



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

# Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Approuvé en Comité Syndical

le 13/02/12

SCOT  
Le Havre Pointe de Caux Estuaire

## SOMMAIRE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

<b>PREAMBULE</b>	<b>1</b>
<b>LES POINTS FORTS DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE</b>	<b>3</b>
<b>ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT : Une ambition de Métropole Maritime Internationale</b>	<b>5</b>
<b>I. Assurer le rayonnement : une condition de la vitalité métropolitaine</b>	<b>5</b>
1.1. Développer des services et équipements métropolitains	5
1.2. Constituer un pôle de formation supérieure et de recherche reconnu aux plans régional et national	6
<b>II. Développer la compétitivité : l'indispensable défi</b>	<b>8</b>
2.1. Développer de nouveaux secteurs économiques moteurs	8
2.2. Renforcer la compétitivité du port du Havre et la valorisation locale des trafics	9
2.3. Encourager et soutenir des pratiques agricoles diversifiées et respectueuses de l'environnement	10
2.4. Renforcer l'accessibilité pour améliorer la vitalité, l'attractivité et la compétitivité métropolitaine	11
<b>III. Accroître la qualité de vie : facteur décisif d'attractivité</b>	<b>13</b>
3.1. Mener une politique volontariste de l'habitat	13
3.2. Proposer des services diversifiés et accessibles à tous	14
3.3. Développer un cadre de vie harmonieux	16
3.4. Construire un environnement sain et sécurisé	17

## **UNE ORGANISATION SPATIALE FONDEE SUR LES SINGULARITES DU TERRITOIRE** **19**

### **I. Structurer le territoire** **19**

- 1.1. Promouvoir une organisation polycentrique 19
- 1.2. Construire la centralité métropolitaine 21
- 1.3. Prendre appui sur des pôles complémentaires 21
- 1.4. Privilégier un axe préférentiel de développement autour de la vallée de la Lézarde 21
- 1.5. Constituer un pôle d'équilibre à l'Est du territoire 22
- 1.6. Valoriser la façade maritime 22
- 1.7. Révéler le paysage cauchois 22
- 1.8. Traiter les interfaces 22
- 1.9. Organiser des espaces d'activités 23

### **II. Améliorer les conditions de déplacement** **25**

- 2.1. Rééquilibrer les modes de déplacements 25
- 2.2. Organiser le territoire autour de lignes structurantes de transport en commun 25
- 2.3. Mettre en œuvre un projet de transport en commun en site propre urbain 27
- 2.4. Développer la pratique des modes « doux » 27
- 2.5. Résorber et anticiper les points noirs de circulation 27

## **PREAMBULE**

*La formalisation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a constitué une étape importante dans le processus d'élaboration du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire.*

*Le PADD constitue le projet d'aménagement du territoire sur les 33 communes.*

*Il est l'expression d'une ambition et d'une vision pour ce territoire et ne saurait constituer un plan-programme d'actions. Les conditions de sa mise en œuvre spatiale se trouveront dans le Document d'Orientations Générales (DOG) sous forme de prescriptions que les Communes devront intégrer dans leurs documents d'urbanisme (PLU). Elles s'imposeront aussi aux Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), Plans de Déplacements Urbains (PDU), Schéma de Développement Commercial (SDC), au même titre que la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine s'impose au SCoT.*

Avec pour ambition d'acquérir le statut de métropole maritime internationale et avec la commune du Havre comme locomotive, pour fédérer, à ses côtés, les villes qui l'entourent et les espaces ruraux qui la bordent, le territoire du SCoT se fixe un objectif d'envergure.

Pour affirmer et renforcer l'image métropolitaine qu'il entend présenter, le territoire du SCoT doit :

- s'efforcer de se « distinguer » et compter avec ses différences pour proposer ce que les autres territoires ne peuvent offrir, être convoité, attirer et se faire désirer. Pour cela, le PADD oriente le développement du territoire sur la valorisation et la mise en avant de la qualité de ses paysages, leur variété, son héritage culturel et historique, son patrimoine naturel, architectural et urbain, et joue sur toute la palette d'identités que présente la pointe de Caux.
- réussir un rayonnement métropolitain,
- relever le défi de la compétitivité,
- Présenter un cadre et une qualité de vie, gages certains d'attractivité.



## LES POINTS FORTS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Plus que la volonté de se donner une vision à long terme du territoire, le travail, tant de réflexion prospective que d'élaboration du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, a permis de prendre conscience de l'importance, pour les acteurs de cet espace, de se doter d'un projet commun et fédérateur ; chacun y contribuant dans son domaine de compétence.

Le Havre et son Pays entendent s'appuyer sur un capital humain et culturel tout à fait particulier et remarquable, fruit d'une histoire très riche pour se positionner comme locomotive d'une dynamique économique et résidentielle estuarienne, au service d'une stratégie de développement métropolitain, et promouvoir ainsi l'image du Pays et se réapproprié une identité à multiples facettes.

Le territoire s'appuie sur un projet équilibré entre les dimensions : économie, emploi, environnement, aménagement du territoire, services aux populations, habitat et cadre de vie. Il a pour ambition d'accompagner une dynamique locale susceptible de retenir et d'attirer une population active et de créer durablement des emplois en s'appuyant sur les atouts locaux.

Le PADD parie sur la capacité locale à nourrir le projet d'un territoire plus vaste et, pour ce faire, mobilise un réseau de collaborations tant à l'échelle du Pays qu'à celle des cinq Pays de l'estuaire de la Seine.

Il entend se préparer à une moindre vulnérabilité vis-à-vis de centres de décisions économiques extérieurs au territoire, en encourageant localement une diversification économique qui propose de s'appuyer sur les compétences des pôles d'activités existants, sur le renforcement des PME locales et sur le potentiel humain que représentent les habitants de ce Pays dans leur savoir-faire et leur mobilisation.

Il s'appuie sur l'économie locale et la volonté de tisser un lien étroit entre recherche, formation et PME, afin qu'il y ait, au bénéfice du territoire, synergie entre recherche et secteurs d'activité innovants. La forte attente en matière de qualité environnementale est considérée comme un moteur d'innovation et d'exigence, créateur de richesses.

Le projet territorial intègre la qualité de l'environnement comme un des éléments de son attractivité et de son image et en fait une condition de sa stabilité à long terme. Il fait du capital environnemental (terre, mer, aménités urbaines et périurbaines) un élément de la stratégie territoriale.

Il sous-tend également que la protection de l'environnement n'est pas un frein au développement de l'activité portuaire, ni des activités liées à la plate-forme industrielle et chimique.

Toute l'ambition de ce projet consiste dans la volonté de jouer en complémentarité de la métropole normande le rôle de métropole maritime internationale, au renouveau démographique réussi, grâce à l'importance accordée par tous les acteurs à l'attractivité du territoire.



# ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT : UNE AMBITION DE METROPOLE MARITIME INTERNATIONALE

## 1. ASSURER LE RAYONNEMENT : UNE CONDITION DE LA VITALITE METROPOLITAINE

---

### 1.1. Développer des services et équipements métropolitains

□ La région havraise va continuer à développer **une politique culturelle, sportive et de loisirs dynamique**, lui permettant de se positionner sur des créneaux porteurs de notoriétés régionale et nationale. Cette politique se veut un élément fédérateur des initiatives locales. Au-delà de la réponse à apporter aux besoins des habitants, des associations et des acteurs, cette politique vise aussi à améliorer l'attractivité, l'image et le développement de l'ensemble du Pays :

- sur des créneaux emblématiques de l'identité locale : le nautisme, le développement durable (centre de la mer et du développement durable, gestion environnementale de l'estuaire...), ou encore le patrimoine (en valorisant le statut de ville d'Art et d'histoire du Havre, la reconnaissance de l'architecture Perret au patrimoine mondial de l'humanité, les centres historiques d'Harfleur et de Montivilliers),
- pour mettre à niveau l'agglomération par rapport à d'autres métropoles régionales, tout particulièrement dans les domaines de la culture - théâtre, musique, danse - ou du sport grâce à la

poursuite du développement d'une armature d'équipements de haut niveau (grand stade de football professionnel, nouvelle patinoire, ...).

□ Afin de permettre d'**accroître l'attractivité commerciale de l'ensemble du territoire, l'hypercentre havrais doit être renforcé**. Le SCoT y préconise un développement de l'offre commerciale sur des créneaux spécifiques aptes à mettre à niveau l'offre proposée à hauteur de l'offre existante dans les centres d'agglomérations de taille comparable. Cela suppose notamment qu'un effort soit mené en direction des enseignes à notoriété nationale ou européenne, comme en terme de modernisation de l'offre existante.

Cet effort devra aussi porter sur les secteurs de vente en mesure d'accroître l'attractivité globale de l'hypercentre. Les créneaux spécifiques des loisirs, du nautisme et du développement durable y seront favorisés. L'ouverture d'un troisième pôle commercial de centre ville aux Docks Vauban s'inscrit dans cette logique.

□ Il convient par ailleurs de **pallier le déficit de professionnels de santé** sur le territoire. Il est ainsi proposé de créer une offre de formation étendue de professionnels de santé, apte à fixer de nouvelles générations de médecins spécialistes et généralistes, et à générer une offre de soins hospitalière ou de ville plus complète (neurologie, oncologie, gynécologie, ophtalmologie, psychiatrie ...).



La spécificité du territoire (cohabitation entre industries lourdes et milieu urbain dense, pathologies particulières, ...) justifie l'émergence d'une offre de formation en rapport avec cette identité marquée, sur des créneaux spécifiques tels que la connaissance des impacts des pollutions sur la santé.

### ***1.2. Constituer un pôle de formation supérieure et de recherche reconnu aux plans régional et national***

□ Le **renforcement notable de l'offre de formation supérieure** havraise au sein du pôle de formation universitaire normand représente un enjeu majeur.

L'extension de la diversité des formations dispensées localement sera en particulier recherchée en premier cycle pour limiter les orientations d'étude des bacheliers havrais au profit des seuls cycles courts ou précoce entrée dans le marché du travail pour des raisons économiques.

Il passe surtout par le développement de filières d'excellence à mettre en avant dans des domaines comme le commerce international, les métiers de la mer et de la logistique ou encore l'environnement, en s'appuyant sur les entreprises permettant de stimuler l'expérimentation, l'innovation technologique et la recherche publique/privée. Ce développement de la formation supérieure et de la recherche s'attachera à accroître l'offre en formation d'ingénieurs, les deuxième et troisième cycles universitaires, comme les formations consulaires sur les créneaux correspondants aux activités économiques dominantes comme aux secteurs potentiels de développement.

□ Parallèlement, il s'agit donc de **développer la recherche, les transferts de technologies et la création d'activités innovantes** en orientant les efforts d'investissement dans les domaines d'excellence du territoire.

En articulation avec les deux pôles de compétitivité sur la logistique labellisés par la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et la Compétitivité du Territoire (DIACT) "Logistique Seine Normandie", et " l'automobile, les transports collectifs sûrs pour l'homme et son environnement : MOV'EO", le territoire du Havre souhaite poursuivre une politique de renforcement de la recherche publique et privée, de mise en place d'outils de transfert de technologies et de création d'activités économiques innovantes sur la logistique/transport et sur des spécialités concourant au développement des industries existantes (matériaux composites, énergétique,...). Il sera recherché l'implantation d'un pôle d'excellence en matière de production et de maîtrise de l'énergie.

Autre thème porteur pour de telles créations, celui du développement durable, pour lequel le territoire souhaite développer une capacité d'expertise et poser en exemples de développement équilibré, la gestion et la cohabitation d'activités économiques industrielles lourdes dans les sites naturels remarquables et protégés de l'estuaire de la Seine, en valorisant les compétences spécifiques développées par les acteurs locaux en matière de gestion des risques et de l'environnement. La création du Centre de la Mer « ODYSSEY 21 » s'inscrit dans cette logique. Cet équipement sera à la fois un signal urbain remarquable, et un outil pédagogique symbolisant la capacité du Pays à gérer un équilibre entre politique de préservation et de valorisation d'une zone naturelle remarquable et développement d'activités humaines et industrielles très importantes.

La création de plates-formes d'échanges recherche/industrie, d'incubateurs, le soutien technique et financier aux créateurs d'entreprises représentent des exemples d'actions qui sont et seront soutenues par l'ensemble des acteurs de la place.

□ Ces choix généreront ainsi **une croissance de la démographie étudiante**, qu'il s'agit d'accompagner. C'est une augmentation sensible des effectifs qui pourrait être envisagée, soit plusieurs milliers d'étudiants supplémentaires au terme des 20 années à venir. La question du logement étudiant pourrait alors prendre une acuité certaine. Le PADD préconise deux axes d'intervention :

- la création de logements étudiants à proximité des espaces de développement universitaire,
- le maintien d'un minimum de logements de type T1 dans les opérations neuves.

□ Ces développements s'accompagnent d'un objectif visant à **structurer un appareil de formation continue et permanente performant**, pour répondre aux besoins de compétences croissants et diversifiés des entreprises. Il matérialise la volonté du territoire d'anticiper et de préparer les mutations liées à la fois à l'évolution des métiers et à la diversification des activités économiques.

La constitution d'un pôle tertiaire supérieur permettrait de générer des besoins en compétences sur l'ensemble des métiers de l'informatique, de l'assurance, du droit, ... Dans ces filières, les niveaux de qualification intermédiaire et l'adaptation aux nouveaux métiers des salariés en place constituent une priorité pour la problématique d'accès à l'emploi ou de maintien dans l'emploi des actifs du territoire. Même si l'offre en formation continue et permanente est déjà importante, il s'agit de la structurer de manière optimisée sur le territoire (coordination entre organismes, visibilité et lisibilité de l'offre, ...).

## 2. DEVELOPPER LA COMPETITIVITE – L'INDISPENSABLE DEFI

---

### *2.1. Développer de nouveaux secteurs économiques moteurs*

La diversification économique pourrait s'effectuer à partir des filières industrialo portuaires et sur de nouveaux secteurs économiques tirant parti des compétences du bassin d'emploi et des spécificités du territoire.

□ De nouvelles activités devraient pouvoir être développées en s'appuyant sur les bases industrielle et portuaire existantes (Co-siting, échanges de produits intermédiaires, ...). Les secteurs de la sous-traitance, de la mécanique, les services aux entreprises et la logistique industrielle sont particulièrement ciblés par cette stratégie. Une gamme étendue de services portuaires liés au commerce international devrait aussi prendre de l'ampleur en accompagnement de la croissance des activités portuaires. L'ambition du territoire est que cette diversification se traduise par la création de nouveaux pôles d'activité d'échelle européenne (par exemple sur la chimie, sur la mécanique, sur les énergies renouvelables et/ou à faibles émissions polluantes).

□ La politique menée favorisera en parallèle la création d'activités indépendantes des filières industrialo-portuaires, adossées sur les compétences et métiers dominant dans le Pays et sur d'autres atouts locaux. Ces atouts locaux à valoriser tiennent à la position littorale du territoire, à la proximité de l'Île-de-France comme à la dynamique de métropolisation développée avec Rouen et Caen. Des activités tertiaires de haut niveau sont en particulier recherchées (télécommunications, informatiques, services aux

entreprises, assurance, conseil et assistance, ...) ainsi qu'une véritable économie touristique. Cette diversification des bases économiques de la région havraise devrait permettre un rééquilibrage du tissu d'entreprises au profit de PME de stature nationale, disposant de centres de décisions locaux.

□ Pour être en mesure de réduire les émissions atmosphériques polluantes et les risques à la source, l'orientation de l'économie industrielle vers un concept d'écologie industrielle associant gestion des flux et création de richesses sera privilégiée. L'émergence d'une filière économique spécialisée dans la **gestion du risque industriel et de l'environnement** sera encouragée, en valorisant les compétences spécifiques qui se renforcent chez les acteurs locaux.

□ La diminution de la contribution locale à l'effet de serre passera par la mise en place d'une **politique énergétique locale** et le développement de sources d'énergies renouvelables. En effet, le potentiel éolien est important : un vent toujours sensible et la facilité de raccordement au réseau électrique ouvrent un potentiel intéressant pour cette énergie. Le niveau d'ensoleillement permettrait également de développer l'utilisation de l'énergie solaire. Il pourrait s'agir d'une opportunité de développement de nouveaux marchés.

□ Le territoire souhaite **organiser un véritable secteur économique du tourisme**, prenant appui sur le développement des filières nautisme, croisière, tourisme durable, urbain et vert, susceptibles de valoriser les spécificités locales.

- En matière de nautisme, il s'agit de conforter la place du Havre comme ville nautique du littoral et, dans ce but, de développer les infrastructures du port de plaisance et des activités nautiques et d'organiser des événements sportifs et médiatiques en lien avec cette ambition.

- Concernant les croisières, Le Havre souhaite devenir la tête de ligne du Nord Ouest de la France pour les croisières en direction des clientèles étrangères (augmentation des escales paquebots, offre culturelle adaptée, développement d'une offre de services, d'hébergement et de restauration, ...).
- La promotion du tourisme urbain sera amplifiée, en s'appuyant notamment sur un patrimoine contemporain classé au patrimoine de l'humanité, un patrimoine ancien d'abbayes et d'églises, et sur des sites urbains bénéficiant d'une présence de l'eau à valoriser (plage, bassins, ...). Elle doit s'accompagner d'une offre culturelle enrichie.
- Pour le développement du tourisme « vert » (découverte de la nature, randonnée, agritourisme), l'aménagement du littoral, des falaises et de la réserve naturelle sera poursuivi. La revalorisation de ces grands espaces naturels, des paysages ruraux du Pays cauchois et la diversification de l'accueil doivent concourir à la réalisation de cet objectif (développement d'espaces de découverte de la nature, de sentiers de promenades, hébergement rural, ...).

Ces développements doivent être envisagés dans le cadre d'un positionnement sur le « Tourisme Durable » à l'échelle de l'estuaire. Dans le même esprit, ce type de partenariat pourrait se construire avec les villes de Caen et Rouen, dans le cadre de la coopération métropolitaine normande.

□ La structuration économique passera également par un développement des coopérations entre les deux rives de l'Estuaire. Les espaces disponibles bénéficiant d'une localisation structurante devront être pris en considération pour répondre aux besoins d'implantation d'activités économiques dans le moyen terme.

## ***2.2. Renforcer la compétitivité du port du Havre et la valorisation locale des trafics***

Le territoire soutiendra le Port du Havre dans sa double stratégie de développement visant à en faire tout autant « un entrepôt francilien » et un « main port européen ».

□ Avec le renforcement de l'attractivité du port du Havre et du volume des trafics et sa position géographique privilégiée, le transbordement à destination (ou en provenance) des autres pays européens doit se développer (fonction de « hub »). Cette évolution est nécessaire à la pérennisation des trafics portuaires et au passage à un volume d'échanges d'une masse critique suffisante qui fera de la place portuaire havraise, **une place compétitive dans le "range" Nord-Ouest Européen**. Cette stratégie oblige aussi à la création des dessertes ferroviaires et fluviales adaptées, pour ne pas limiter l'hinterland du port du Havre à la seule Ile-de-France. Elle nécessitera en soutien un traitement rigoureux des externalités négatives (trafic routier, pollution, risques liés au transport de matières dangereuses, ...) et une gestion optimisée des espaces à dédier aux activités d'entreposage.

□ Favoriser l'émergence d'**une fonction de « main port européen »** constitue un deuxième objectif du territoire et des acteurs portuaires pour les décennies à venir. Sur la base de trafics croissants et stabilisés, le territoire s'efforcera d'aider à la mise en place de filières de valorisation des marchandises au travers d'activités d'intermédiation (expertise, contrôle technique, banque, assurance, négoce, contentieux international, conseil à l'export, informatique) et de traitement des produits avant leur redistribution (automatisme, robotique, métrologie, design, packaging, ...) entre les différents maillons de la chaîne logistique. Des "niches" de trafics devraient pouvoir être développées, porteuses de valeur ajoutée locale comme l'agro-alimentaire. Cette transformation du

Havre et de la place portuaire en « main port » nécessite une intervention efficace de l'État sur la localisation et le maintien de services de haut niveau liés au maritime : la place havraise doit devenir un site attractif pour les sièges "régionaux" d'armements mondiaux. Elle implique aussi que les acteurs économiques et les acteurs publics soient vigilants à offrir des conditions d'accueil et de fonctionnement adaptées aux activités d'intermédiation pour éviter leur déterritorialisation dans les capitales régionales voisines ou en Ile-de-France.

□ L'achèvement de Port 2000 est une priorité, ainsi que la conservation des espaces nécessaires à son développement futur pour Port 2020, garants de sa place parmi ses concurrents.

Si la densification et l'optimisation de l'espace de la ZIP ne sont pas suffisantes, le SCoT rend possible la **mise en place d'une plateforme logistique** sur le site dit "TCX" à Etainhus. Ce site est le seul à bénéficier d'une double desserte, routière (A29) et ferrée (gare d'Etainhus). Il est de plus accessible depuis la ZIP sans avoir à traverser d'espaces urbanisés.

Il ne devrait pas dépasser une centaine d'hectares et viendrait se positionner en complémentarité des zones existantes ou à créer sur les territoires environnants, et notamment sur Saint-Jean-de-la-Neuville et Beuzeville.

### ***2.3. Encourager et soutenir des pratiques agricoles diversifiées et respectueuses de l'environnement***

□ Dans le même esprit, le territoire du SCoT soutiendra **une production agricole source de valeur ajoutée**, permettant de valoriser au mieux le potentiel agronomique de haute qualité du territoire.

La diversification de la production de matières premières agricoles se justifie au regard du contexte mondial : compétition entre les

territoires, coût augmenté des transports, recherche de qualité des produits. Elle pourra porter sur les produits dérivés de matières végétales (lubrifiants, pigments, plastifiants, ...), les matériaux fabriqués à partir de composites végétaux (dérivés du lin, ...), les sources d'énergie que sont les biocarburants ...

Par ailleurs, la proximité urbaine et portuaire peut favoriser le développement de filières plus spécifiques : filières qualité (bœuf bringé de Normandie, lin), production en agriculture biologique ou raisonnée, vente directe à la ferme, ... Dans l'espace périurbain, les activités de tourisme et loisirs (gîtes ruraux et fermes auberges, fermes pédagogiques, pensions de chevaux, ...), de même que les activités de services à la personne (entretien de propriété, ...), pourraient être assurées, pour partie, par le monde agricole.

En proposant des formations adaptées aux enjeux futurs d'une agriculture performante, le territoire permettra aux agriculteurs de se préparer aux exigences futures des marchés. Le développement de ces interrelations favorisera la réactivité du secteur agricole en valorisant l'atout de la proximité entre les espaces agricoles et les pôles urbains.

□ Dans le même temps, il s'agit d'**assurer au mieux la viabilité et la pérennité des structures agricoles** actuelles, en particulier celles pratiquant l'élevage. En effet, le maintien de l'élevage et des prairies contribue largement au traitement durable de la problématique du ruissellement, particulièrement préoccupante sur les franges du plateau cauchois.

Cela suppose d'accompagner les agriculteurs dans l'adaptation de leurs bâtiments, de prendre en compte les contraintes liées à la proximité des habitations en milieu périurbain, notamment par la modernisation des techniques de traitement des rejets et en facilitant la communication entre agriculteurs et habitants, pour une meilleure intégration des activités agricoles.

□ L'encouragement à la pratique diversifiée de l'agriculture, respectueuse de l'environnement et adaptée au milieu périurbain,

concourra, à terme, à la réduction de la pollution des sols et de l'eau et à la lutte contre le ruissellement et l'érosion.

Sous la condition de préserver des espaces agricoles de dimensions suffisantes et d'éviter l'enclavement des exploitations, les territoires périurbains pourront demeurer des espaces de production adaptés au maintien des différentes filières de l'agriculture.

**Conserver un espace de production agricole pérenne** nécessite de rechercher une répartition des systèmes de production permettant de valoriser au mieux le potentiel agronomique et d'adapter les pratiques agricoles sur les surfaces sensibles.

Il est notamment fondamental de soutenir le potentiel agricole du territoire et ses productions liées à son identité, tel l'élevage bovin (lait et viande). Pour que l'activité agricole puisse se développer dans des conditions viables et pérennes sur le territoire du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, l'organisation spatiale doit préserver des secteurs protégés des pressions urbaines et environnementales.

#### ***2.4. Renforcer l'accessibilité pour améliorer la vitalité, l'attractivité et la compétitivité métropolitaine***

□ Dans un contexte où la facilité et le confort des échanges, aussi bien que le temps et le coût du déplacement sont devenus une exigence fondamentale de la population et des entreprises, **l'accessibilité du territoire** Le Havre Pointe de Caux Estuaire (mais aussi des trois agglomérations normandes entre elles), est une condition fondamentale pour accéder au statut de Métropole Normande. Or, aux plans ferroviaire, fluvial et aéroportuaire, le territoire est encore contraint par des communications insuffisantes.

À ce titre, il est nécessaire que :

- les infrastructures de desserte du port soient réalisées et proportionnées aux objectifs ambitieux de développement

portuaire, en rééquilibrant les modes au bénéfice du fluvial et du ferroviaire,

- les liens, en particulier ferroviaires, avec les grands itinéraires d'intérêt national ou européen, les autres agglomérations normandes et la région parisienne, soient renforcés,
- le territoire dispose de dessertes alternatives en cas d'incident majeur sur un de ses axes d'accès,
- le confort, la fiabilité et le cadencement des liaisons ferroviaires soient améliorés.

□ Le développement des deux modes ferroviaire et fluvial est indispensable pour élargir l'hinterland du port du Havre et réduire les impacts environnementaux générés par le fret ; il suppose la réalisation d'importantes infrastructures.

□ Pour répondre aux besoins de transport sur de grandes distances, le réseau ferroviaire doit permettre le **raccordement du Havre aux corridors fret européens existants** vers l'Est et le Sud. Aujourd'hui, les quelques tronçons non encore équipés pour de tels transports, dont Motteville/ Montérolier/ Buchy, seront réalisés. Ces travaux constituent l'amorce d'un contournement ferroviaire fret devant relier les ports normands aux pôles économiques de l'Est de la France et du centre de l'Europe sur l'axe « Le Havre-Munich ». L'ouverture des sillons ferrés aux opérateurs privés leur offre des opportunités nouvelles.

À plus longue échéance, le raccordement ferroviaire vers la rive Sud de l'Estuaire est à favoriser par une voie alternative à la voie actuelle. Il pourrait offrir des perspectives intéressantes de dessertes et particulièrement permettre au port du Havre de capter les frets du Sud-Ouest de la France et de la péninsule Ibérique et de bénéficier de nouveaux itinéraires favorables à l'élargissement de son hinterland. L'engagement des études, qui permettront d'évaluer et de définir la position et le calibrage d'un troisième franchissement, ferroviaire, de l'estuaire de la Seine est

recommandé, sans préjuger aujourd'hui de la réalisation d'un tel ouvrage.

❑ **Une meilleure utilisation du fleuve** est également un point essentiel d'une nouvelle phase de développement de l'activité du Port.

L'écluse fluviale ou tout autre moyen permettant de développer le trafic fluvial, doit être étudié pour faciliter l'utilisation de la Seine et les liaisons vers les ports de Rouen, Paris, et vers l'Île-de-France. Elle représente en effet un débouché considérable pour les marchandises débarquées au Havre.

Le prolongement du Grand Canal, sous réserve des conclusions favorables des études hydraulique et hydrologique de l'Estuaire, favorisera, grâce au lien direct avec le canal et les écluses de Tancarville, la poursuite du développement du trafic fluvial. Il permettra de libérer l'ensemble des nœuds de circulation de la contrainte fluviale.

❑ **Les connexions du Havre aux grands nœuds de communication nationaux et européens sont à renforcer.** Il est ainsi impératif d'améliorer les liaisons ferrées voyageurs avec l'extérieur, notamment en termes de fiabilité, de cadencement et de confort mais aussi d'interconnexions. Cet objectif passe notamment par des opérations de modernisation de la qualité de l'infrastructure (dites de régénération) qui contribueront à l'amélioration des dessertes ferroviaires.

De plus, dans le cadre du projet de la Métropole Normande, les liaisons entre les trois agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen doivent être facilitées et renforcées. Une meilleure desserte ferroviaire y contribuerait et fait particulièrement défaut entre Caen et Le Havre. Dans cette perspective, le troisième franchissement de l'estuaire de la Seine pourrait permettre d'ouvrir une desserte pour les voyageurs vers Caen.

❑ Enfin, le Pays souhaite se positionner de manière innovante et exemplaire dans les réseaux virtuels et les échanges immatériels. **La couverture exhaustive du territoire par un réseau Très Haut Débit (THD)** est visée, tant en matière de centres de services que de plates-formes économiques et de zones d'activités. Il prône, de même, la création d'un réseau THD opérationnel entre les trois agglomérations qui composent la Métropole Normande. La mise en place de ce réseau virtuel, facteur de développement économique confèrera au territoire un avantage comparatif indéniable face à la compétition qui se joue entre les métropoles européennes.

❑ **Les perspectives de développement du trafic portuaire** et de l'accroissement du trafic de conteneurs conduisent à demander avec insistance que les investissements qui permettent une évacuation dans de bonnes conditions soient réalisés selon les trois modes de transport en favorisant les modes alternatifs au routier...

### 3. ACCROITRE LA QUALITE DE VIE : FACTEUR DECISIF D'ATTRACTIVITE

---

#### 3.1. Mener une politique volontariste de l'habitat

□ Le territoire du SCoT souhaite **renouer avec une dynamique démographique** soutenant son ambition métropolitaine, en visant à rétablir à moyen terme un solde migratoire équilibré.

Si le territoire veut réduire sensiblement les mécanismes d'évasion périurbaine des jeunes ménages solvables, il veut également répondre efficacement aux besoins de renouvellement du parc comme à ceux induits par le desserrement des ménages.

Il souhaite, en outre, pouvoir retenir les jeunes adultes en quête d'un emploi et accueillir les nouveaux actifs attirés par le développement du territoire grâce à une politique de diversification économique créatrice d'emplois.

Cette ambition s'appuie sur un scénario volontariste visant à annuler progressivement le déficit migratoire du territoire du SCoT à l'horizon 2025, surtout des jeunes adultes. Ce scénario s'est construit avec une stabilisation démographique de 2006 à 2010, puis un regain de près de 7 000 habitants. Il se traduit par une augmentation de plus de 14 000 ménages d'ici à 2025, exprimant donc la demande potentielle de logements.

□ Ces besoins très élevés nécessitent d'**affirmer une politique ambitieuse de production de logements**, notablement supérieure à celle constatée les années précédentes dans le territoire du SCoT : le volume de construction neuve souhaité est estimé à 1100 logements par an sur la période 2006-2015.

Pour atteindre les objectifs fixés, le PADD préconise, dans le même temps, une véritable coordination des politiques de l'habitat entre la ville centre, les villes moyennes et les communes périurbaines et rurales.

Il prend acte du fait que le développement résidentiel dont le territoire a besoin ne pourra trouver une satisfaction suffisante à l'échelle des seuls pôles urbains. Chaque commune à son niveau devra prendre une part dans ce développement à l'échelle du Pays mais de façon concertée et maîtrisée. Les PLH de la CODAH et de la CCSRC seront les outils de cette stratégie coordonnée de développement de l'habitat à l'échelle du Pays.

Trois axes d'intervention sont recommandés :

- une politique vigoureuse de construction,
- la redensification des villes et le confortement des politiques de renouvellement urbain menées jusqu'à présent, accompagnés d'une maîtrise de l'étalement urbain préservant l'équilibre urbain/rural du territoire,
- des politiques foncières cohérentes avec les ambitions définies.

□ Cette politique doit aussi permettre d'améliorer les équilibres démographiques et sociologiques dans le Pays en constituant une offre d'habitat diversifiée et de capacité suffisante : il s'agit de **veiller à la mixité des opérations dans le territoire**. Sur ce plan, le présent PADD met l'accent sur les politiques d'intégration sociale et urbaine de l'ensemble des populations. C'est une priorité pour la solidarité et pour l'attractivité du territoire.

Il conviendrait en particulier de créer les conditions d'une prise en charge des objectifs du plan de cohésion sociale. En effet, le territoire doit répondre aux besoins en logements sociaux des communes qui en sont dépourvues ou faiblement équipées et ne peuvent satisfaire les demandes locales notamment de jeunes ménages.

Cela devrait se traduire par la définition d'une norme minimale de diversité de l'offre et de mixité de statut des logements produits au sein des opérations à venir pour éviter de recréer ailleurs les spécialisations sociales et démographiques préjudiciables à l'intégration sociale des populations (mixité trans-générationnelle, habitat privé-public, etc.).



Ceci supposera une identification des secteurs à enjeux, pour lesquels la diversification de l'offre et la mixité sociale devront être appuyées par une politique de services et de desserte suffisante, afin d'offrir aux populations éligibles au parc public des conditions de vie satisfaisantes.

Parallèlement, la mobilisation du foncier existant dans les grands quartiers d'habitat social, à des fins de diversification de l'offre en logements, participera autant à la mixité sociale qu'à la recherche de réponse aux besoins en logements du territoire.

Ce point est également envisageable dans les communes rurales afin qu'elles puissent répondre aux besoins générés par les évolutions démographiques tout en ayant les moyens de maintenir ou de créer les services nécessaires à la vie quotidienne de leur population (les services de proximité et les écoles).

Enfin, cette politique devra également permettre de lutter contre l'habitat indigne et de créer des conditions d'accueil satisfaisantes des gens du voyage.

□ La mise en œuvre sur le territoire d'un **développement urbain économe d'espace**, à proximité immédiate des espaces centraux des communes rurales ou périurbaines, doit permettre de répondre tant aux objectifs quantitatifs qu'à ceux de diversité de l'offre tout en satisfaisant aux attentes qualitatives des populations. Il s'agira, parallèlement, d'encourager la production de quartiers durables, exemplaires sur le plan de l'environnement.

Cette politique de développement de l'habitat, limitant l'étalement urbain, passe donc par :

- **La densification des centres urbains, avec une meilleure utilisation des espaces existants dans les centres des villes et bourgs.** Dans ce cadre, des modes d'intervention seront à développer en vue de contribuer à la reconversion de friches urbaines stratégiques. Cet objectif majeur devra s'accompagner d'une amélioration de la qualité des services offerts, en particulier en termes de dessertes en transport en commun et d'équipements et services de proximité.

- **La poursuite des politiques de requalification des villes et des communes.** Elle concerne particulièrement les quartiers centraux et péri centraux du Havre et les centres des communes moyennes qui doivent bénéficier d'une politique d'appui à la réhabilitation et à la mise aux normes de l'habitat ancien. Elle implique également de produire une gamme diversifiée de logements dans les grands quartiers urbains d'habitat social en y mobilisant du foncier. La capacité de ces espaces, à accueillir une offre d'habitat nouvelle et importante, dépendra, pour partie, de la mise en œuvre d'outils de renouvellement urbain sous maîtrise publique ou de périmètres de restructuration urbaine dans les quartiers anciens.
- **Des extensions urbaines organisées et maîtrisées,** les niveaux de production de logements ne pouvant pas être entièrement satisfaits par les opérations de densification. Trois critères doivent prévaloir aux choix des périmètres préférentiels d'extension urbaine : la proximité immédiate de l'agglomération dense ou des centres des communes, et donc de centres de services, la préexistence de dessertes de proximité ou leur création envisagée, la prise en compte anticipée et maîtrisable de leurs conséquences environnementales sur les espaces agricoles et naturels.

Enfin, l'étalement urbain ne pourra être véritablement réduit qu'à la condition d'offrir aux ménages une offre de logement et d'habitat alternative, attractive et économiquement concurrentielle.

### ***3.2. Proposer des services diversifiés et accessibles à tous***

□ **Les besoins générés par le vieillissement général de la population doivent être anticipés.**

Il s'agit ainsi, dans le cadre de l'adaptation de l'offre sanitaire du territoire, de promouvoir des centres d'accueil et de traitement adaptés aux pathologies liées au vieillissement de la population

(structures d'accompagnement des personnes dépendantes, centre d'accueil de malades d'Alzheimer, ...). Devra en outre être poursuivie, la politique ambitieuse menée en termes de partenariat public-privé pour l'hospitalisation à domicile.

Au-delà des besoins d'accueil des personnes âgées dépendantes ou du développement de structures d'accueil spécialisées relevant des services médicaux, il convient de se donner les moyens de répondre aux spécificités des besoins en logements des personnes âgées. Leur prise en charge relèvera essentiellement d'une politique d'adaptation du parc existant aux normes de confort attendu par ces catégories d'âge. Compte tenu des projections démographiques réalisées, l'accroissement à 15 ans des populations de plus de 75 ans ne devrait pas excéder 2 500 ménages. La production de petits collectifs et d'habitats individuels adaptés de taille intermédiaire, en locatif ou en accession, dans les centres urbains ou les quartiers pavillonnaires urbains, de même que dans les centres-bourgs, répondra à une grande partie de cette demande. Elle satisfera notamment aux attentes des personnes âgées souhaitant se rapprocher des centres de services ou rester dans leur commune d'origine.

□ La qualité de l'offre et de l'armature de services est un levier essentiel de l'attractivité résidentielle. Le renforcement des services métropolitains sera donc un des premiers facteurs de cette attractivité. Mais, plus généralement, c'est le **maintien d'une offre de services de proximité dans les domaines sanitaire et de l'action sociale, de l'enfance et de la petite enfance, scolaire et éducatif**, qui est déterminant pour la qualité de vie quotidienne des populations.

□ Par ailleurs, il convient de **promouvoir la vie culturelle, sportive et de loisirs du territoire**. La création d'équipements sportifs et culturels de proximité sera ainsi poursuivie (bibliothèques, centres culturels et cinématographiques, équipements sportifs de proximité, « city stade », ...) en tenant

compte de la diversité des publics. Cela facilitera, dans le même temps et en articulation avec les politiques de la ville et d'action sociale, l'insertion sociale des populations en difficulté.

Complémentairement, un positionnement culturel et touristique, autour de quelques thématiques fortes, contribuera à fédérer les initiatives et à consolider une identité partagée. Dans cet objectif, le territoire privilégiera les événements fédérateurs et les actions de terrain contribuant à une identité culturelle forte. Il appuiera la coordination des actions menées par les différents pôles culturels et de loisirs du territoire.

□ En parallèle, dans l'objectif de **favoriser le lien social**, pour renforcer l'intégration sociale et économique des populations les plus démunies, une politique d'inclusion sociale devrait avoir pour effet induit, d'améliorer le fonctionnement du territoire en termes de lien social et d'interconnexion des réseaux professionnels publics et privés.

Elle devrait contribuer de surcroît à accroître l'ancrage local des professionnels de l'action sociale d'une part et la performance des politiques publiques d'autre part.

□ Il convient enfin de **mettre en place une armature commerciale compatible avec les enjeux sociaux et urbains du territoire**, dans une logique de complémentarité entre les différentes centralités, pôles et services commerciaux.

Cet objectif concerne :

- le maintien d'une animation commerciale dans les villages et les quartiers, grâce à des politiques actives de soutien des commerces de proximité et des marchés qui devront être développés par les collectivités concernées,
- la maîtrise du développement des supermarchés et maxi discounteurs qui doivent avant tout contribuer à consolider l'offre commerciale de proximité et à jouer un rôle de locomotive sur la

dynamique commerciale des pôles de quartiers et de communes,

- la stabilisation et la qualification des grands pôles commerciaux périphériques qui, après avoir bénéficié d'investissements lourds en dessertes en transport en commun et en infrastructures de déplacement, pourraient diversifier leurs fonctions de service et améliorer leur qualité d'intégration urbaine.

Enfin, le territoire veillera à anticiper les effets du développement du e-commerce et des services dématérialisés.

### **3.3. Développer un cadre de vie harmonieux**

□ La qualité paysagère des espaces est l'un des éléments déterminants du cadre de vie, dont l'enjeu est l'adaptation aux attentes et aux pratiques des différentes catégories de population. Il s'agit donc pour le territoire de **s'appuyer sur la diversité de ses paysages littoraux, ruraux et urbains** et de déterminer de façon concertée des usages différenciés des espaces, adaptés tant aux besoins exprimés par les populations qu'aux objectifs de préservation ou de requalification.

Le SCoT veillera à la multifonctionnalité des espaces urbains et périurbains. La mise en réseau des espaces de loisirs et de tourisme (littoral, réserve naturelle, villages et espaces ruraux, parcs et quartiers urbains, grands espaces culturels,...) contribuera à valoriser auprès des différents publics (habitants, touristes,...) les atouts et la diversité des paysages du territoire.

Cette approche unitaire des paysages, indispensable pour cimenter l'identité locale, supposera de recenser plus complètement le réseau de sites et espaces patrimoniaux, afin de mieux le gérer et le protéger.

□ Pour **rendre les villes et les villages plus agréables à vivre**, le traitement harmonieux des espaces publics, des secteurs commerciaux et d'habitat et des espaces sportifs, prendra toute son importance. Dans ce même esprit, le développement des équipements de loisirs littoraux, urbains et périurbains, de proximité doit être envisagé.

En les reliant et en les rendant accessibles à tous par l'aménagement paysager de cheminements piétons et de pistes cyclables, ces liaisons contribueront, d'une part à rétablir des continuités fonctionnelles à travers l'ensemble du territoire urbanisé et, d'autre part, à la constitution de corridors écologiques en milieu urbain.

En outre, la mise en valeur et le traitement de ces espaces intra-urbains, ajoutés à un meilleur traitement des voies d'accès à l'agglomération et aux entrées de ville, permettront d'améliorer l'image de marque du territoire, aussi bien pour ses habitants que pour ses visiteurs de passage, professionnels et touristes.

□ La volonté est, par ailleurs, de **répondre aux besoins d'espaces de détente et de loisirs de pleine nature des populations** en prenant appui sur la complémentarité entre deux espaces emblématiques du territoire : sa façade littorale et estuarienne et le plateau cauchois.

Cette volonté doit conduire à **valoriser les espaces liés à l'eau** (bassins, canaux, plages, rivières), caractéristiques de la physionomie du Pays, qui sont des sites à forte empreinte paysagère et participent de l'une des dimensions les plus attractives du territoire. Ils sont aussi le support de milieux naturels remarquables, dont le plus représentatif est la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine, patrimoine de niveau européen. Aussi, tout en garantissant la protection des milieux naturels remarquables, la mise en valeur et l'accessibilité de l'ensemble des espaces offrant un contact avec l'eau, seront favorisées. Les sites majeurs - trait de côte, plage urbaine et plages naturelles des valleuses, falaises et réserve naturelle, paysages portuaires et industriels, cours d'eau et

vallons – seront équipés tout en étant traités de façon exemplaire sur le plan environnemental.

Il s'agit dans le même temps, de **valoriser les spécificités du paysage cauchois** en luttant contre sa banalisation, en sauvegardant et mettant en valeur les principaux éléments du patrimoine bâti vernaculaire et en définissant les conditions d'intégration des nouveaux aménagements dans le paysage rural. En s'appuyant sur la trame des paysages ruraux et en établissant des continuités paysagères avec les grands espaces de loisirs urbains, ces espaces apporteront ainsi un support de détente et de calme indispensable en périphérie de ville.

### ***3.4. Construire un environnement sain et sécurisé***

❑ Le Pays doit **veiller à maîtriser les risques naturels** liés aux inondations et aux ruissellements, aux effondrements de sol dus aux cavités souterraines (bétoires et marnières), aux chutes de blocs et éboulements de falaise.

Les aménagements en amont des bassins versants (pratiques culturelles, urbanisation et imperméabilisation sur le plateau) aggravent la vulnérabilité des secteurs en aval où se concentrent les plus gros enjeux (l'habitat et les activités) : inondation, érosion des sols, pollution des nappes phréatiques, ... En alternative aux coûts induits par la réalisation de bassins de rétention, une politique de prévention s'appuiera sur la rétention en amont des eaux pluviales. Enfin, les nouveaux aménagements devront tenir compte de leurs interactions sur leur environnement de façon à y éviter toute incidence dommageable. L'urbanisation devra notamment intégrer les risques de ruissellement. Le Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondations (PPRNI) s'imposera aux documents d'urbanisme dans le Bassin de la Lézarde et prendra en compte, dans sa mise en œuvre, la restriction des surfaces imperméabilisées et la gestion des eaux pluviales.

En ce qui concerne les risques liés aux mouvements de terrains, et notamment à la présence des cavités souterraines, le territoire soutiendra les études de recensement, les moyens d'une détection fiable et les investigations. Elles devraient permettre de lever les risques et de libérer les espaces à enjeux des contraintes induites par les périmètres de précaution.

Dans un objectif de gestion économe de l'espace, les espaces contraints par la présence de risques seront sécurisés et valorisés en exploitant en priorité leurs vocations naturelles, agricoles ou de loisirs.

❑ Le Pays souhaite intégrer pleinement le développement industriel et économique dans son environnement urbain et naturel. Il s'agit d'anticiper les seules exigences réglementaires et de proposer des solutions qui soient comprises et reconnues de tous, et permettant de **circonscrire les risques technologiques** et de **diminuer les pollutions industrielles** dans un objectif de santé publique et d'attractivité.

La question de l'urbanisation dans les périmètres de danger concerne une partie significative du sud du territoire. Il convient d'encourager la diminution des risques technologiques à la source à proximité de ces secteurs sensibles et de veiller à la compatibilité entre les aménagements et la présence de ressources sensibles ou de sources de nuisances (nappes phréatiques, industries, terrains pollués, friches industrielles, ...).

❑ Choisir de maintenir une activité industrielle prégnante passe par le **développement d'une "culture du risque"**, qui conduira à responsabiliser, sur ces questions, l'ensemble de la population du Pays. Les collaborations renforcées entre l'ORMES et le Comité Local d'Information et de Concertation (CLIC) permettront de définir les niveaux de risque acceptables et de mettre en œuvre les mesures d'information préventive. L'application du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sera soutenue par les collectivités.

L'accueil des activités hors de la plaine alluviale (plateau) devra être organisé avec le souci d'éviter tout risque technologique (en particulier, ceux liés aux transports des matières dangereuses) et risque naturel, en respectant l'environnement, conçu comme vecteur d'attractivité économique.

❑ Il convient par ailleurs de **maîtriser les nuisances urbaines** et de **réduire la consommation énergétique**. Une meilleure gestion de l'exposition des habitants aux nuisances sensorielles (bruit, odeurs,...) ainsi qu'aux pollutions urbaines est préconisée. La prise en compte volontariste des normes environnementales concernant l'habitat (modes de construction et de chauffage) et le trafic automobile (gestion des flux de circulation entre secteurs périurbains et agglomération, trafics en milieu urbain dense) contribuera à une amélioration de la qualité de vie et de la santé des populations.

❑ Pour **préserver la ressource en eau**, le territoire privilégiera une gestion globale du cycle de l'eau visant autant à rationaliser et sécuriser l'alimentation en eau, qu'à gérer de manière propre et innovante l'épuration des eaux usées et des eaux de pluies. Il s'emploiera également à préserver les hydrosystèmes fondamentaux des zones estuariennes et côtières. Dans cet objectif, il soutiendra l'élaboration et l'application d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE).

Le territoire veillera à protéger et pérenniser les captages d'eau potable existants et potentiels et à améliorer le rendement des réseaux de distribution. Afin de limiter la diffusion des polluants dans les eaux, la maîtrise des rejets des installations agricoles et industrielles sera encouragée et les systèmes d'assainissement des eaux usées seront renforcés et adaptés.

❑ Il s'agit enfin de **promouvoir le développement de moyens de déplacements sécurisés et pratiques**. Quel que soit le mode que les habitants utilisent pour se déplacer, en particulier en milieu urbain, l'une des priorités est qu'ils puissent le faire dans les

meilleures conditions de sécurité. Les supports de déplacement (infrastructures, espaces publics, réseaux de transports en commun) devront être insérés dans un environnement protégé et valorisé (accidentologie, pollution de l'air, bruit). De même, le Plan d'Exposition aux Bruits (P.E.B.) de l'aéroport du Havre-Octeville doit être pris en compte dans le développement urbain.

En outre, les transports de marchandises, y compris dangereuses, seront organisés de façon à accompagner le développement économique et portuaire sans obérer le fonctionnement des pôles de services du territoire, en cohérence avec les enjeux de qualité de la vie, d'attractivité, d'environnement et de sécurité. En effet, la desserte multimodale fret du territoire nécessitera, en soutien, un traitement rigoureux des externalités négatives (trafic routier, pollution, risques liés au transport de matières dangereuses, ...).

❑ L'évolution probable du coût de l'énergie ainsi que des modes de consommation et de déplacements, qui en découleront, nécessitent qu'une attention particulière soit maintenue sur ces questions. Le territoire du SCoT doit, sur une échelle élargie de l'Estuaire de la Seine, prendre en considération ces données de prospective pour définir les conséquences possibles des évolutions comportementales et du réchauffement climatique.

# UNE ORGANISATION SPATIALE FONDEE SUR LES SINGULARITES DU TERRITOIRE

## 1. STRUCTURER LE TERRITOIRE

### *1.1. Promouvoir une organisation polycentrique*

Le territoire du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire s'inscrit dans l'espace le plus vaste de l'estuaire de la Seine. La diffusion de la dynamique métropolitaine à l'échelle du territoire de l'estuaire passe par l'organisation d'un polycentrisme maillé permettant à chaque entité urbaine de prendre sa place et d'y tenir un rôle spécifique.

A l'échelle du SCoT, cette organisation permettra, en s'appuyant sur un grand centre urbain -l'agglomération havraise-, des pôles complémentaires d'habitat - Montivilliers, Gonfreville l'Orcher, Harfleur, Sainte-Adresse, Saint-Romain-de-Colbosc, Octeville-sur-Mer - et de centres bourgs redensifiés et revitalisés de limiter la consommation d'espaces agricoles, de valoriser les services et équipements existants et de préserver les espaces verts et agricoles.

#### **Structurer l'offre urbaine autour des polarités hiérarchisées et complémentaires**

Le projet propose une organisation lisible et cohérente des développements résidentiels et de l'offre en service sur le territoire. Il souhaite en faire un des axes fort de son développement.

Les développements résidentiels à venir s'articuleront à partir de cette organisation « multipolaire » en réseau des services.

Il s'agit de réguler et maîtriser les processus d'étalement urbain en concentrant les efforts d'équipements et de services sur quelques polarités.

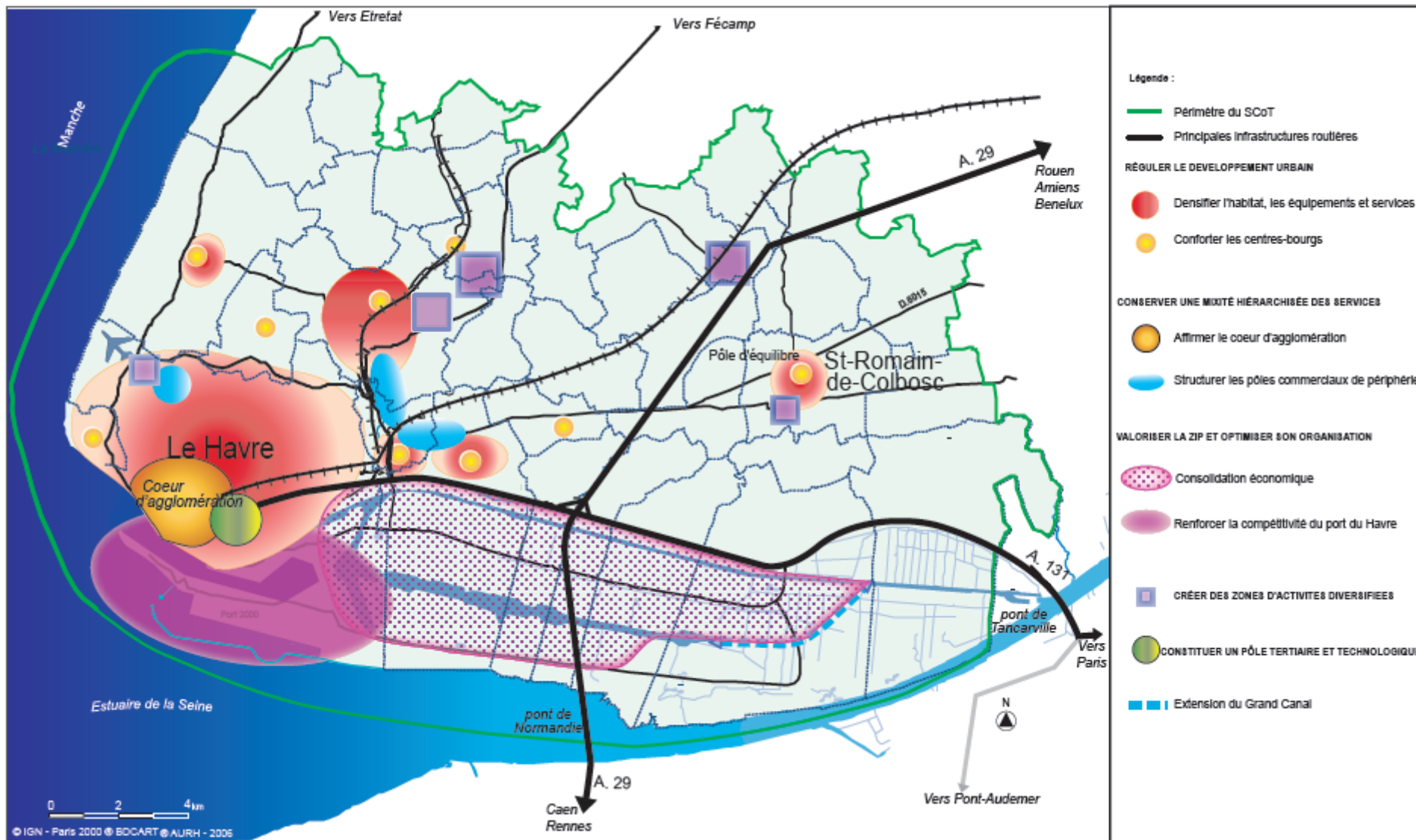
Cette organisation est fondée sur une hiérarchie explicite des pôles et de leur complémentarité :

- une **centralité urbaine majeure**, cœur de l'agglomération et du territoire du SCoT, intégrant en son sein des pôles spécialisés et thématiques,
- les **centralités de vie urbaines des grandes communes limitrophes du Havre**,
- **trois pôles de services périphériques**, remplissant un rôle majeur dans l'équilibre territorial à l'interface de la ville-centre et des zones périurbaines et rurales,
- **un pôle d'équilibre** à Saint-Romain-de-Colbosc, centre de services et commerces de la CCSRC à l'Est du Pays,
- **enfin des pôles de proximité**, à l'échelle de petites communes ou quartiers.

La reconnaissance du rôle de ces polarités, l'amélioration du panel de services qu'elles sauront proposer, ainsi que leur desserte et leur connexion en réseau constituent des objectifs importants pour l'attractivité du territoire, autant pour ses résidents et actifs, que pour ses nouveaux arrivants et ses visiteurs.

La structuration de cette armature et son renforcement nécessitent toutefois une évolution des réseaux et services de transport pour rendre possible l'accès aux services et à la centralité urbaine par les populations.

## RENFORCER LES CENTRALITÉS



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Projet d'Aménagement et de Développement Durable (Approbation -Février 2012)

## **1.2. Construire la centralité métropolitaine**

Une **centralité urbaine majeure**, cœur de l'agglomération et du territoire du SCoT, intégrant en son sein des pôles spécialisés et thématiques relativement éloignés les uns des autres. Cette centralité principale a vocation à réunir dans son périmètre la plus grande partie des services à vocation métropolitaine.

Le renforcement de la position métropolitaine de la ville du Havre contribuera à créer un effet d'entraînement pour le territoire du SCoT.

Les fonctions, de centralité se traduisent par la nature des équipements, l'implantation de fonctions métropolitaines supérieures (enseignement supérieur, tertiaire,...), le rayonnement et l'attractivité de l'agglomération. Le secteur du centre-ville et le littoral urbain ont des vocations balnéaires, nautiques, et culturelles (tourisme urbain et patrimoine Perret).

La ville du Havre s'articule autour du bord de mer et de son port et de plusieurs centralités : les pôles commerciaux Halles-Gambetta et Coty, auxquels s'ajoutent le pôle Vauban-Gare et les quartiers Sud qui offrent à la ville une possibilité d'extension du centre.

C'est dans ces quartiers que s'implanteront des équipements majeurs ainsi que des relocalisations universitaires, des activités de bureau notamment du tertiaire portuaire et supérieur qui permettront de conforter la centralité.

Cela suppose une offre immobilière et urbaine de qualité. Ce secteur disposera d'équipements urbains de centralité (loisirs, restauration et commerces,...) et une mise en valeur des plans d'eau.

## **1.3. Prendre appui sur des pôles complémentaires**

L'organisation des centralités complémentaires, limitrophes au Havre, s'appuiera sur l'armature existante de Montivilliers, Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, Octeville, Sainte-Adresse. Les services existants dans ces centralités urbaines seront consolidés, qu'il s'agisse du commerce ou des services. La qualité du patrimoine de ces communes peut être mise en valeur par des aménagements et la création de circuits notamment à Montivilliers (abbaye Notre-Dame) ou à Harfleur (église Saint-Martin) qui dispose déjà d'un circuit du patrimoine.

Les autres centres bourgs seront confortés dans le cadre d'un polycentrisme maillé avec un développement urbain limité, dans les espaces centraux des communes et dans leur extension immédiate, permettant un maintien de la population et un renforcement des services.

Le pôle d'Octeville-sur-Mer, dispose d'une situation privilégiée en entrée d'agglomération, sur la bordure littorale et dans un territoire préservé de toute activité industrielle nuisante, favorable à son développement.

## **1.4. Privilégier un axe préférentiel de développement autour de la vallée de la Lézarde**

**L'axe de la vallée de la Lézarde**, bénéficie de la desserte par le Lézard Express Régional (LER) et la voie rapide Le Havre-Fécamp. Il intègre des pôles de services très structurés du Grand Havre (en commerce), de l'Hôpital Jaques Monod et des centres villes de Montivilliers et d'Epouville.

Sous réserve que leur aménagement et leur desserte soient économiquement acceptables et intègrent des mesures de prévention des risques de ruissellement et d'écoulement des eaux pluviales, ces sites permettront un développement résidentiel et de services structurants.



Ce développement touchera, mais dans une moindre mesure, l'axe Epouville-Rolleville soumis à de fortes contraintes naturelles du fait de sa position en fond de vallées, et cela, malgré les investissements d'hydrauliques en cours de réalisation.

Des espaces d'extension urbaine existent à proximité immédiate de la vallée de la Lézarde, les plateaux de la Payennière, du Haut Pimont, de la Montade, voire d'Eprenesnil. Leur urbanisation pourrait s'effectuer dans une cohérence et une convergence avec le développement des centres bourgs.

### ***1.5. Constituer un pôle d'équilibre à l'Est du territoire***

Saint-Romain-de-Colbosc doit avoir un rôle de pôle d'équilibre pour l'Est du Pays, à la jonction entre l'agglomération havraise et le Pays Caux Vallée de Seine, mais également ceux des Hautes Falaises et de Risle Estuaire.

Dans cette optique, la commune sera amenée à s'étoffer significativement pour atteindre un seuil urbain de 15 000 habitants en 2035. L'enjeu pour Saint-Romain-de-Colbosc sera également d'être un pôle équilibré dans toutes ses fonctions, qu'elles soient culturelles, de loisirs, de services ou commerciales.

De plus, Saint-Romain-de-Colbosc devra se positionner sur un créneau spécifique confortant son identité.

### ***1.6. Valoriser la façade maritime***

Depuis Sainte-Adresse, le plateau Nord-Ouest du Havre et les communes d'Octeville-sur-Mer et Cauville-sur-Mer, la façade littorale revêt une importance structurante dans l'affirmation du positionnement maritime de ce territoire.

Les réalisations de la rocade nord de l'agglomération et du TCSP en favoriseront l'urbanisation en prenant en compte les enjeux environnementaux. La création d'un pôle de santé régional et de

services, à proximité du cœur de quartier de Bléville ainsi que du Mont-Gaillard, participera à une amélioration sensible du niveau de services et d'équipements de ce secteur.

Le développement des communes de la façade maritime s'effectuera en renforcement des centres bourgs et dans le cadre de la mise en place d'un véritable secteur économique du tourisme. Celui-ci s'appuiera sur les sites privilégiés de bord de falaises et l'accès aux activités nautiques et balnéaires.

L'élaboration d'un projet sur l'espace maritime et fluvial de la baie de Seine et de l'estuaire consistant en l'observation des interactions entre les activités humaines et les milieux naturels s'effectue en relation avec les territoires de l'Estuaire et le GIP Seine Aval dans le cadre de la procédure de Gestion Intégrée des Zones Côtières.

### ***1.7. Révéler le paysage cauchois***

Préserver la trame paysagère, caractéristique du plateau cauchois (clos-masures, haies,..) contribuera à garantir les "coupures vertes" notamment entre Gainneville et Saint-Romain-de-Colbosc. Elle permettra également de reconstituer des cheminements et des continuités fonctionnelles et écologiques entre les espaces boisés (forêt de Montgeon, Parc de Rouelles, vallée d'Oudalle et vallon de Rogerville), les falaises et la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine.

### ***1.8. Traiter les interfaces***

Le caractère particulièrement sensible des articulations entre les différents espaces de ce territoire justifie que les interfaces soient traitées avec un soin tout particulier. Elles font partie des spécificités du territoire et leur traitement en est d'autant plus important pour la préservation de l'identité et de la diversité du territoire.

Ces interfaces concernent essentiellement les zones de contact entre la ville dense et ses franges périurbaines, agricoles et portuaires.

Ce sont également les espaces de falaises maritimes et fluviales, interfaces d'une centaine de mètres de dénivelé entre le plateau de Caux et la mer ou la plaine alluviale.

Ces interfaces sont soumises à des enjeux contradictoires quant aux pressions urbaines et économiques qui s'y jouent.

Un aménagement volontariste des **interfaces ville/port** fera l'objet d'un plan programme d'aménagement afin d'y organiser un développement cohérent. Les plans d'eau existants de tous les sites concernés y seront valorisés en cohérence avec les projets urbains développés. Les principes d'un développement durable s'imposent : utilisation économe du territoire, multifonctionnalité, traitement des nuisances et des pollutions, ...

Les quartiers Sud du Havre constituent une des zones majeures du développement futur du territoire de la ville. Ils focalisent une grande partie des enjeux résidentiels et de localisation des services métropolitains, qu'il s'agisse d'équipements majeurs (Centre de la Mer et Développement Durable), de formation supérieure et de recherche ou de loisirs. Ils sont aussi le lieu d'implantation d'activités liées au portuaire, au tertiaire et même à l'industrie.

Les secteurs, situés entre la ZIP et la Réserve Naturelle de l'estuaire de la Seine, représentent des secteurs particulièrement sensibles, dont l'aménagement devra s'accompagner d'une bonne inscription paysagère et environnementale. L'aménagement de cette zone constituera la façade que le Pays offrira à la vue de la rive Sud de l'estuaire.

### **1.9. Organiser des espaces d'activités**

Une utilisation économe de l'espace conduit à la valorisation et l'optimisation des zones d'activités existantes et à la constitution d'un réseau de sites complémentaires, dotés d'un positionnement spécifique et disposant d'un bon niveau d'équipements (haut débit, desserte, services, ...)

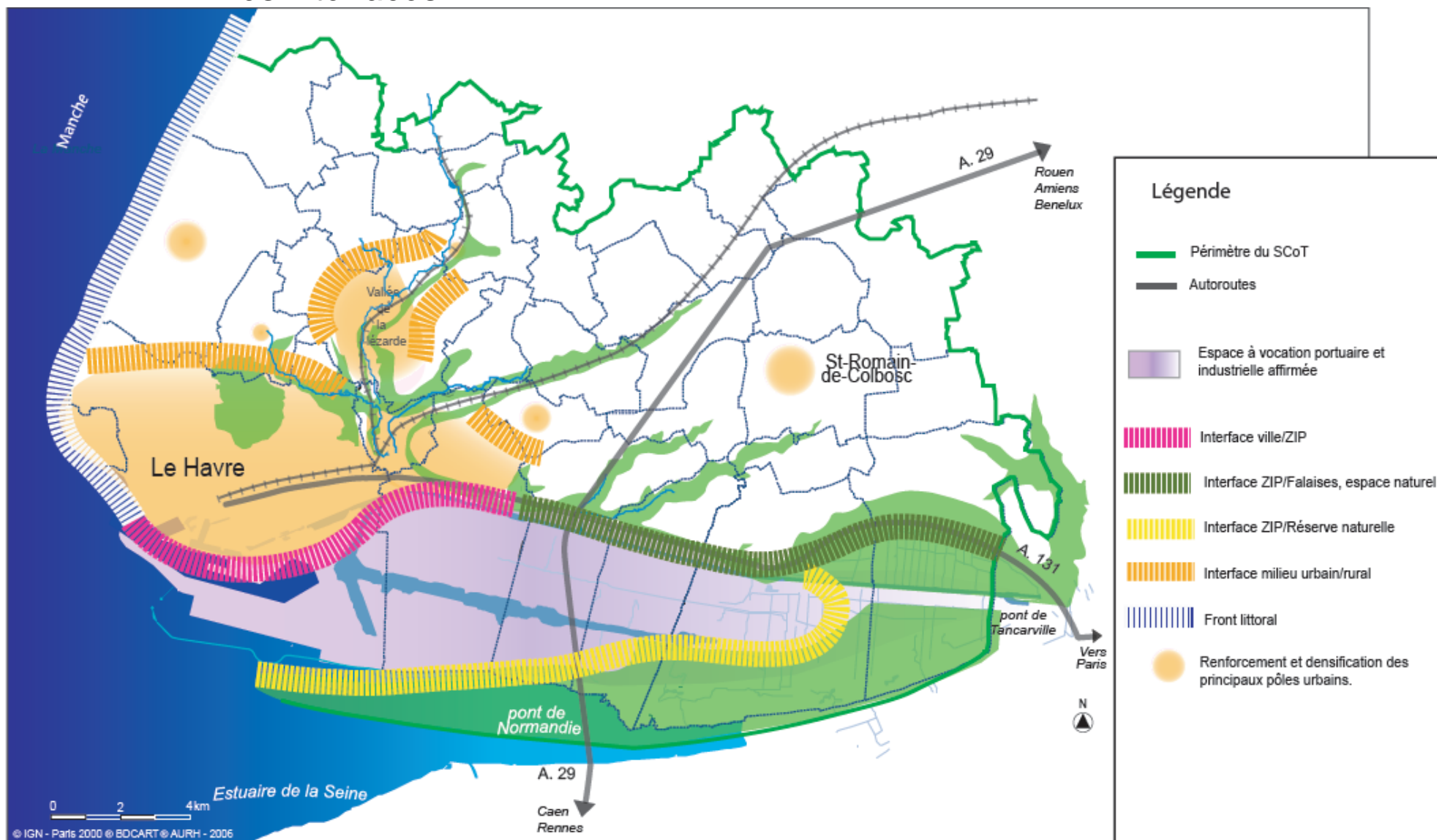
La valorisation de la plaine alluviale du Havre et de la Zone Industriale Portuaire sera une priorité.

Afin de renforcer la structure d'accueil d'activités économiques, il sera créé des zones économiques périphériques, localisées à proximité des grands nœuds et axes de communication (rocade nord, RD 489, A 29, et RD6015 dans un second temps).

Le parc Eco-Normandie, situé sur Saint-Romain-de-Colbosc, sera complété par trois nouveaux espaces d'accueil :

- le plateau nord-ouest à vocation tertiaire et de services,
- l'axe est, avec un développement en grappe, entre Gainneville et Saint-Romain-de-Colbosc, à vocation d'accueil d'activités artisanales ou de services aux entreprises,
- les secteurs d'Epaville et du Mesnil sur les communes de Montivilliers, Saint-Martin-du-Manoir et d'Épouville, pour un accueil d'activités industrielles et de services,
- La zone des Bleuets (dite TCX) autour de l'échangeur d'Épretot à vocation possible logistique.

## Les interfaces



## **2. AMELIORER LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT**

### ***2.1. Rééquilibrer les modes de déplacements***

Les politiques de déplacement visent à satisfaire les exigences et attentes des habitants en matière de qualité de vie urbaine et de mobilité. Elles doivent mettre en œuvre une palette de services de transports adaptée aux diverses demandes au sein du territoire du SCoT.

Il est donc proposé de penser l'évolution des déplacements au sein du Pays dans un triple but :

- mettre en relation les espaces de vie des différentes catégories de population avec les pôles existants de services et d'équipements,
- limiter ainsi la périurbanisation diffuse et le mitage,
- proposer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture, complémentaires, attractifs et sécurisés, pour parer au "tout-automobile" et limiter la pollution atmosphérique.

Cela supposera de conduire des actions simultanées visant le développement des transports en commun, la complémentarité des modes de déplacement (rabattement et parking de délestage, tarification/péages, inter modalité), la hiérarchisation des réseaux, la sécurisation des déplacements et la désynchronisation des temps de déplacement.

Les pôles urbains principaux ou secondaires doivent pouvoir être accessibles à l'ensemble des populations du territoire, et notamment, aux personnes "captives" : les jeunes, les personnes à faibles ressources, les personnes âgées et/ou à mobilité réduite. Il s'agit là d'un des moyens les plus avérés pour réduire les inégalités sociales devant l'accès à la ville, à ses services, ses équipements et ses commerces.

De même, la diversité urbaine ne peut être maintenue que si les échanges de proximité sont facilités entre les espaces de vie des ménages, leur permettant d'accéder ainsi aux différentes fonctions de la ville.

### ***2.2. Organiser le territoire autour de lignes structurantes de transport en commun***

Pour parvenir à réguler l'étalement urbain à l'échelle du Pays, le SCoT propose une articulation cohérente entre dynamiques territoriales en cours et déplacements. Deux priorités sont ainsi dégagées :

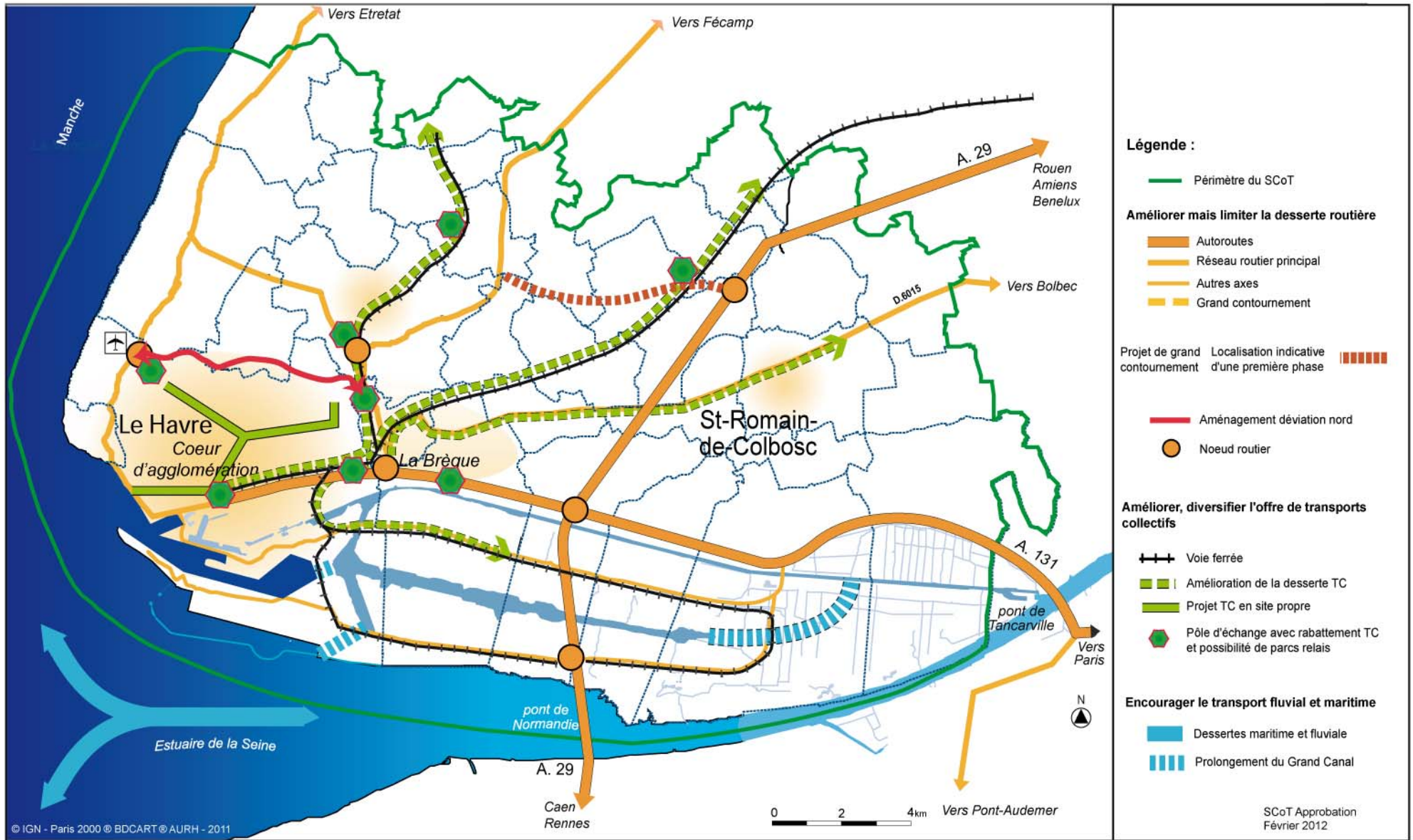
- améliorer les connections entre les pôles secondaires du Pays et l'agglomération havraise, et au sein même de l'agglomération.
- poursuivre en priorité l'urbanisation des secteurs déjà desservis par les transports collectifs et définir les futures extensions urbaines en fonction des possibilités de desserte à terme en transport en commun.

La mise en place de meilleures dessertes à l'échelle du Pays dans le périurbain sera facilitée par l'harmonisation du réseau de transport collectif entre les pôles secondaires et l'agglomération et, au sein même de l'agglomération.

La desserte interne de l'agglomération sera structurée autour d'une ligne rapide intercommunale de transport collectif appuyée sur le renforcement du rôle du Léopard Express Régional (LER) et l'augmentation de son niveau de services. Un Transport Collectif en Site Propre (TCSP), raccordé au réseau développé par la Ville du Havre, pourrait, dans l'avenir, s'étendre plus largement.

Enfin, les conditions de développement du Transport Express Régional entre Le Havre et Etainhus seront étudiées afin de proposer aux communes de l'Est du Pays un service de qualité.

# Organiser les flux urbains et périurbains



### ***2.3. Mettre en œuvre un projet de transport en commun en site propre urbain***

Pour réduire les impacts environnementaux négatifs de la circulation automobile, il est nécessaire de proposer des déplacements alternatifs à la voiture, en facilitant le développement d'un réseau performant ouvert aux différents modes de déplacements, tout en organisant le stationnement automobile par le biais de parking de délestage et de plateformes d'échanges.

Cela implique notamment de réunir les conditions d'une plus grande attractivité des transports en commun et d'harmoniser les politiques de déplacements. Ces actions seront facilitées par la définition de choix et de priorités en termes d'offre et de coordination des autorités organisatrices de transports urbains et non urbains.

Le transport en Commun en Site Propre répond à la volonté de promouvoir un transport collectif de qualité, de requalifier les espaces publics, de lutter contre les nuisances et d'offrir une meilleure accessibilité. Les articulations avec les autres modes de déplacement et les parkings de rabattement sont étudiées.

Deux extensions de lignes de transports en commun sont aussi envisagées. Elles permettraient de desservir deux pôles d'habitat destinés à se développer hors de l'agglomération dense dans le Pays : Octeville-sur-Mer et Saint-Romain-de-Colbosc par la RD6015. La mise à l'étude d'une desserte TC de la ZIP fait aussi partie des axes de développement.

L'augmentation du niveau de service du LER et le développement d'un service de même type jusqu'à Etainhus, à l'Est du Pays, pourraient répondre aux besoins que générerait une croissance démographique.

### ***2.4. Développer la pratique des modes « doux »***

Connectés au réseau de transports en commun, seront développés des aménagements favorables à l'usage des modes doux : circulations piétonnières et voies vertes, pistes cyclables, infrastructures favorables aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Les modes doux, vélo et déplacement piéton, sont aussi une réponse alternative au mode routier.

### ***2.5. Résorber et anticiper les points noirs de circulation***

Les entrées et sorties d'agglomération et tout particulièrement le nœud de "La Brèque" sont des espaces qui concentrent tous les trafics qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux. La congestion régulière du carrefour de la Brèque en fait un « point noir » en travaux permanents.

Le giratoire de Tancarville, à l'intersection de la A131, de la RD982 et de la RD910 connaît également des situations de saturation auxquelles il faudra remédier.

Afin d'aller vers la résorption de ces points noirs de la circulation routière sur le territoire, le PADD inscrit la mise en place d'un second contournement Nord de l'agglomération reliant directement Saint-Romain-de-Colbosc aux espaces Nord de l'agglomération sans emprunter le carrefour de la Brèque. Son extension vers la plaine alluviale pourra être étudiée.