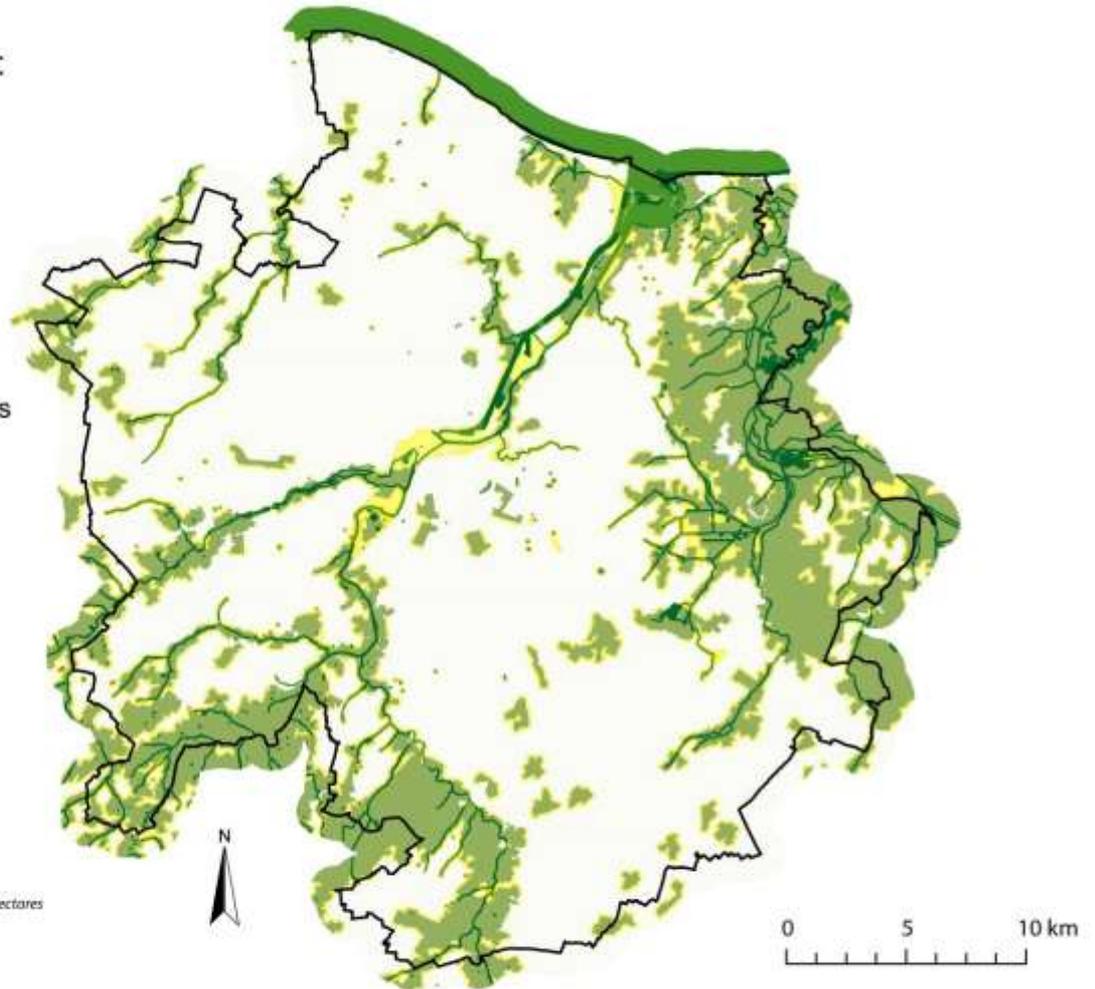
 Synthèse des continuums :
trame verte et bleue

 Périmètre du SCoT

Capacité potentielle d'accueil
pour la majorité des espèces animales



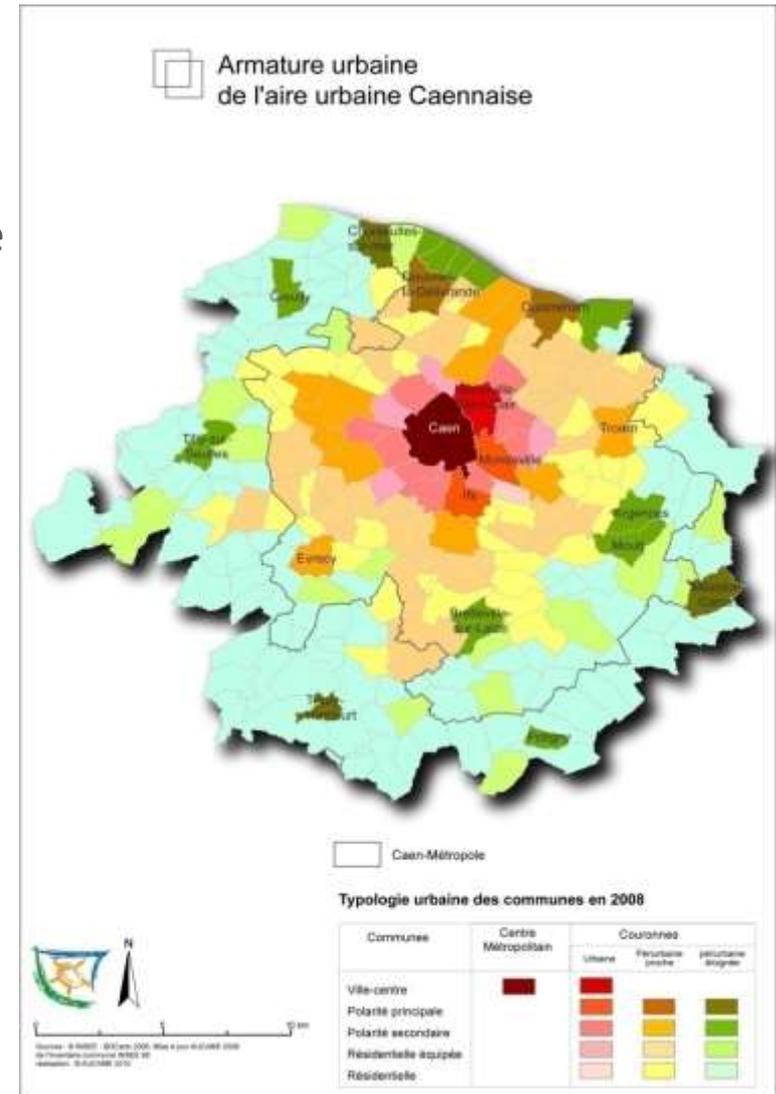
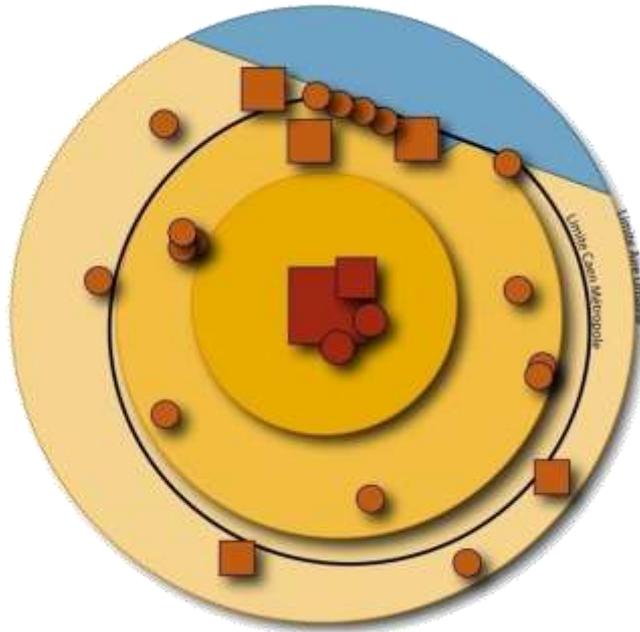
* les informations de surface concernent le périmètre du SCoT soit 90148 hectares



Logiciel : ArcGis 9.2 - Illustrator - Lambert 1 carto
sources : © Corine Land Cover, IGN, DIREN Basse-Normandie
réalisation : © AUCAME 2008, selon méthode IVB

UNE ARMATURE URBAINE SUR LAQUELLE PRENDRE APPUI

- 1 - Identifier les « fonctions urbaines »
- 2 - définir les couronnes d'accessibilité
- 3 - fonctions + couronnes = armature urbaine



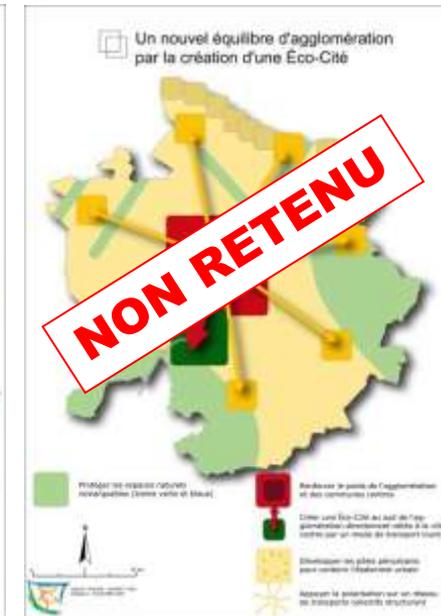
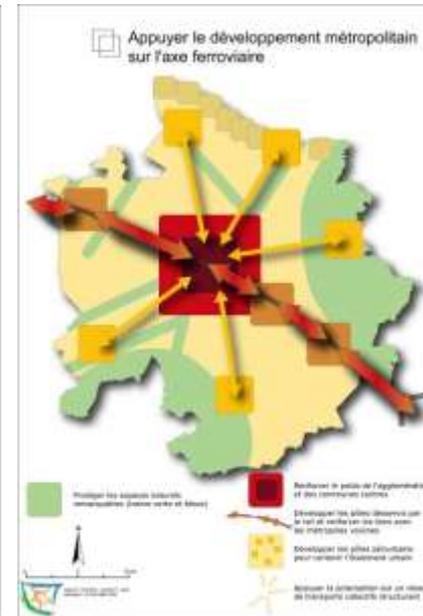
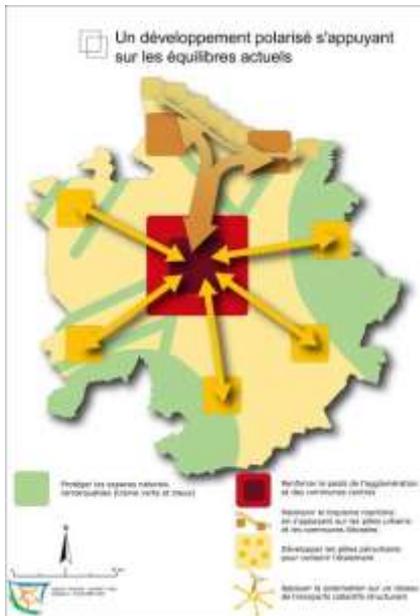
L'ENJEU DU SCOT : CHOISIR UN NOUVEAU MODE DURABLE DE DÉVELOPPEMENT

A

B

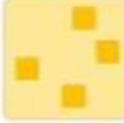
C

D



LE SCÉNARIO RETENU ALLIE POLARISATION MOBILITÉ ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE

 Appuyer le développement métropolitain sur l'axe ferroviaire et préserver l'attractivité littorale

-  Protéger les espaces naturels remarquables (trame verte et bleue)
-  Renforcer le poids de l'agglomération et des communes centres
-  Renforcer les pôles périurbains pour contenir l'étalement urbain

-  Développer les pôles desservis par le rail et renforcer les liens avec les métropoles voisines
-  Maintenir le tropisme maritime en s'appuyant sur les pôles urbains et les communes littorales
-  Appuyer la polarisation sur un réseau de transports collectifs structurants



LE PROJET DE P.A.D.D. DU SCOT CAEN-MÉTROPOLE

La compétitivité économique comme préalable

Investir dans la matière grise

Confirmer les attributs de la centralité de Caen

L'éco-responsabilité au coeur du projet

Préservation des ressources vitales

Conception de l'aménagement en accord avec la nature des sites

Développer les technologies vertes

Etre connecté

Valoriser le potentiel touristique

Des logements pour satisfaire tous les "besoins d'habiter"

Offrir des emplois pour tous les niveaux de qualification

Polariser le développement

Donner la priorité aux modes de déplacement alternatifs

Porter l'ambition architecturale et urbanistique

Gestion raisonnée du patrimoine naturel

Rapprocher habitants, équipements et services

L'hospitalité urbaine et la qualité de vie : atouts de l'attractivité et fondement de la cohésion sociale

LE SCÉNARIO RETENU ALLIE POLARISATION ET MOBILITÉ ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE

**Une ville centre renouvelée,
dans une agglomération renforcée,
ouverte sur la mer ...**

-  Centre urbain métropolitain et pôles de proximité de l'agglomération
- Espaces de développement préservant l'agriculture :**
 -  périurbain proche de l'agglomération
 -  littoral
 -  Espaces de projets d'envergure métropolitaine
 -  Parcs périurbains, espaces de respiration

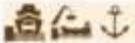
... au coeur d'un territoire préservé ...

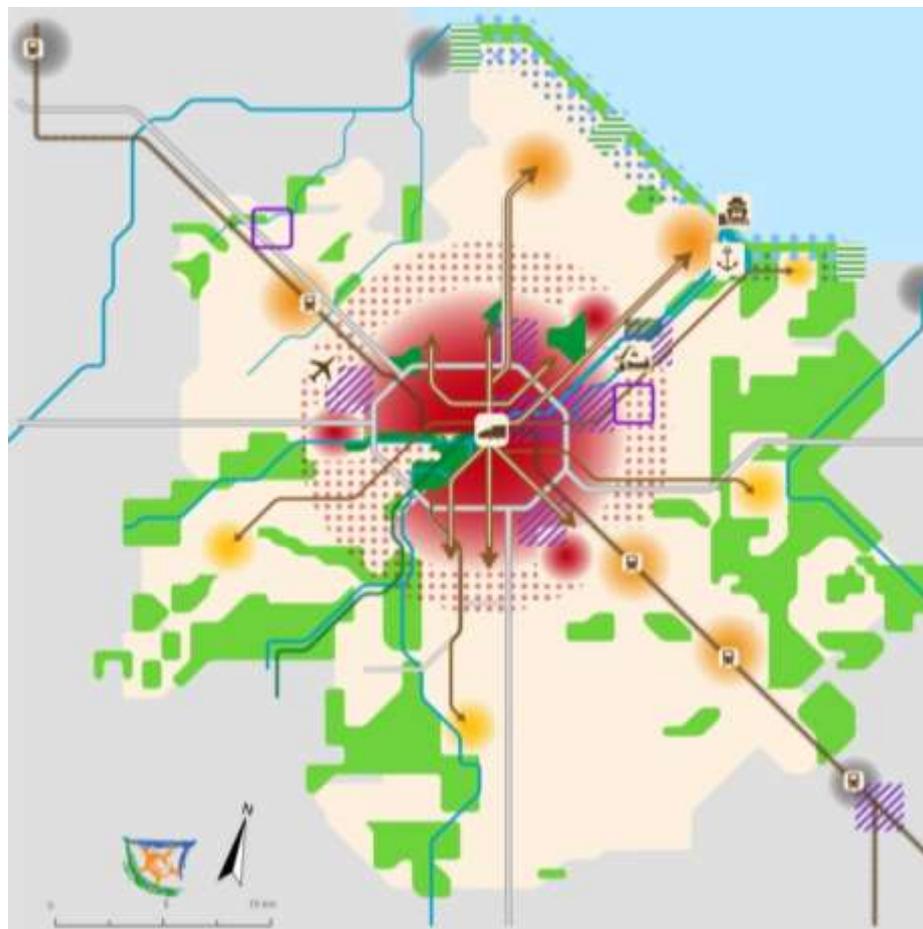
-  Trame verte et bleue
-  Littoral
-  Pérenniser l'espace productif agricole
-  Coupures d'urbanisation inscrites à la DTA

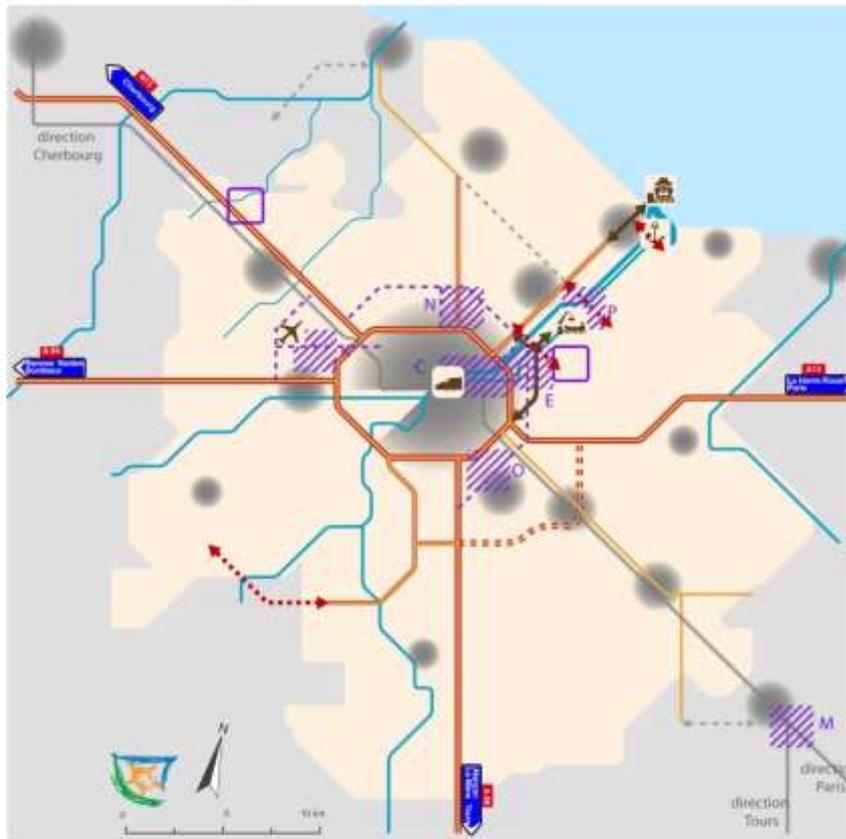
-  Principe de grandes réserves foncières destinées à l'accueil d'établissements industriels

... multipolarisé grâce à une nouvelle mobilité.

-  Pôles principaux
-  Pôles relais
-  Voie ferrée et gares
-  Réseau de transports collectifs à haut niveau de service
-  Renforcement de la desserte en transports collectifs

-  Port de Caen-Ouistreham





**Une connexion facilitée
aux noeuds européens de déplacement**

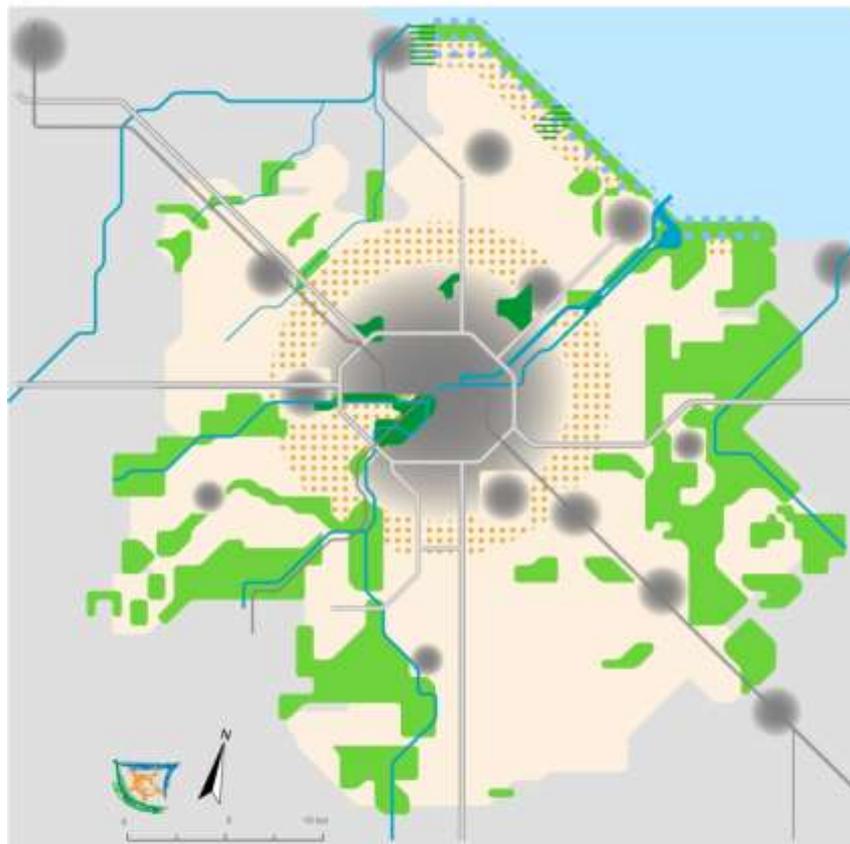
-  Compléter le réseau routier magistral pour libérer le périmètre du trafic de transit
-  Achèvement de la mise aux normes autoroutières des grandes infrastructures
-  Développer et rendre plus accessibles les grandes infrastructures portuaires
-  Conditionner la création de nouvelles voies d'agglomération, multimodales, à des projets de développement urbain
-  Principe de infrastructures inscrites à la DTA
-  Créer les conditions d'accueil de la grande vitesse en gare de Caen

Des espaces de projets d'envergure métropolitaine

-  Cœur d'agglomération (C)
-  Plateau nord de Caen (N)
-  Secteur quartier Flozier (O)
-  Vallée de l'Orne (P)
-  Plateau de Colombelles (E)
-  Quartier Sud-Est de l'agglomération (O) en lien avec la plate-forme logistique régionale de Mesnil-Caron (N)
-  Principe de grandes réserves foncières destinées à l'accueil d'établissements industriels

L'ambition de la compétitivité :

- Créer les conditions de l'accueil de la LNPN à Caen,
- Développer le port et le rendre accessible,
- Compléter le réseau routier magistral et autoroutier,
- Développer les espaces de projet d'envergure métropolitaine,
- Favoriser la maîtrise des deux emprises foncières pour l'accueil d'établissements industriels



Des espaces de "respiration" en périphérie d'agglomération

-  Pérenniser les parcs périurbains et les politiques de gestion associées
-  Promouvoir une agriculture périurbaine durable

Une matrice agro-naturelle

-  Pérenniser l'espace productif agricole
-  Protéger les cœurs de nature, préserver les continuités écologiques dans la Trame Verte et Bleue

Les vallées : artères naturelles du territoire

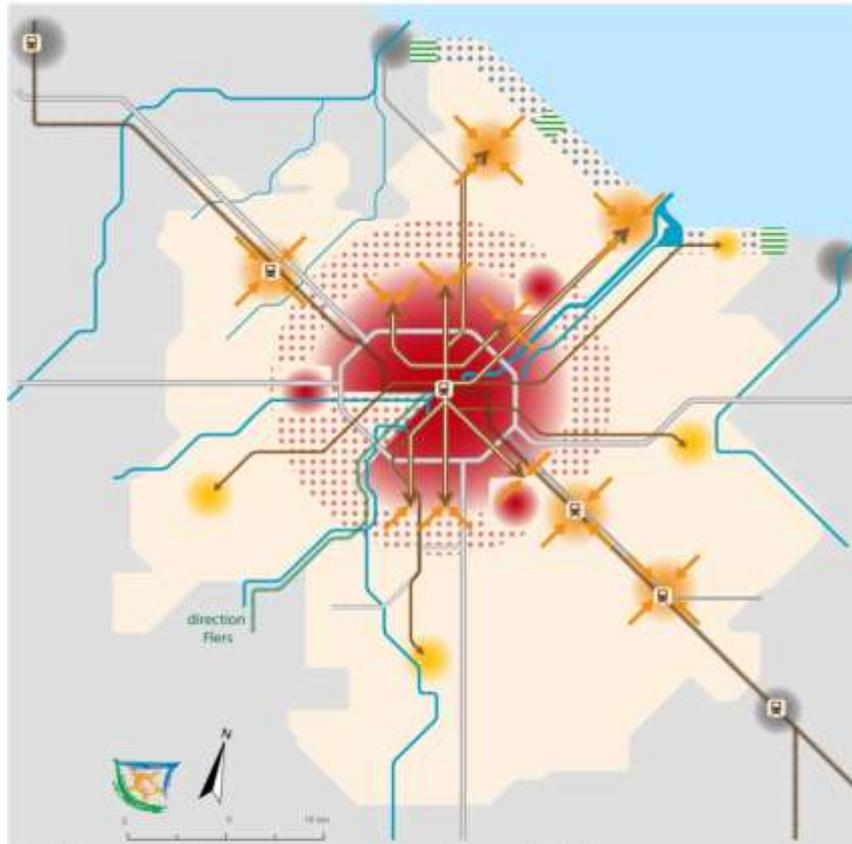
-  Rétablir le rapport entre Caen et son fleuve. Mettre en valeur les paysages de vallée

Concilier protection et attractivité du littoral

-  Protéger le caractère balnéaire du littoral (patrimoine naturel et architectural). Intégrer les exigences de la loi littoral
-  Coupures d'urbanisation littorales prévues à la DSA

Une nature préservée comme cadre de vie privilégié:

- Protéger les cœurs de nature et les continuités de la trame verte et bleue,
- Protéger le caractère balnéaire du littoral dans le respect de sa sensibilité écologique,
- Mettre en valeur les paysages de vallée et rétablir le rapport entre l'agglomération et son fleuve,
- Pérenniser les parcs périurbains, existants ou à créer,
- Pérenniser l'espace productif agricole,
- Promouvoir une agriculture périurbaine durable,



Un développement polarisé

Renaissance urbaine		Construction neuve		Développement économique	
	fort		accélérée		multisecteur
	forte		maintenue		de proximité
	forte		renforcée		polarisé
	forte		renforcée		de proximité
	forte		maintenue		à vocation touristique et de loisirs
	marginal		limitée		résidentiel

Vers une mobilité durable

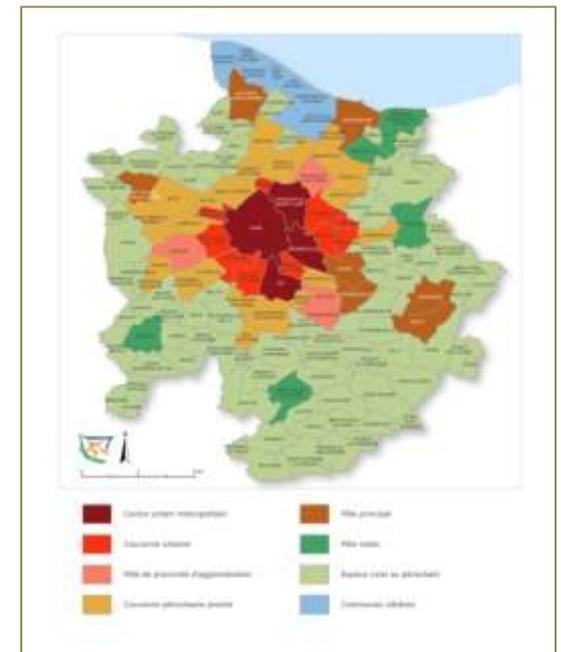
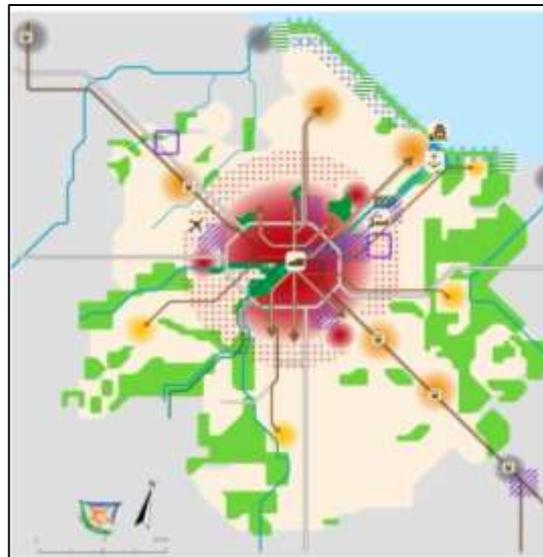
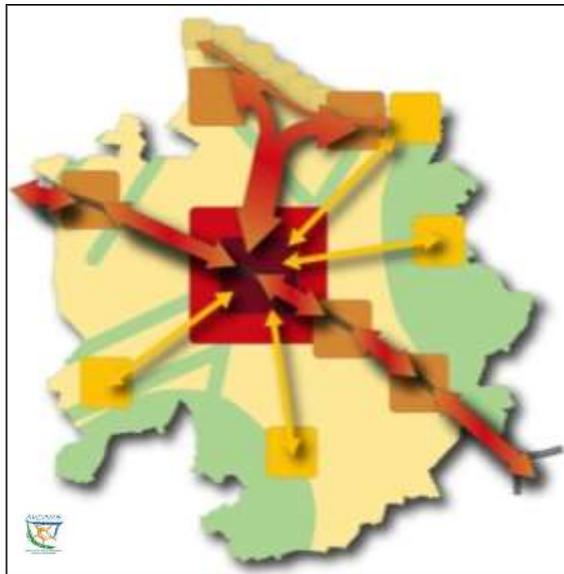
- S'appuyer sur l'axe ferroviaire pour structurer le territoire : cadencement, création de nouvelles haltes
- Renforcer et étendre le réseau de transport à haut niveau de service en agglomération et vers les pôles principaux
- Renforcer la desserte en bus des pôles relais
- Organiser le rabattement vers les TC, aux débouchés des axes forts et en entrée d'agglomération
- Conserver le potentiel ferroviaire de la ligne Caen-Fiers
- Coupure d'urbanisation inscrites à la DTA

Une nouvelle mobilité pour un nouveau mode de développement :

- S'appuyer sur l'axe ferroviaire pour structurer le territoire (cadencement, haltes),
- Renforcer et étendre le réseau de transports collectifs à haut niveau de service en agglomération et vers les pôles,
- Renforcer la desserte bus des pôles relais,
- Organiser le rabattement vers les TC aux débouchés des axes forts et entrées d'agglomération,
- Conserver le potentiel ferroviaire de la ligne Caen-Fiers.

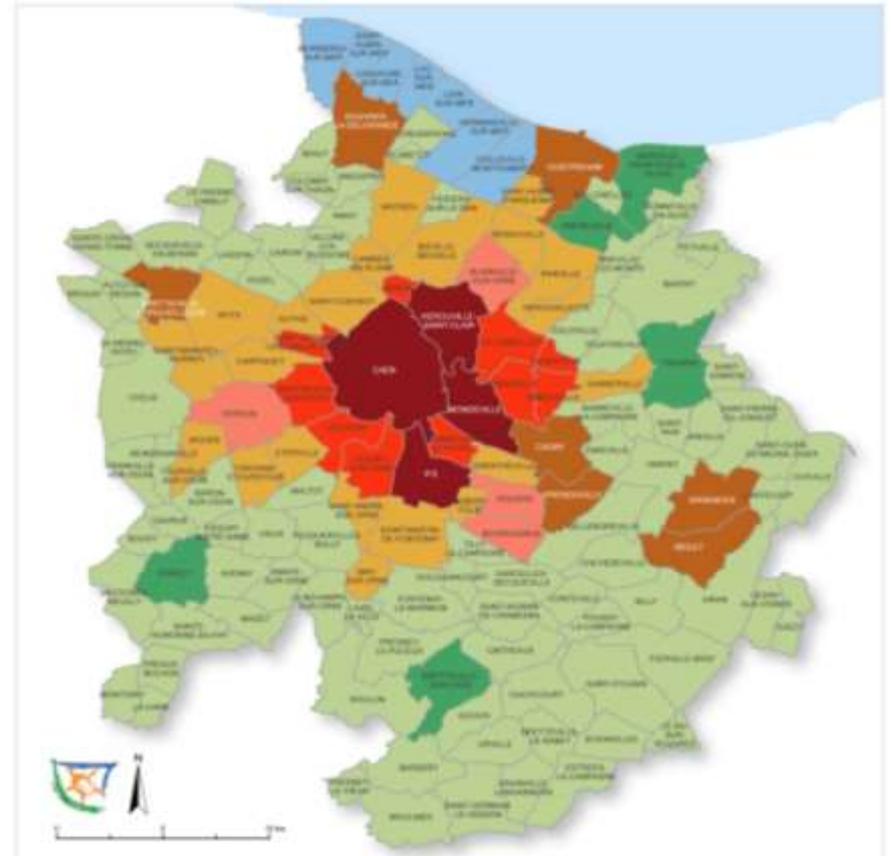
DU SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT AU DOG

Illustration de la logique du SCoT : transcrire la stratégie du projet en orientations d'aménagement



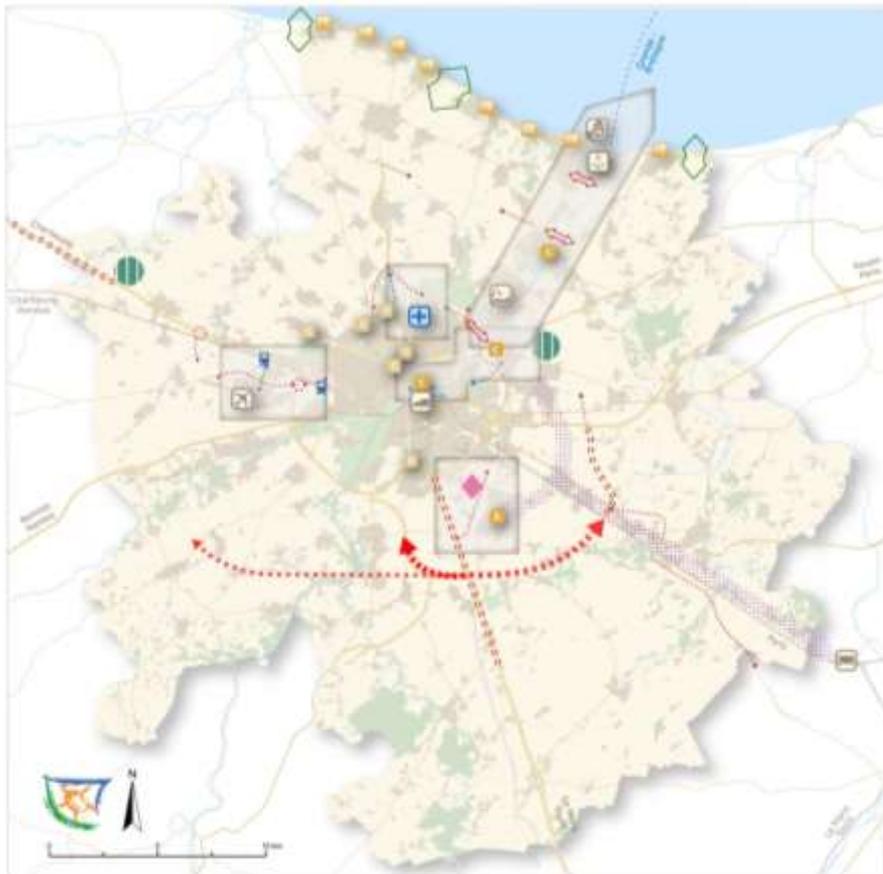
LA HIÉRARCHIE URBAINE DU TERRITOIRE : FONDEMENT DU DOG

Les dispositions du SCoT
s'appliquent aux
communes en fonction
de leur classement dans
la hiérarchie urbaine sauf
en cas de PLU ou de PLH
communautaire



LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU DOG EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Identification de six « **espaces de projet d'envergure métropolitaine** » qui ne sont pas de simples zones d'activités mais des territoires de développement (économie, habitat, équipements, ...)
- Développement économique périurbain privilégié sur les **pôles principaux et relais**. Hors des pôles, nouveaux développement économique possibles dans le cadre de zones d'activités d'intérêt communautaire.
- le D.O.G. précise les **conditions d'accueil spécifiques** pour :
 - les activités incompatibles avec l'habitat
 - les activités logistiques (notamment plateforme multimodale DTA)
 - les activités commerciales (selon l'armature urbaine)
- Identification de **deux sites** sur lesquels le potentiel foncier doit être préservé pour l'accueil d'une **implantation industrielle** de grande envergure (>100 ha)



Conforter les atouts métropolitains

- Développer l'activité portuaire
- Agrandir la plate-forme ferry
- Augmenter la capacité d'accueil de plaisance
- Accueillir le T.G.V. en gare de Caen
- Préserver la capacité aéroportuaire
- Pôle hospitalier à conforter
- Mettre en synergie les grands équipements existants/à créer (C : culturels, U : universitaires, E : Multi-équipements)
- Valoriser l'atout touristique du littoral

Anticiper l'aménagement des secteurs stratégiques

- Espaces de projets d'envergure métropolitaine
- Réserve foncière pour l'implantation d'un équipement industriel
- Compléter le maillage routier support de développement
- Offrir une desserte TC adaptée à la vocation des secteurs

Prendre en compte les projets supra-territoriaux

- Achever la connexion autoroutière
- Plate-forme logistique inscrite à la D.T.A.
- Coupure d'urbanisation inscrite à la D.T.A.
- Principe de franchissement inscrits à la D.T.A. (emplacement à définir)
- Principe de contournement d'agglomération inscrit à la D.T.A.
- Principe de liaison routière à créer
- Corridor logistique multimodal à conforter
- Plate-forme multimodale

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU DOG EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Réduire le rythme de consommation d'espace

- - 25 %, soit **3.000 hectares maximum** d'urbanisation en 20 ans, dont **1.800 à dominante d'habitat**

Viser la production d'espaces urbains plus denses et mixtes

- Une **densité minimale nette** pour toute opération portant sur un terrain de plus d'1 hectare (entre 20 et 50 logements / ha)

Organiser la mixité sociale

- Une **proportion minimale de logements locatifs sociaux** pour toute opération portant sur un terrain de plus d'1 hectare (20 ou 25 %)

Diversifier les formes urbaines

- Une **proportion minimale de logements collectifs ou intermédiaires** dans la construction neuve (de 40 à 80%)

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS QUANTITATIFS DU DOG EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

LIMITATION DE LA CONSOMMATION TOTALE D'ESPACE

Type d'aménagement	Enveloppe maximale
Espace à dominante habitat	1 800 ha
Espace à vocation économique <i>Dont les 2 réserves foncières de 100ha</i>	700ha 200 ha
<i>Dont à vocation commerciale</i>	70 ha
Equipements, infrastructures et projets touristiques	500 ha
total	3 000 ha

LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE POUR L'HABITAT

Communauté ou secteur	Extension foncière maximale potentielle
Secteur Nord (<i>Ouistreham, Colleville-Montgomery</i>)	100 ha
St André-sur-Orne	6 ha
CA Caen la mer	800 ha
CdC CABALOR	83 ha
CdC Cœur de Nacre	161 ha
Secteur CdC du Cingal	75 ha
CdC Entre Bois et Marais	56 ha
CdC Entre Thue et Mue	106 ha
CdC Evrecy Orne Odon	125 ha
CdC Les Rives de l'Odon	53 ha
CdC Plaine Sud de Caen	58 ha
CdC Vallée de l'Orne	58 ha
CdC Val es Dunes	119 ha

LES PRINCIPALES RÈGLES DU DOG EN MATIÈRE DE DENSITÉS ET DE PART DE LLS

Type d'espace	Espace urbanisable	Densité minimale Opération sur terrain > 1ha	Part maximale de l'individuel Opération sur terrain > 1ha	Surface moyenne minimale sur terrain < 1 ha	Part minimale de log. locatifs sociaux
Centre urbain métropolitain	Pas de règle	50 log/ha	20 %	350 m ²	25 %
Couronne urbaine	Pas de règle	30 log /ha	40 %	350 m ²	25 %
Pôle de proximité d'agglomération	Pas de règle	30 log /ha	40 %	350 m ²	20 %
Couronne périurbaine proche	Pas de règle	20 log/ha	60 %	500 m ²	20 %
Pôle principal	Pas de règle	25 log/ha	60 %	500 m ²	20 %
Pôle relais	Pas de règle	20 log/ha	60 %	500 m ²	20 %
Espace rural ou périurbain	Surface max = Parc de log x 0,025 avec mini de 2 ha	12 log /ha	Pas de règle	Pas de règle	Pas de règle
Communes côtières	Pas de règle	20 log/ha	60 %	500 m ²	20 % du taux de RP

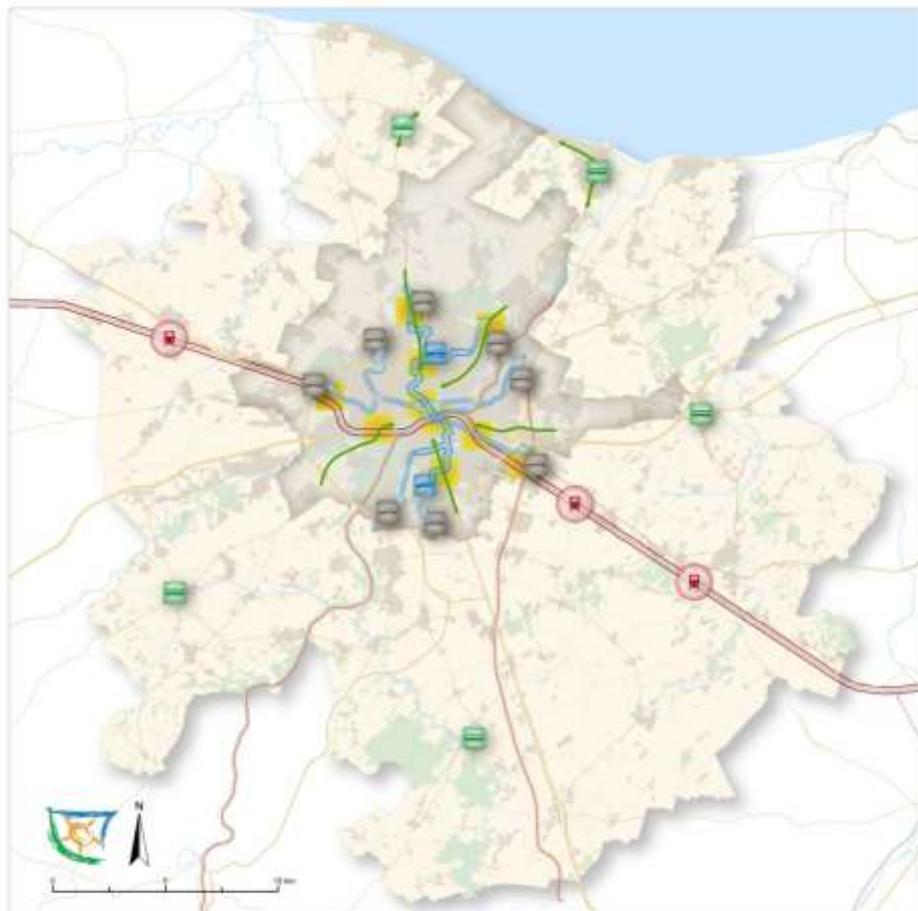
LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU DOG EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Organiser les transports sur le territoire de Caen-Métropole autour de TCSP en agglomération et de la voie ferrée ou de lignes de bus structurantes hors-agglomération

- *Contrat d'axe ferroviaire, implantation de nouvelles haltes, préservation des emprises ferroviaires*
- *Articulation dans le PDU des déplacements périurbains et d'agglomérations (insertion des lignes interurbaines, P+R...)*
- *Encadrement de la création de nouvelles voiries*

Préserver la **cohérence entre l'urbanisation et le système de déplacement**

- *Urbanisation spécifique autour des haltes ferroviaires (densification, accessibilités)*
- *Dispositions spécifiques d'aménagement et de stationnement à l'intérieur des corridors TCSP*
- *Anticipation de la desserte en TC des sites métropolitains*



Structurer le réseau de transports collectifs

-  T.C.S.P. existant
-  Tracés de principes de T.C.S.P. à créer
-  Organiser la desserte des pôles non ferroviaires
-  Insertion urbaine des systèmes de transports reliant les pôles
-  Renforcer les haltes ferroviaires et en faire des pôles de centralisés
-  Corridor ferroviaire métropolitain Bayeux-Caen-Lisieux
-  Emprises ferroviaires à conserver

Organiser l'intermodalité et la chaîne des transport

-  Principe de rabattement vers les réseaux structurants
-  Pôles d'intermodalité possibles
-  Périmètre d'application du P.D.U.
-  Parcs-relais existants

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU DOG EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Protéger la biodiversité et les continuités écologiques

- *Protection des cœurs de nature et prise en compte des continuités écologiques dans les PLU et les opérations d'aménagement*
- *Respect des fonctionnalités écologiques des espaces littoraux*

Protéger la ressource en eau

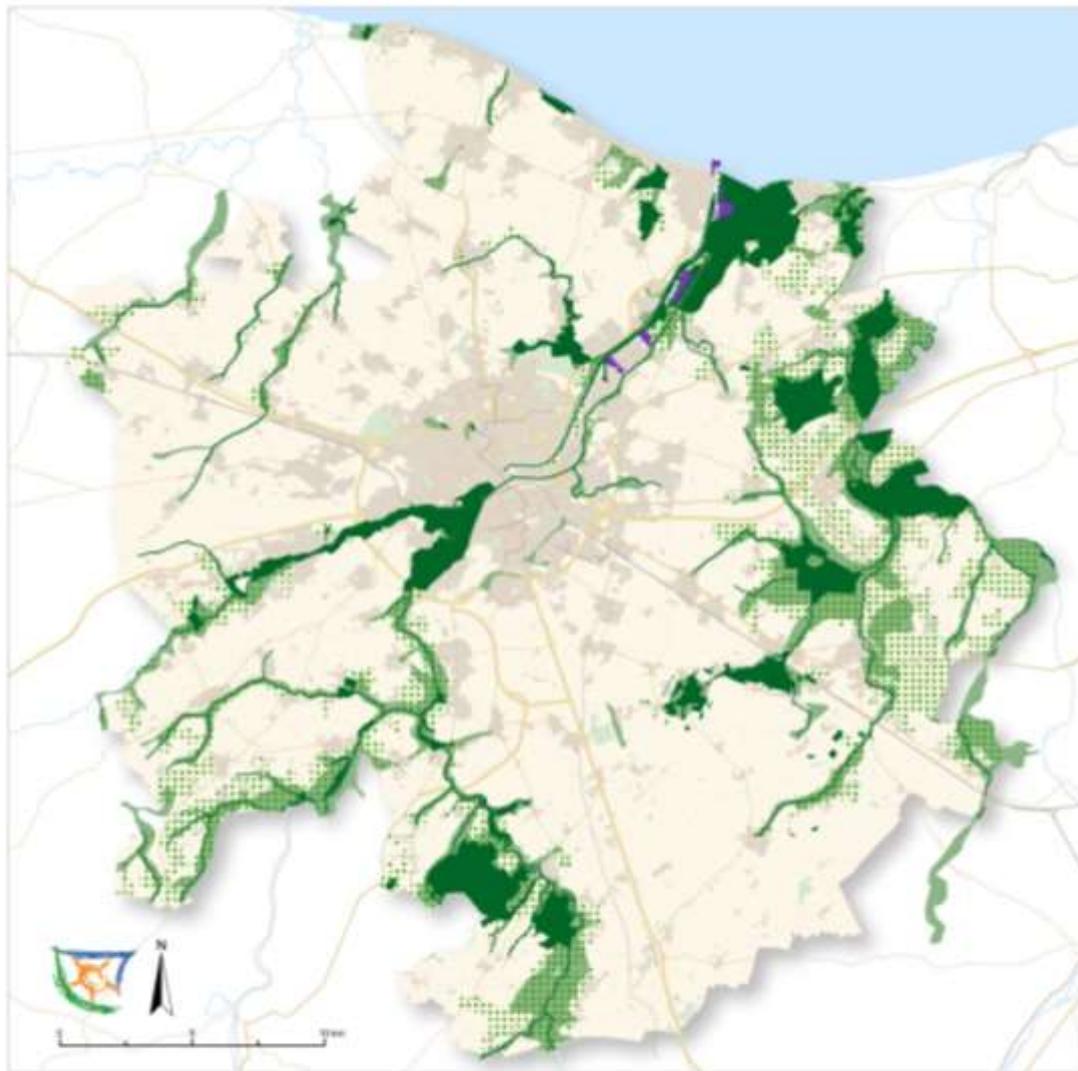
- *Protéger les captages, réduire les pollutions et économiser la ressource en eau*

Favoriser l'intégration de l'agriculture dans un contexte métropolitain

- *concilier production d'eau et respect des sols et de la ressource*

Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre

- *Donner la priorité aux transports alternatifs à l'automobile*
- *Promouvoir un urbanisme et des bâtiments moins consommateurs d'énergie*



Coeurs de nature



Principes de continuité (Source : Jean-Pierre FERRAND dans le cadre de l'étude SCoT-Grenelle exemplaire)



Zones d'intérêt écologique potentiel



Espaces à réserver pour le développement portuaire, paraportuaire, la plaisance et les espaces associés figurant à la DTA de l'Estuaire de la Seine