

SCOT

Schéma de cohérence territoriale
Caen-Métropole



Document d'orientations générales

Vu pour être annexé à la délibération
DCS25-2011 du Comité Syndical du
20 octobre 2011

Le Président

Philippe DURON



Document approuvé - Octobre 2011

INTRODUCTION DU DOG

1

LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE ET DE LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS

L'armature urbaine de Caen Métropole

Les espaces de projets d'envergure métropolitaine

2

LES ESPACES ET SITES NATURELS À PROTÉGER

Adapter le développement à la ressource en eau et aux impératifs de sa protection

Concilier impératifs environnementaux et contraintes économiques de l'agriculture

Préserver la biodiversité

Préserver le cadre de vie en protégeant des espaces naturels récréatifs

Prendre en compte les effets cumulatifs de l'aménagement de la Basse Vallée de l'Orne sur la ZPS de l'estuaire de l'Orne

3

LES GRANDS ÉQUILIBRES ENTRE LES ESPACES URBAINS ET À URBANISER ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES, FORESTIERS ET LITTORAUX

Réduire la consommation d'espace

Respecter les spécificités des espaces littoraux

Intégrer l'activité agricole dans un contexte métropolitain

4

LES OBJECTIFS RELATIFS À L'ÉQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT ET À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

5

LES OBJECTIFS RELATIFS À LA COHÉRENCE ENTRE L'URBANISATION ET LA CRÉATION DE DESERTES EN TRANSPORTS COLLECTIFS

L'organisation des transports sur le territoire de Caen-Métropole

La cohérence entre l'urbanisation et le système de déplacement

6

LES OBJECTIFS RELATIFS AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

L'équipement commercial et la localisation préférentielle des commerces

L'aménagement numérique du territoire

Les activités logistiques

Les activités touristiques

Les activités incompatibles avec l'habitat

Les autres activités économiques

7

LES OBJECTIFS RELATIFS À LA PROTECTION DES PAYSAGES ET À LA MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE VILLE

La protection des paysages

Les espaces et sites urbains à protéger

La mise en valeur des entrées de ville

8

LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES

Les risques naturels

Les risques technologiques

Les nuisances sonores

9

LES GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

10

LE PLAN CLIMAT ÉNERGIE TERRITORIAL DE CAEN-MÉTROPOLE

11

ORIENTATIONS CARTOGRAPHIQUES ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

Le présent « Document d'Orientations Générales » constitue le troisième et dernier volet du dossier du SCoT Caen-Métropole, conformément aux dispositions de l'article R122-1 du Code de l'Urbanisme.

Il a été établi en cohérence avec « Charte de développement durable du Pays de Caen » approuvée le 17 juillet 2006.

Ce « Document d'Orientations Générales » traduit en orientations d'aménagement les grands objectifs, choix et principes présentés dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, dont il décline et précise les objectifs.

Il a été conçu avec une visée opérationnelle. Cela signifie qu'il contient des dispositions destinées à favoriser la mise en œuvre des objectifs du SCOT dans les documents d'urbanisme. Il présente également des dispositions applicables aux opérations d'aménagement d'une certaine ampleur.

Sous réserve d'une prise en compte de l'esprit qui sous-tend sa rédaction, ce document laisse cependant une large possibilité d'interprétation et de liberté à ceux qui auront à l'appliquer. Il comprend en outre des dispositions favorisant une intensification de la coopération intercommunale et prévoit une adaptation des orientations dès lors que les collectivités engagent une démarche intercommunale en matière d'urbanisme (PLU communautaire) ou de politique du logement (P.L.H).

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

Dans la mesure où l'ampleur du phénomène d'étalement urbain a été identifiée comme périlleuse dans le diagnostic du territoire, la question de la limitation de la consommation d'espace à des fins d'urbanisation constitue l'axe majeur de ce document. Ce choix se justifie d'abord par le fait que l'échelle du SCoT est véritablement pertinente et ses effets doivent apparaître de façon immédiate et tangible sur la protec-

tion des espaces agricoles et naturels, et par voie de conséquence, sur la ressource en eau et sur la biodiversité. Ce choix se justifie aussi par la transition qu'il propose d'engendrer : la limitation de l'étalement urbain, qui conduit à concevoir différemment l'aménagement et l'urbanisme en imposant une réflexion nouvelle sur des formes, plus compactes, plus denses. Cette façon de prévoir l'aménagement, plus économe de l'espace, devrait produire des résultats positifs sur la réduction des émissions locales de gaz à effet de serre, par la moindre consommation énergétique des bâtiments mais aussi par un fonctionnement urbain et collectif lui aussi plus économe.

Le présent « Document d'Orientations Générales » est organisé conformément aux dispositions de l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme dont il reprend l'articulation. Il présente donc successivement :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger, dont il définit la localisation ou la délimitation ;

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° Les objectifs relatifs, notamment :

a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;

b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;

c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;

d) à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;

e) à la prévention des risques ;

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

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

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

En se référant aux thématiques contenues dans l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme, chacune d'entre elles se trouve traitée comme suit :

Les objectifs édictés par le SCoT, notamment en matière de protection, de préservation, d'aménagement et d'urbanisme. Ces objectifs sont fondateurs du projet de territoire et devront être pris en compte lors de sa mise en œuvre,

Les dispositions, se déclinant en :

recommandations qui exposent des mesures concrètes dont le SCoT entend favoriser la mise en œuvre, sans toutefois leur conférer un caractère opposable.

orientations qui exposent les dispositions avec lesquelles les documents visés à l'article L 122-1 du Code de l'Urbanisme, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies à l'article R 122-5 du même code, devront être compatibles. Ces orientations sont peu nombreuses et volontairement ciblées.

La gouvernance du SCoT:

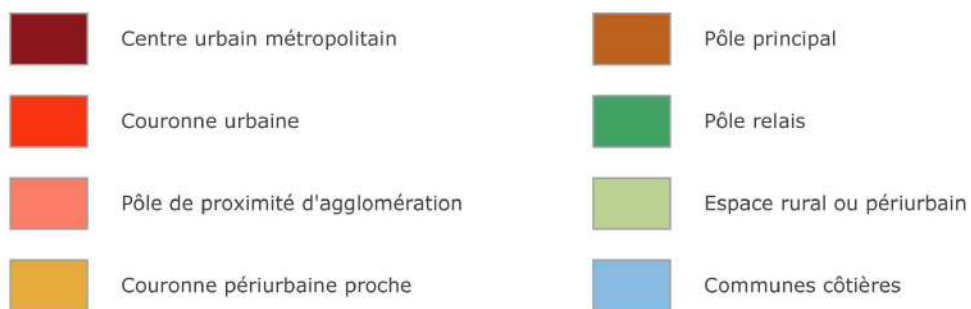
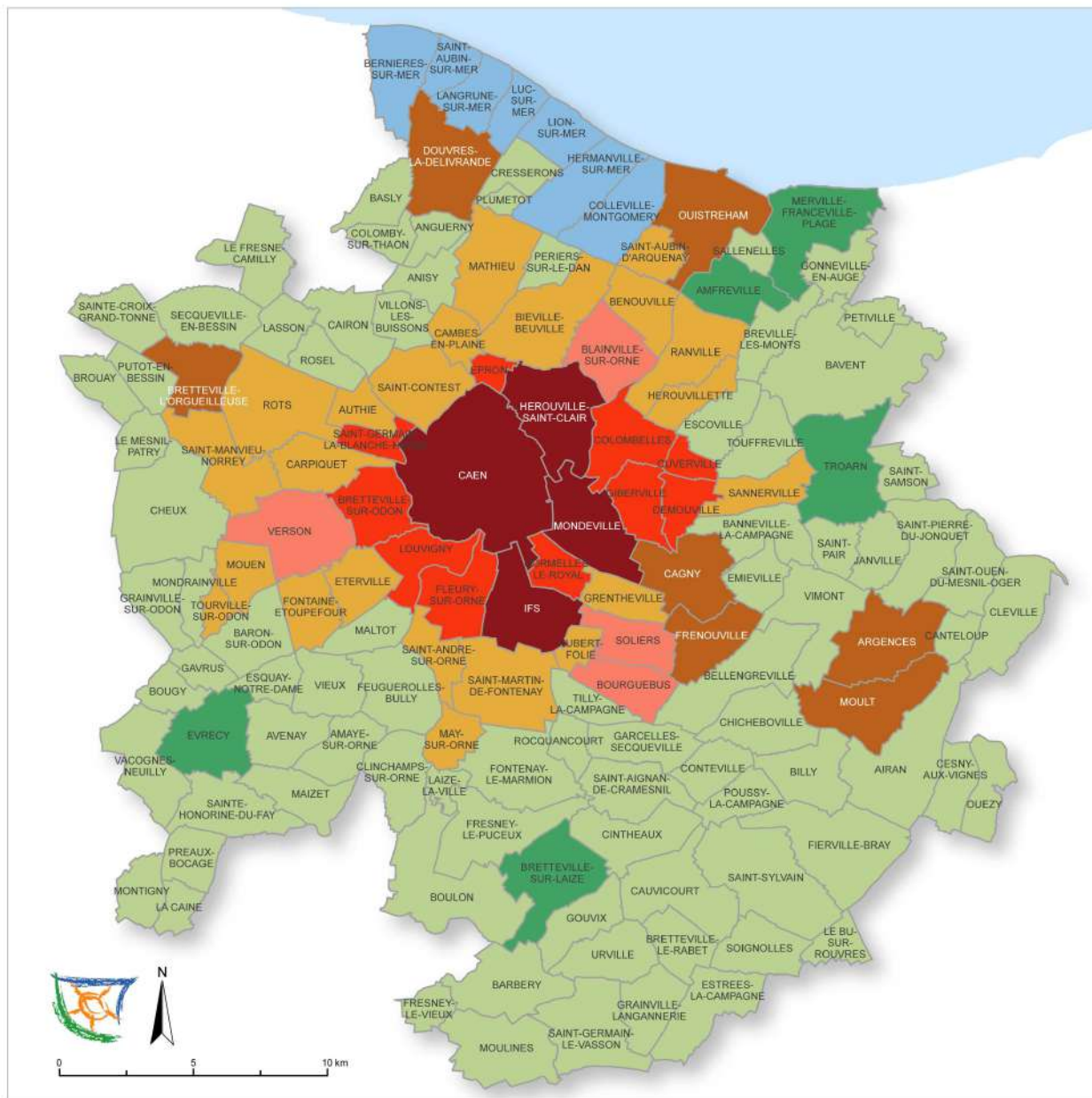
Le Syndicat Mixte Caen-Métropole est doté depuis une vingtaine d'années d'une instance ad hoc « urbanisme réglementaire ». La mission de cette commission est de préparer les avis sur l'ensemble des procédures d'urbanisme pour lesquels le syndicat est consulté ou associé (élaboration, révision simplifiée, modification).

Les avis préparés par cette commission sont proposés au Bureau qui a délégation du Comité Syndical pour délibérer sur ces dossiers.

Lors du Comité Syndical, un rapport est présenté exposant toutes les décisions prises par le Bureau.

La nouvelle CdC « Vallée de l'Orne », créée le 1er janvier 2011 a été intégrée au document.

Orientation : Typologie des communes



L'armature urbaine de Caen-Métropole

Objectifs généraux

Le SCoT affirme le principe de polarisation du développement, en s'appuyant sur l'armature urbaine du territoire identifiée dans le diagnostic. Cette armature hiérarchisée distingue, d'une part, des communes ou ensembles de communes polarisants et, d'autre part, des espaces polarisés à vocation largement résidentielle.

Selon une logique de limitation et d'optimisation de la consommation foncière, les communes de la zone urbaine centrale adoptent une démarche de développement faisant largement appel au renouvellement urbain. En revanche, les communes de l'espace périurbain ou rural s'appuient sur une logique alliant développement urbain et maîtrise de la consommation d'espace agricole.

Par ailleurs, plusieurs sites sont identifiés comme stratégiques pour le développement : les « espaces de projets d'envergure métropolitaine ». La mise en œuvre de projets d'aménagement sur ces espaces, compte tenu de leur fonction structurante et exemplaire, devra respecter les principes de mixité des formes et des fonctions urbaines, d'optimisation de la consommation de l'espace, de limitation des déplacements automobiles et des émissions de gaz à effet de serre.

D'autre part, le SCoT pose l'objectif de l'ambition architecturale et urbanistique sur l'ensemble du territoire. La mise en œuvre de cette ambition suppose que les collectivités en charge de l'aménagement s'attachent à concevoir des formes urbaines adaptées, tant aux aspirations des habitants, qu'aux impératifs du développement durable portés par le SCoT. Pour ce faire, elles pourront réaliser des études préalables visant à favoriser la qualité architecturale et la performance énergétique des bâtiments, à promouvoir la mixité sociale et fonctionnelle des quartiers, à privilégier la qualité des espaces publics et à faciliter l'accessibilité aux tissus urbains, particulièrement par les transports alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes doux) dont on veillera à la bonne insertion dans les espaces bâtis.

Enfin, dans la mesure où la polarisation et la densification de la zone urbaine centrale favorisent la massification des flux, le SCoT donne la priorité au développement des transports collectifs.

Objectifs selon les différents types d'espaces

Les 143 communes du SCoT sont chacune répertoriées selon une nomenclature les répartissant en huit classes particulières, au sein d'une typologie, exposée dans la carte de la page précédente.

Chaque classe de cette typologie fait, le cas échéant, l'objet d'orientations ou recommandations spécifiques.

Echappent à cette typologie et aux règles qui en découlent les territoires délimités au titre des « espaces de projet d'envergure métropolitaine » figurant dans le présent chapitre, et qui font eux-mêmes l'objet d'orientations ou recommandations spécifiques.

Concernant les communes de l'espace rural ou du périurbain

L'espace rural de Caen-Métropole compte 84 communes parmi les moins peuplées du territoire. Elles comptent toutes moins de 2 000 habitants. Pour la plupart, elles n'ont connu qu'un développement limité depuis 20 ans. Les équipements y sont peu développés. Elles sont polarisées par des communes plus importantes et, en règle générale, ne sont pas au contact direct de la zone urbaine centrale.

L'agriculture productive et la majeure partie des sites présentant un intérêt écologique se situent également dans ces espaces ruraux.

Pour ces communes, s'il n'est pas question de faire obstacle à leur développement, il apparaît clairement que celui-ci devra être modéré, contenu et particulièrement économe en espace, dans le respect des prescriptions édictées au chapitre 3 du présent document. Elles n'ont pas vocation à accueillir de nouveaux services ou d'équipements autres que ceux nécessaires aux besoins de leur propre population, sauf s'ils sont reconnus d'intérêt intercommunal.

En tout état de cause, leur extension devra être rigoureusement proportionnée à leur taille actuelle. Ces communes devront, en outre, être particulièrement attentives à ne pas obérer l'activité agricole et devront justifier la nécessité pour elle de se développer sur des sites identifiés comme potentiellement riches au plan de la biodiversité dans la Trame verte et bleue du territoire de Caen-Métropole.

Concernant les communes de la couronne périurbaine proche

La couronne périurbaine de Caen-Métropole comprend 22 communes, dont le niveau de population et d'équipement, ainsi que la proximité avec l'agglomération permettent d'envisager un développement plus soutenu que celui des communes rurales. Ce développement sera de type résidentiel et devra répondre aux objectifs de densité et de mixité définis dans le chapitre 3 du présent document.

1

Constituée de bourgs anciens ayant connu une phase intense de périurbanisation (majoritairement pavillonnaire) au cours des vingt dernières années, cette couronne doit engager une mutation vers une organisation plus urbaine de son espace : plus forte densité, plus grande compacité et mixité sociale et fonctionnelle devront désormais s'y développer.

Leurs tissus urbains, généralement récents et souvent de type pavillonnaire, présentent une grande rigidité. Il apparaît que l'intensification et le renouvellement urbain seront plus difficiles dans les communes de cette couronne, même si cependant, ils devront être privilégiés autant que possible.

Elles n'ont pas vocation à accueillir de nouveaux services ou équipements polarisants.

Généralement situées à l'interface entre espaces agricoles et zone agglomérée, les communes de la couronne périurbaine devront assurer une gestion économe et raisonnée de leurs extensions. Elles devront gérer, avec discernement et en partenariat avec la profession agricole, les espaces de contact entre zones urbanisées et terres agricoles exploitées; l'objectif étant de ne pas mettre en péril l'activité agricole tout en favorisant une cohabitation harmonieuse entre agriculture et fonctions urbaines.

En situation de cohabitation problématique, en particulier en raison de terres difficilement exploitables pour l'agriculture mécanisée, en raison aussi d'un trop fort morcellement et d'une configuration inadaptée des parcelles, le SCoT préconise alors le développement d'une agriculture tournée vers les circuits courts et la satisfaction d'une demande locale, par exemple en produits maraîchers. Une telle évolution des pratiques agricoles sera valorisée par un partenariat étroit avec les agriculteurs.

Concernant les communes côtières

Le littoral est un territoire particulier. Puissant facteur de notoriété et d'attractivité pour l'ensemble de Caen-Métropole, il est très largement urbanisé et assure aujourd'hui deux fonctions majeures.

Tout d'abord, il est le site privilégié pour le tourisme, et l'activité balnéaire. Caractérisé par une forte proportion de résidences secondaires et par l'importance de son offre hôtelière, particulièrement de plein-air, le littoral dispose d'un bon niveau d'équipements et de services répondant aussi aux besoins de la clientèle touristique, bien au-delà de la seule population résidente.

Cette attractivité, sa desserte aisée, son bon niveau d'équipement confirment le littoral comme un espace résidentiel périurbain de Caen-Métropole.

Ainsi les communes côtières ont vocation à maintenir le dynamisme de leur développement résidentiel, mais également à le renforcer.

Selon la « Loi Littoral », l'aménagement doit ici s'adapter aux spécificités de cet espace. Ainsi, dans ces communes plutôt urbaines, le SCoT entend renforcer l'accueil des activités et des équipements de tourisme et de loisirs liés à la mer, sans s'opposer aux fonctions résidentielles.

Concernant les pôles relais

Le territoire du SCoT comprend quatre « pôles relais », dont le niveau d'équipement et de service en font des animateurs du territoire essentiellement rural qui les environne, dans lequel elles jouent également un rôle économique structurant.

De manière à conforter leur rôle polarisant sur le territoire, ces communes accueilleront un développement résidentiel conséquent, dans le respect des dispositions liées à la densité et à la mixité des formes urbaines figurant au chapitre 3 du présent document.

Elles constituent des sites préférentiels pour l'accueil d'activités d'équipements et de services publics. Leur développement économique portera plus spécifiquement sur les activités artisanales, commerciales ou de services nécessaires aux besoins de l'espace rural qu'elles structurent.

Les liaisons en transports collectifs entre ces pôles et l'agglomération seront renforcées.

Concernant les pôles principaux

Les pôles principaux sont constitués par des communes urbaines ou ensemble de communes dont le poids de population, le niveau d'équipement et de service, les activités économiques et la facilité potentielle de liaison avec l'agglomération en font des relais essentiels du développement dans les espaces périurbains et ruraux du SCOT.

Ces communes doivent renforcer leur rôle polarisant. Elles ont donc vocation à accueillir des développements résidentiels importants dans le respect des dispositions liées à la densité et à la mixité des formes urbaines figurant au chapitre 3 du présent document.

Elles constituent de plus des sites privilégiés pour l'accueil d'activités économiques, d'équipements et de services publics.

Quistreham a, en outre, vocation à structurer son offre touristique et de loisirs et pourra renforcer sa capacité d'accueil d'équipements et d'activités économiques tournées vers le tourisme et les loisirs, en lien avec sa localisation littorale.

Les liaisons en transports collectifs entre ces pôles et l'agglomération seront renforcées :

LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE ET DE LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS



- dans le cadre d'un système de transport collectif routier à fort niveau de service pour Ouistreham et Douvres-la-Délivrande ;
- dans le cadre d'une desserte ferroviaire cadencée plus dense pour Moulton/Argences, Cagny/Frénouville et Bretteville-l'Orgueilleuse, via la halte de Norrey.

Par ailleurs, pour ces trois pôles, la présence d'une halte ferroviaire conduira à développer, dans l'environnement immédiat de ces points d'arrêts (qui pourront être le cas échéant déplacés) de nouveaux quartiers urbains dans le respect des dispositions du chapitre 5 du présent document.

Concernant les communes de la couronne urbaine

La couronne urbaine de l'agglomération compte 10 communes. Elles constituent, avec le centre urbain métropolitain, le « noyau dense » de l'agglomération.

Les communes de la couronne urbaine ont vocation, quand leur configuration urbaine le permet, à renforcer leur dynamique de construction, notamment dans le cadre des règles de densité et de mixité urbaine édictées au chapitre 3 du présent document. Le renouvellement urbain y sera privilégié.

Elles possèdent un important potentiel de densification de leur tissu urbain. Compte-tenu de leur population, elles ont vocation à renforcer et développer leur offre de service et d'équipement, en complémentarité, voire en réseau, avec ceux du centre urbain métropolitain.

Elles peuvent également accueillir des activités économiques et des équipements, y compris à caractère métropolitain, sous réserve de ne pas s'opposer aux fonctions métropolitaines de la ville-centre et dans le respect des dispositions exposées dans la suite de ce chapitre et au chapitre 6 du présent document.

Leur territoire peut être concerné par des espaces de projets d'envergure métropolitaine.

Concernant les pôles de proximité de l'agglomération

Trois pôles de proximité de l'agglomération forment l'interface entre la couronne urbaine et la couronne périurbaine sur laquelle ils exercent un effet de polarisation.

Ces pôles ont vocation à conforter leur dynamique de construction, notamment dans le cadre des règles de densité et mixité urbaine édictées au chapitre 3 du présent document.

Compte-tenu de leur rôle polarisant, ils ont vocation à renforcer et développer leur offre de service et d'équipement, en complémentarité, voire en réseau, avec ceux du centre urbain métropolitain.

Ils peuvent également accueillir des activités économiques et des équipements, y compris à caractère métropolitain, sous réserve de ne pas s'opposer aux fonctions métropolitaines de la ville centre et dans le respect des dispositions exposées au chapitre 6 du présent document.

Leur territoire peut être concerné par des espaces de projets d'envergure métropolitaine.

Concernant les communes du centre urbain métropolitain

Caen, Hérouville-Saint-Clair, Mondeville et Ifs constituent le centre urbain métropolitain du territoire du SCoT, qui doit être vecteur de l'image du territoire à l'échelle nationale et européenne.

S'y appliquent les objectifs les plus ambitieux fixés par le SCoT en matière de mixité urbaine et de densité de construction, de desserte par les transports collectifs et les modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Il s'agit également du territoire préférentiel du renouvellement urbain, qui sera la règle privilégiée.

Ce territoire devra fournir un effort soutenu de construction de logements, afin d'inverser la tendance démographique, atteindre et maintenir une taille critique de population permettant d'asseoir sa position au sein de l'aire urbaine de Caen.

L'exigence de la qualité et de l'innovation architecturale et urbaine devra être une priorité, quelque soit la nature des projets : habitat, activité, équipement ou aménagements paysagers.

Le centre urbain métropolitain est concerné par plusieurs espaces de projets d'envergure métropolitaine.

1

1

Les espaces de projets d'envergure métropolitaine

Principes généraux

Six espaces de projets d'envergure métropolitaine sont identifiés dans le SCoT. Ils sont les porteurs d'enjeux stratégiques d'aménagement et de développement. Ces secteurs sont les suivants :

- le centre de l'agglomération et le plateau de Colombelles ;
- le plateau nord de Caen ;
- le quart sud-est de l'agglomération ;
- le quadrant ouest, autour du site de l'ex-caserne du 18ème Régiment de Transmission ;
- la vallée de l'Orne, du viaduc de Calix à l'embouchure de l'Orne et du canal.

Par ailleurs, le SCoT réaffirme tout l'intérêt, pour Caen-Métropole d'établir une synergie forte avec le projet de développement économique de Mézidon-Canon.

La carte « Assurer l'ambition métropolitaine de Caen-Métropole », figurant en annexe, localise ces sites et identifie les grands enjeux les concernant.

Objectifs suggérés selon les secteurs

Le centre de l'agglomération

L'objectif du SCoT est de donner au centre de l'agglomération une dimension cohérente au regard de l'ambition dont se dote l'agglomération à l'échelle de l'armature urbaine de la France du nord-ouest.

Le centre de l'agglomération comprend le centre-ville de Caen, la presqu'île et les abords de celle-ci, de part et d'autre de l'Orne et de son canal. Il intéresse également pour partie les territoires d'Hérouville-Saint-Clair et de Mondeville. La D.T.A. de l'Estuaire de la Seine et le SRADT de Basse Normandie, évoquent le caractère majeur des enjeux de centralité liés à ce site.

Conscientes de l'enjeu que représentent ces territoires, et en prenant toute la mesure des risques existants auxquels ils sont confrontés, les trois communes ont l'intention d'élaborer un projet de recomposition et de développement urbains sur cet espace qui a été identifié comme un formidable enjeu de développement pour le territoire et dont les 73 hectares de la « Presqu'île » constituent le cœur emblématique.

Pour engager ce projet ambitieux, il apparaît indispensable de mener des études associant les savoir-faire d'urbanistes, d'architectes, d'économistes. Outre les trois communes, la Communauté d'agglomération Caen la mer, la Région Basse Normandie sont

concernées par les enjeux sur ce territoire, ainsi que le Syndicat Mixte des Ports Normands Associés, propriétaire de nombreux terrains dans ce secteur.

Une Société Publique Locale d'Aménagement, dénommée SPLA Caen - Presqu'île a été constituée avec pour mission d'intervenir principalement dans le domaine des études indispensables à la définition d'un projet stratégique de développement pour le secteur de la Presqu'île élargie.

Les problématiques intéressant ce vaste espace sont diverses, mais doivent être appréhendées dans leur ensemble. Elles concernent :

- la mutation urbaine : qu'ils s'agissent des anciens terrains industrialo-portuaires de la Presqu'île, du secteur de la gare, ou de quartiers résidentiels dont la densité reste faible au regard de leur localisation centrale ;
- l'accessibilité métropolitaine ferroviaire et l'organisation de la multi-modalité en matière de déplacement ;
- L'accessibilité routière et l'organisation des entrées de ville : cours Montalivet, avenue Clémenceau,...
- le rapport à l'eau le long du canal de Caen à la mer mais également avec le cours de l'Orne, dont l'aménagement des berges pourrait permettre de restaurer le rôle de continuité écologique joué par ce fleuve à l'échelle de la Basse Normandie,
- l'organisation d'une véritable centralité métropolitaine dans le cadre d'une large mixité des fonctions : faire cohabiter fonctions de commandement, commerces, services et équipements à grand rayonnement avec l'habitat.

Cet espace de projet sera le site prioritaire d'accueil des fonctions métropolitaines supérieures, notamment économiques, administratives, commerciales et culturelles. Au-delà du renforcement de la place de l'habitat, pourront donc y être accueillis :

- les grandes opérations d'immobilier de bureau,
- les équipements commerciaux, notamment ceux de plus de 5 000 m² de SHON,
- les équipements et services publics, qui concourent à affirmer le rôle de Caen dans l'armature urbaine de la France du nord-ouest.

Les espaces situés en bordure des axes principaux de circulation ont, le cas échéant, vocation à être densifiés.

Le plateau de Colombelles

Situé en balcon au-dessus de la vallée de l'Orne, ce site s'inscrit dans la continuité morphologique et paysagère du centre de l'agglomération. Son aménagement est donc indissociable du projet urbain qui

LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE ET DE LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS



1

devra se développer sur celle-ci, notamment en termes de continuité de la desserte en transports en communs.

Au delà de la seule commune de Colombelles, ce site intéresse également les communes limitrophes, et notamment, Giberville, Cuverville et Hérouvillette.

Sa vocation associe développement résidentiel et activités technologiques. Son caractère métropolitain repose sur :

- la contiguïté avec le site de projet d'intérêt métropolitain que constitue la vallée de l'Orne ;
- l'accessibilité depuis l'A13 ;
- la présence du potentiel foncier lié à la reconversion du site de l'ex SMN, dont un ambitieux projet de Pôle Culturel à vocation régionale (PRAC) sur ce même site ;
- la présence d'activités économiques phares, et notamment le pôle Transactions Electroniques Sécurisées (TES) à Normandial ;
- le potentiel d'extension urbaine de part et d'autre de la RD226, dans le prolongement de la zone Lazzarro, dont la mutation peut être envisagée.

Cet espace de projets sera le site prioritaire d'accueil des activités technologiques, notamment celles liées au pôle de compétitivité TES. Ce site accueillera également d'importants projets de développement résidentiel. Il pourra accueillir en complément les équipements publics correspondant, ainsi que des projets commerciaux de plus de 5 000 m² de SHON, dans le respect des dispositions du chapitre 6 du présent document.

Le plateau nord de Caen

Ce site concerne les communes de Caen, Hérouville-Saint-Clair et Épron mais aussi Biéville-Beuville, Saint-Contest et Cambes-en-Plaine.

Il a vocation à conforter sa position nationale de pôle d'excellence scientifique, universitaire et d'entreprises, spécialisé dans le domaine de la physique nucléaire et du bio-médical, en s'appuyant sur les équipements d'enseignement supérieur, de recherche et de santé ainsi que sur le tissu économique et de services qui y est associé (production et conditionnement pharmaceutique, mutuelles, ...). L'objectif du SCoT est de faire émerger une plateforme d'excellence à l'échelle nationale, voire européenne en la matière. Le plateau nord constitue donc le lieu, par excellence, d'accueil de grands équipements scientifiques ou de centres de recherches, mais aussi des activités industrielles, logistiques ou de services liées au domaine « sciences et santé ».

Les problématiques de renouvellement urbain et d'extension urbaine y sont étroitement imbriquées. Il s'agit notamment de trouver ici un équilibre entre les différentes fonctions urbaines (habitat, activités com-

merciales ou de service, tertiaire), y compris au sein d'une même opération. L'importance stratégique du site et sa situation géographique justifient un traitement très qualitatif des aménagements.

Le secteur sud-est de l'agglomération

Ce site concerne les espaces situés au-delà du boulevard périphérique sud-est, de l'échangeur de Mondeville à celui d'Ifs, incluant les espaces voisins de la Communauté de Communes Plaine sud de Caen.

Dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la D.T.A, il s'agit de conforter le rôle de plateforme logistique à l'échelle régionale de cet espace, sur lequel des opérateurs locaux et nationaux s'organisent.

Des synergies doivent exister avec le port de Caen-Ouistreham et pourraient, à termes, être mises en œuvre avec l'aménagement du site multimodal de Mézidon-Canon.

L'intérêt métropolitain de ce site s'appuie sur les éléments suivants :

- une desserte routière de premier ordre (A88 et périphérique), qui doit être complétée (contournement autoroutier sud, barreau RD613 - A13, passage de l'A13 à 3 voies, ...);
- la localisation sur le corridor nord-sud Grande Bretagne / Péninsule Ibérique via Ouistreham ;
- des capacités foncières significatives ;
- la forte présence de la fonction logistique sur le site, notamment en lien avec le pôle commercial régional de Mondeville ;
- l'accessibilité ferroviaire via Mézidon-Canon, mais également routière ;
- un pôle de proximité de l'agglomération identifié par le SCoT, autour de Soliers et Bourguébus, à faire émerger pour structurer le sud-est de l'agglomération.

Cet espace de projet sera le site prioritaire d'accueil des activités industrielles, logistiques et de transports, ainsi que les services qui y sont associés. Les activités commerciales du pôle commercial de l'entrée-est autour de la RD613 à Mondeville pourront être confortées dans le respect des dispositions du chapitre 6 du présent document.

Certaines de ces activités étant peu compatibles avec la proximité immédiate de l'habitat, l'aménagement de ce secteur est aussi l'occasion de prendre en compte ou de prévoir des espaces de transitions ou de ruptures afin de préserver un cadre de vie de qualité pour les secteurs d'habitation existants et à créer.

Le pôle de proximité d'agglomération formé par Soliers et Bourguébus est inclus dans le secteur sud-est. Il a donc vocation à accueillir une part importante de l'urbanisation résidentielle du site.

1

Le quadrant ouest

Ce site s'articule autour de l'ex-caserne du 18ème R.T. et concerne plus particulièrement les communes de Bretteville-sur-Odon, Verson et Carpiquet, mais, dans son acception la plus large, il recouvre l'espace délimité par la RN13, le périphérique ouest et l'A84 et le futur barreau routier RN13 ouest/A84.

Son caractère métropolitain s'appuie sur les éléments suivants :

- le site urbanisé à restructurer de l'ex caserne du 18ème RT, soit près de 60 hectares ;
- la présence, en contiguïté, de l'aéroport de Caen-Carpiquet, premier aéroport normand ;
- un potentiel urbanisable conséquent en continuité ouest de l'agglomération, entre Bretteville-sur-Odon et Carpiquet ;
- la présence à sa périphérie d'infrastructures routières majeures à caractère autoroutier.

L'enjeu à l'horizon du SCoT repose sur la reconversion du site militaire abandonné qui reste conditionnée par l'amélioration de sa desserte, et notamment la réalisation du boulevard des Pépinières. Le développement urbain et économique à l'ouest de l'agglomération doit être envisagé à plus longue échéance.

L'une des vocations pour cet espace de projet pourrait être l'accueil des activités orientées vers les « éco-technologies » et des services qui y sont associés.

Cette reconversion doit faire l'objet d'une réflexion fixant les modalités d'aménagement et les conditions de l'amélioration de sa desserte en transports collectifs. A long terme, la proximité de la voie ferrée et de l'aéroport offre des perspectives d'interconnexion pour conforter la couverture géographique de cet équipement.

La fonctionnalité aéroportuaire sera maintenue à long terme. Il sera nécessaire, pour cela, d'anticiper sur les améliorations indispensables des équipements et des infrastructures en place.

La vallée de l'Orne

La vallée de l'Orne à l'aval du centre de l'agglomération, constitue l'épine dorsale du territoire du SCoT. Ces espaces ont été identifiés comme stratégiques par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine à deux titres :

- le développement des activités portuaires du port de Caen-Ouistreham ;
- la protection des espaces naturels remarquables de la partie aval de la vallée et de l'embouchure de l'Orne.

Le site de projet d'intérêt métropolitain concerne la totalité des espaces compris entre l'Orne et le Canal, du centre de l'agglomération à l'embouchure. Les communes de Mondeville, Hérouville-Saint-Clair, Colombelles, Blainville-sur-Orne, Bénouville, Ranville, Amfréville, Sallenelles, Merville-Franceville-Plage et Ouistreham sont concernées.

Ici, des enjeux complexes sont identifiés : il s'agit en effet de concilier développement, principalement économique et portuaire, desserte et accessibilité, protection du patrimoine naturel (site Natura 2000, ...), mais également historique (Opération Grand Site de Bénouville).

Dans le respect des orientations prévues par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, l'objectif du SCoT est de renforcer le port de Caen en tant qu'outil économique intégré, performant et pérenne, tout en préservant la qualité environnementale spécifique de l'ensemble de la vallée de l'Orne.

Les orientations, sur ce site majeur, consistent donc à :

- Permettre la modernisation et le développement des infrastructures portuaires, notamment sur les sites suivants :
 - ⇒ les bassins de Calix, d'Hérouville-Saint-Clair et de Blainville-sur-Orne,
 - ⇒ le yard de Ranville,
 - ⇒ le port et avant-port de Ouistreham.
- Permettre les extensions nécessaires au développement des activités portuaires, notamment des linéaires de quais et des espaces qui y sont associés, et privilégier l'implantation, sur ces sites, d'activités utilisant l'infrastructure portuaire. Les espaces portuaires concernés sont les suivants :
 - ⇒ le secteur d'Hérouville-Saint-Clair et Mondeville,
 - ⇒ le secteur de Blainville-sur-Orne et les extensions sur Bénouville,
 - ⇒ le yard de Ranville,
 - ⇒ l'extension du port de plaisance et de la plate-forme ferry transmanche à Ouistreham.

- Prévoir les réserves nécessaires à la réalisation des infrastructures routières indispensables pour la desserte du port et son fonctionnement, et notamment la réalisation de la Liaison Inter-quartier Nord (L.I.Q.N.) et du franchissement de l'Orne et de son canal au droit de Colombelles et Hérouville-Saint-Clair, dont le principe est inscrit à la D.T.A.
- Préserver la desserte ferroviaire du site.
- Conforter l'activité du parc industriel Renault Trucks.
- Préserver les principes de franchissements inscrits à la D.T.A.
- Préserver l'ensemble des espaces naturels ou agricoles concourant à faire de la vallée un corridor écologique majeur du territoire du SCoT. Il s'agit, notamment de protéger :
 - ⇒ les espaces naturels remarquables de l'estuaire et de la partie aval de la basse vallée identifiés par la DTA, incluant les espaces du « Grand Site » Pégasus Bridge,
 - ⇒ l'Orne et ses berges, et plus particulièrement les éléments d'armature paysagère et naturelle, qui participent à la constitution de la continuité écologique majeure que constitue la vallée,
 - ⇒ le caractère de parc promenade aéré et verdoyant de la berge rive gauche du canal, axe cyclo-pédestre majeur du département,
 - ⇒ sur la rive droite du canal, l'alternance entre séquences paysagères et naturelles qui doivent être confortées et séquences portuaires qui pourront être mises en scène.

L'urbanisation de la presqu'île au-delà du viaduc de Calix pourra se développer au fur et à mesure de l'abandon de la vocation industrialo-portuaire.

Conformément à l'alinéa 2 des orientations qui suivent, un schéma de secteur pourra y être réalisé.

De surcroît, en raison des risques inhérents à ce type d'installation, il est opportun de lancer des études préalables visant à déterminer la relocalisation potentielle des dépôts pétroliers situés sous le viaduc de Calix.

Orientations

1— Ces secteurs ont une vocation éminemment urbaine. A ce titre, les collectivités concernées intégreront dans les documents d'urbanisme, les conditions de mises en œuvre des principes suivants :

- La mixité des fonctions urbaines : en dehors des activités économiques ou des équipements dont le fonctionnement présente une incompatibilité forte avec la présence de l'habitat (risques technologiques, pollutions, odeurs, bruit, trafic poids lourds, ...), les secteurs concernés ne devront pas s'inscrire dans une logique de zonage monofonctionnel dans les documents d'urbanisme locaux.
- La mixité sociale dans l'habitat : pour les opérations d'aménagement consacrées à l'habitat et portant sur des terrains de plus de 1 hectare, le taux de logements locatifs sociaux ne pourra être inférieur à 25%.
- L'utilisation économe de l'espace qui devra se traduire dans les documents d'urbanisme locaux par :
 - ⇒ La préférence du renouvellement urbain ou de la densification des zones déjà urbanisées ;
 - ⇒ pour les opérations portant sur des terrains de plus 1 hectare, le respect d'une densité minimale moyenne de logements par hectare ;
 - ⇒ La réalisation du stationnement en ouvrage pour toute opération nécessitant un parc de stationnement de plus de 500 places.
- La limitation du trafic automobile : il reviendra au P.D.U. de l'agglomération caennaise de prévoir la desserte par les transports collectifs urbains des nouveaux quartiers et des grands équipements qui y seront créés,
- Préserver les emprises ferroviaires lorsqu'elles existent,
- La recherche de la qualité architecturale et urbaine : les opérations d'aménagement seront incitées à présenter des caractéristiques architecturales, urbaines et environnementales novatrices et constituer des signes architecturaux propres à marquer la notoriété de Caen.

2— Les espaces de projets d'envergure métropolitaine prévus au présent chapitre pourront faire chacun l'objet d'un schéma de secteur au titre de l'article L122-1 alinéas 13° et 14°, qui détaillera et précisera les modalités d'application du SCoT.

Le périmètre de chacun de ces schémas sera délimité par la délibération du Syndicat Mixte Caen-Métropole.

1

2

L'ambition de Caen-Métropole s'inscrit dans un nouvel élan qui place l'éco-responsabilité au cœur des décisions et des actions sur le territoire. Cette volonté se traduit différemment dans l'espace selon un gradient d'intervention.

Le premier niveau d'intervention vise ainsi à préserver les ressources vitales du territoire que sont l'eau, l'air, les sols et la biodiversité. Ces ressources bénéficient d'une attention renforcée en raison de leur caractère fondamental pour assurer d'une part, un développement durable de Caen-Métropole et d'autre part, la pérennité de la qualité du cadre de vie.

Le second niveau d'intervention consiste à mettre en valeur et à rendre accessible les espaces naturels du territoire pour les habitants de Caen-Métropole.

En plaçant l'ambition d'éco-responsabilité au cœur de son P.A.D.D, le SCoT Caen-Métropole entend s'approprier pleinement certains axes majeurs identifiés dans la loi dite « Grenelle 1 » :

- protéger la biodiversité, notamment via les trames vertes et bleues ;
- retrouver une bonne qualité écologique de l'eau ;
- prévenir les risques pour l'environnement et la santé, notamment par la réduction des rejets dans l'eau des substances dangereuses identifiées dans la Directive Cadre sur l'Eau (D.C.E.).

Initiée par le Ministère en charge de l'Aménagement de Territoire, la démarche « SCoT du Grenelle » a pour ambition d'accompagner les territoires dans la définition d'une approche approfondie du SCoT comme outil de planification durable du territoire, intégrant les thèmes nouveaux impulsés par le Grenelle de l'Environnement. Elle veut favoriser un partage d'expériences et une co-construction méthodologique des SCoT Post-Grenelle.

Adapter le développement à la ressource en eau et aux impératifs de sa protection

Le P.A.D.D. a identifié la question de l'eau potable comme l'un des enjeux majeurs de l'objectif de préservation des ressources vitales du territoire. A ce titre, sa préservation tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif s'inscrit pleinement dans l'ambition d'éco-responsabilité portée par le P.A.D.D, ambition parfaitement compatible avec les objectifs et les principes du SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, qui identifie la nappe « Bathonien-Bajossien en Basse-Normandie » comme zone protégée destinée à l'alimentation en eau potable pour le futur. Cette ambition est également en phase avec les études connues des SAGE Orne aval - Seullès et Orne moyenne en cours d'élaboration.

La question de la protection de la ressource en eau se trouve à la conjonction de nombreuses problématiques : celles relatives à la protection des eaux souterraines et superficielles bien évidemment, mais également celles relatives au captage et à la distribution de l'eau potable, à l'assainissement, à la gestion des eaux pluviales et donc à la nature de l'occupation du sol. Les réseaux des syndicats de distribution d'Argences, Troarn-St Pair et Coulombs ne sont pas à l'heure actuelle reliés à des réseaux voisins pour les sécuriser.

L'occupation du sol apparaît donc bien comme un déterminant majeur de la qualité de la ressource en eau : un couvert naturel continu est propice à la prospérité des espèces végétales et animales qui permettent un bon fonctionnement des écosystèmes particulièrement favorables à la qualité de l'eau ; ceci est d'autant plus important en présence de milieux humides.

En préservant des espaces d'intérêt écologique, la « Trame verte et bleue » contribue donc bien à la protection de la ressource en eau. Les orientations et dispositions du SCoT concernant ces espaces font l'objet du point suivant du présent chapitre.

Objectifs

Il convient de favoriser la protection de la ressource en eau, tout en permettant le développement du territoire.

En accord avec les documents cadres sur l'eau, le SCoT vise d'abord à la diminution des pollutions ponctuelles ou diffuses, qu'elles soient le fait de substances nocives ou dangereuses ou microbiologiques, qu'elles affectent les nappes souterraines, les cours d'eau ou les eaux littorales. Il s'agit bien de contribuer à atteindre, dans les meilleurs délais, un

bon état écologique et chimique des masses d'eau, tant souterraines, que de surface.

Afin notamment d'éviter les risques de pollutions ponctuelles des milieux lors des épisodes pluvieux intenses, de préserver la qualité des eaux littorales, mais également dans un souci de gestion des risques, il est indispensable d'améliorer la gestion des eaux pluviales afin de mieux prendre en compte la problématique du ruissellement en raison du transport de polluants qu'il occasionne, mais également en raison de son puissant effet érosif, affectant notamment la qualité des terres agricoles. La coordination de la gestion des eaux pluviales devrait s'organiser à l'échelle des bassins versants.

Le SCoT recommande également la mise en œuvre de politiques visant à économiser l'eau en évitant son gaspillage.

Le bilan besoins-ressources en eau dans le bassin Seine Normandie, réalisée par Hydratech dans le cadre des études du SDAGE de la Seine et des cours d'eau normand en juillet 2007, montre qu'aux horizons 2015 et 2025, quel que soit le scénario retenu, les consommations unitaires diminuent, quel qu'en soit l'usage. Ce constat corrobore les analyses du CREDOC menée en 2006 sur la consommation d'eau des grandes villes européennes. Toutefois, il conviendra de vérifier que les programmes locaux de développement de l'habitat et des activités restent compatibles avec la nécessaire préservation de la ressource en eau (tant du point de vue qualitatif que quantitatif) et avec une capacité suffisante de production et de distribution d'eau potable. Il en va de même pour la capacité d'épuration qui doit être en adéquation avec la nature et l'ampleur des rejets, mais également avec la capacité du milieu récepteur des effluents après traitement.

Le SCoT entend ensuite promouvoir une gestion raisonnée des prélèvements sur la ressource en eau. Selon la terminologie même du SDAGE, il convient de favoriser une gouvernance pérenne et partenariale « d'un usage partagé et durable de la ressource en eau ».

Recommandations

Concernant la diminution des pollutions de l'eau

Accompagner et favoriser l'élaboration et le suivi des périmètres de protection des points de captage d'eau potable et la mise en œuvre de mesures de préservation de la ressource, dans les aires de captages identifiées au titre du Grenelle de l'environnement.

Maîtriser les nouveaux rejets en amont de la prise d'eau de l'Orne, à Louvigny.

Améliorer les performances des réseaux d'assainissement, la maîtrise et la gestion adaptée de

l'assainissement autonome, ainsi que l'adaptation des systèmes d'épuration à la capacité du milieu naturel récepteur.

Favoriser le traitement adapté des boues des stations d'épuration.

Tendre vers la suppression des substances dangereuses dans les rejets industriels et les rejets urbains, en organisant leur collecte et leur recyclage et en sensibilisant les acteurs.

Sensibiliser et former notamment les agents des collectivités territoriales à une utilisation raisonnée des intrants pour l'entretien des espaces publics.

Concernant la gestion des eaux pluviales

Réaliser un schéma de gestion des eaux pluviales à l'échelle de chaque sous-bassin versant et les zonages d'assainissement des eaux pluviales

Maîtriser les débits de fuite des espaces imperméabilisés en promouvant notamment, dans les opérations d'aménagement, les techniques favorisant la rétention des eaux de pluie à la parcelle, adaptées au substrat et limitant le ruissellement.

Récupérer les eaux pluviales lorsqu'elles ne participent pas à la réalimentation des nappes .

Concernant les économies d'eau

Améliorer le rendement des réseaux d'alimentation d'eau potable en luttant contre les fuites.

Informier le public des bonnes pratiques pour économiser l'eau et mettre en œuvre des politiques tarifaires incitatives.

Optimiser les techniques d'irrigation et favoriser la culture de plantes adaptées au climat local.

Concernant la gouvernance

1- Créer une « Conférence Métropolitaine de l'Eau » fédérant l'ensemble des acteurs animée par le syndicat mixte Caen-Métropole et qui aurait pour vocation d'être un lieu :

- de dialogue et de suivi entre tous les acteurs présents sur le territoire de Caen-Métropole et concernés par son alimentation en eau
- d'échanges de données, d'informations sur des réglementations, des projets...
- D'organisation des réunions thématiques
- De bilans sur les avis donnés sur les documents d'urbanisme et la prise en compte de l'eau dans ces documents
- de partenariat technique

2 - Inciter à la sécurisation des réseaux des SIAEP d'Argences, Troarn-St Pair et de Couombs

2 Orientations

Concernant l'adéquation de l'aménagement avec la ressource en eau et la préservation du milieu

Les documents d'urbanisme devront prévoir que les parties des périmètres rapprochés de captage d'eau potable souterraine qui ne sont pas déjà urbanisées à la date d'approbation du SCoT devront être protégées de toute nouvelle urbanisation.

Les documents d'urbanisme devront prévoir que les opérations d'aménagement portant sur un terrain de plus de 1 hectare devront assurer une gestion des eaux pluviales de telle manière que le débit de fuite après la réalisation de l'opération soit au plus égal au débit de fuite du terrain antérieur, en l'absence de zonage d'assainissement des eaux pluviales et sauf préconisations particulières en accord avec la police de l'eau.

Les documents d'urbanisme devront justifier de leur adéquation avec la capacité de production et de distribution d'eau potable.

Dans un souci de protection et de préservation de la ressource en eau, les documents d'urbanisme devront veiller à l'adéquation entre les capacités épuratoires du système local et celle de son milieu naturel récepteur.

Concilier impératifs environnementaux et contraintes économiques de l'agriculture

Le caractère raisonné de la gestion de la matrice agro-environnementale concerne au premier chef l'agriculture qui doit concilier respect de l'environnement et performance économique. Les pratiques agricoles actuelles ont en effet des conséquences dommageables, tant sur la qualité de l'eau, que sur celle des sols.

Ces pratiques sont toutefois la conséquence directe de politiques publiques antérieures qui ont certes permis une augmentation considérable des rendements par l'utilisation croissante d'intrants, mais atteignant aujourd'hui leurs limites sur le plan environnemental.

Il n'en demeure pas moins que l'agriculture locale peut difficilement abandonner le modèle économique actuel et accepter une diminution des rendements qui conditionnent le revenu agricole dans un contexte d'ouverture des marchés internationaux suite à la réforme de la PAC en 1999. Certes, la réforme de cette même PAC de 2003 affiche désormais clairement la perspective d'une agriculture s'inscrivant dans les principes du développement durable et de la sécurité des denrées alimentaires, mais, parallèlement, la pression internationale et européenne s'accroît pour appliquer à l'agriculture des règles du commerce international plus libérales et pour limiter les soutiens économiques à cette activité.

Objectifs

Il conviendra à l'avenir d'accompagner la profession agricole pour qu'elle poursuive les efforts déjà engagés pour faire évoluer les pratiques culturales vers une agriculture plus respectueuse des milieux, tout en respectant le travail des agriculteurs et sa juste rémunération.

Plusieurs politiques publiques nationales encadrent d'ores et déjà ces nécessaires évolutions des pratiques culturales dans les espaces où les problèmes de dégradation de la ressource en eau, notamment par les nitrates et les pesticides, issue de l'activité agricole, sont patents.

C'est ainsi que tout le territoire du SCoT Caen-Métropole est situé en zone vulnérable au titre du programme d'actions de la directive nitrates et une partie significative de celui-ci (40 communes) est classée en zones de Protection Prioritaires Nitrates (Z.P.P.N.). Sont particulièrement concernées les communes de l'agglomération caennaise et celles comprises entre Caen et la mer.

Ce programme définit les mesures et actions nécessaires à une bonne fertilisation azotée à un niveau compatible avec les objectifs de restauration et de

préservation, pour le paramètre nitrates, de la qualité des eaux superficielles et souterraines du département. Dans les Z.P.P.N, et compte-tenu de l'urgence à agir, des modifications des pratiques culturales doivent être réalisées dans les meilleurs délais, notamment en limitant les apports d'intrants azotés, en assurant une couverture végétale en période de lessivage des sols ainsi qu'en protégeant les abords des cours d'eau. Tout agriculteur est tenu de respecter ce programme pour la partie de son exploitation couverte par l'une ou l'autre des zones.

Les ministères en charge du Développement Durable, de la Santé et de l'Agriculture ont publié en juin 2009 une liste de 507 captages parmi les plus menacés par les pollutions diffuses sur le territoire national, notamment les nitrates et les produits phytosanitaires, correspondant à 856 ouvrages de prélèvement. L'identification de cette liste participe des objectifs de l'article 24 du projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le dispositif de protection qui sera appliqué sur ces 507 captages est principalement celui des « zones soumises aux contraintes environnementales » (Z.S.C.E.), issu de l'article 21 de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Les travaux en cours du SAGE Orne aval – Seulles ont montré que des phénomènes d'érosion-ruissellement pourraient se renforcer dans des secteurs situés à l'interface des territoires bocagers avec la plaine de Caen.

L'entretien du bocage intègre aussi les préoccupations agro-environnementales des agriculteurs normands. Les Mesures Agro-Environnementales (MAE) permettent de planter et de réhabiliter des haies. Des travaux conduits notamment par la Chambre d'Agriculture du Calvados ont montré que la restauration ou le développement des haies pouvaient avoir un intérêt économique, sous la forme d'une valorisation du bois-énergie, au-delà de l'intérêt environnemental de préservation de la biodiversité et de lutte contre le ruissellement.

Recommandations

Concernant la maîtrise de l'utilisation des intrants agricoles

Favoriser, en lien avec la profession agricole, la mise en œuvre du programme d'actions de la directive nitrates.

Accompagner, notamment techniquement, la profession agricole pour l'inciter à poursuivre les efforts engagés pour maîtriser l'utilisation des intrants (engrais, produits phytosanitaires) et pour adopter des pratiques culturales adaptées, particulièrement lorsqu'ils exploitent des terres proches des points de captage d'eau potable.

Concernant la protection des aires d'alimentation des captages identifiés au titre du Grenelle de l'environnement

Favoriser, en lien avec la profession agricole, la mise en œuvre des mesures de fertilisation raisonnée dans la totalité des zones de protection des aires d'alimentation des captages identifiés au titre du Grenelle de l'environnement, dès lors qu'elles seront définies.

Concernant la maîtrise du ruissellement

Elaborer à l'échelle intercommunale, en lien avec la profession agricole, des programmes spécifiques de maîtrise du ruissellement aussi bien en milieu rural qu'urbain.

Promouvoir la protection des haies stratégiques pour la lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols en incitant les collectivités à réaliser un inventaire, puis un plan de gestion des haies à l'échelle intercommunale.

Orientations

Concernant la maîtrise du ruissellement

Dès lors qu'elles ont été inventoriées par les collectivités, les haies stratégiques pour la lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols devront être protégées dans les documents d'urbanisme, au titre de l'article L 123-1 alinéa 7°

Dans les espaces d'openfield, les documents d'urbanisme devront identifier les sites dans lesquels pourront être mises en œuvre des diguettes ou fascines.

2

Préserver la biodiversité

Objectifs

Le SCoT vise à la préservation de la biodiversité par le maintien d'une armature écologique composée de milieux de nature ordinaire assurant les continuités naturelles entre les milieux ressources.

Pour ce faire, le SCoT s'appuie sur la Trame verte et bleue qui définit, identifie et localise les deux types de milieux principaux : les cœurs de nature et zones d'intérêt écologique potentiel. Des principes de continuité ont par ailleurs été identifiés. Ces éléments figurent dans la carte d'orientations cartographiques : « La trame verte et bleue du territoire de Caen-Métropole ».

Le concept de « trame verte et bleue » du SCoT Caen-Métropole est totalement distinct de celui de trame verte et bleue tel que défini par la Loi 2010-788 portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010. La trame verte et bleue du SCoT a cependant été établie selon les travaux préparatoires à cette loi.

Cette trame participe à une organisation cohérente et harmonieuse des espaces écologiquement sensibles du territoire. Il devra en être tenu le plus grand compte, notamment lorsque ces espaces sont en contact direct avec l'urbanisation.

Les cœurs de nature qui devront être protégés sont constitués par :

- les zones Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale, Projet de Site d'Importance Communautaire, Site d'Importance Communautaire, ZICO) ;
- les Réserves Naturelles ;
- les cours d'eau, notamment ceux classés au titre de l'article 2 de la loi de 1919 et de l'article L432-6 du Code de l'Environnement ;
- les Espaces Naturels Sensibles du Calvados présents dans le territoire du SCoT.

Les ZNIEFF de type 1 devront être prises en compte lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme locaux afin de définir précisément les contours de zones naturelles protégées de type « cœur de nature ».

Les continuités écologiques entre les différents cœurs de nature sont également identifiées sur la carte.

Les zones d'intérêt écologique potentiel ont été définies parce qu'elles présentent des caractéristiques qui paraissent favorables à la biodiversité. Ces espaces de transition avec les zones de nature plus ordinaires doivent également être pris en considération pour leur qualité écologiques potentielles.

Au sein de la trame verte et bleue, les cours d'eau et les milieux humides, les espaces littoraux et les espa-

ces boisés constituent des espaces essentiels. le SCoT entend veiller à leur protection.

Le P.A.D.D. a identifié la présence de la nature en ville comme l'un des éléments constitutif du concept « d'hospitalité urbaine » en participant pleinement à la qualité de vie en ville. Ces espaces accueillent des espèces animales et végétales qui contribuent à maintenir, au sein même des espaces urbanisés, une biodiversité proprement urbaine et qu'il convient de préserver.

C'est pourquoi le SCoT entend promouvoir la préservation et le développement des ensembles naturels mais également leur mise en réseau au sein des espaces urbanisés. C'est ainsi qu'il conviendra d'assurer des continuités entre les parcs et jardins existant ou à créer. Ces continuités, nécessaires au maintien de cette biodiversité urbaine, pourront être support de liaisons douces qui permettront d'accéder aux espaces naturels ou agricoles situés à l'extérieur des milieux urbains.

Il va de soi que les continuités ainsi définies devront être préservées lors de l'aménagement de tout nouveau quartier. Il serait même opportun, dès la conception de ces opérations, d'étudier comment ces continuités pourraient structurer le projet.

Recommandations

Concernant la préservation des continuités naturelles

Adopter des modalités d'aménagement compatibles avec la sensibilité écologique du site dans les principes de continuité entre les différents cœurs de nature.

Identifier et protéger, par le dispositif juridique le plus approprié (régime de espaces boisés classés, art. L 130-1 ou régime des éléments de paysages L 123-1-7) des espaces au titre du maintien de la biodiversité ordinaire (zones humides, espaces boisés, mares, haies bocagères, anciens chemins et alignements d'arbres, arbres à cavités ...), même s'ils se situent en dehors des espaces identifiés dans la trame verte et bleue.

Proscrire, dans les aménagements publics, l'utilisation des espèces potentiellement invasives et favoriser l'utilisation d'essences locales.

Elaborer un guide des bonnes pratiques en aménagement et urbanisme dans les espaces assurant les continuités écologiques et/ou agissant comme un espace tampon entre les cœurs de nature et les autres milieux.

Les collectivités territoriales, notamment le département, sont invitées à intégrer les objectifs de protection et de mise en valeur de la trame verte et bleue dans leurs politiques d'acquisitions d'es-

paces naturels et d'ouverture d'espaces naturels au public.

Concernant la préservation de la biodiversité proprement urbaine

Les documents d'urbanisme pourront définir et protéger, à l'intérieur des espaces bâtis, une structure verte mettant en réseau les principales entités naturelles urbaines et donnant accès aux espaces naturels ou agricoles situés à l'extérieur des zones urbanisées. Les continuités ainsi définies pourront être support de liaisons douces.

Apporter un soin particulier à l'implantation, la conception et à l'exécution de projets urbains ouverts sur la trame verte et bleue. L'espace de contact doit être traité de manière aussi naturelle que possible .

Prolonger, dans le cadre de projets d'urbanisation, la trame verte et bleue par la création de parcs et jardins publics, de jardins familiaux, ainsi que par des dispositifs de gestion des eaux pluviales à l'aire libre (noues, bassin en eau ou à sec...).

Les principes ci-dessus peuvent se traduire notamment dans les schémas et orientations d'aménagements des zones à urbaniser et par l'institution d'emplacements réservés pour équipements publics s'il y a lieu.

Orientations

Les documents d'urbanisme devront protéger de toutes nouvelles urbanisations les cœurs de nature identifiés dans la trame verte et bleue et définis dans les objectifs.

Les documents d'urbanisme préservent les principes de continuité de la trame par un zonage approprié au contexte local, sur une largeur d'un minimum de 10 m, en cohérence avec les protections instituées par les communes limitrophes également concernées par la trame.

En dehors des espaces urbanisés, les cours d'eau, chevelus et zones humides devront être protégés, dans les documents d'urbanisme, par des moyens adaptés sur une largeur minimale de 10 mètres de part et d'autre du cours d'eau, depuis les berges.

Les infrastructures et les réseaux sont autorisés dans la trame, ainsi que les équipements liés à l'alimentation en eau potable et au traitement des eaux usées et pluviales. Toutefois ces aménagements sont conçus et implantés de manière à maintenir des continuités garantissant un libre passage de la faune et des visiteurs. Ces continuités peuvent être au besoin, assurées par un passage inférieur ou supérieur.

2

Préserver le cadre de vie en protégeant des espaces naturels récréatifs

Objectifs

Au-delà de la protection des espaces naturels qui participent des continuités écologiques et de la protection des périmètres rapprochés des captages d'eau potable (cf. points précédents), il existe, particulièrement à proximité immédiate de l'agglomération, des ensembles naturels qui participent de la qualité du cadre de vie des habitants et constituent autant de lieux récréatifs pour ceux-ci.

Certains d'entre eux ont été classés en parc périurbain par la communauté d'agglomération de Caen la mer dans le cadre d'une politique visant à :

- préserver les paysages de l'agglomération,
- ménager des coupures urbaines,
- protéger les espaces agricoles,
- créer des espaces de respiration aux portes de l'agglomération.

Ces espaces sont également voués à l'accès des habitants à la nature.

Compte tenu de l'importance fonctionnelle de ces parcs périurbains, le SCoT entend les protéger à long terme.

Orientations

Dans les documents d'urbanisme des communes concernées, les parcs périurbains de Caen la mer devront être protégés de toute urbanisation nouvelle. Toutefois, seront autorisés les infrastructures nouvelles nécessaires à la mise en œuvre du SCoT et les équipements nécessaires à l'accueil du public.

Les espaces récréatif ou participant à la protection du cadre de vie pourront accueillir les équipements impliquant une faible occupation du sol et liés par destination à un vaste espace de nature (club équestre, centre aéré ou de vacance, école de plein-air, accueil touristique...).

Prendre en compte les effets cumulatifs de l'aménagement de la basse vallée de l'Orne sur la ZPS de l'estuaire de l'Orne

La DTA de l'estuaire de la Seine précise des orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne concernant le port de Caen-Quistreham dans sa partie aval.

Il convient de prendre en compte les effets cumulatifs sur l'environnement qu'aura la réalisation des aménagements prévus par la DTA dans cet espace sensible au plan écologique.

En particulier, un espace situé sur la pointe du Siège est déterminé pour permettre le développement de la plaisance et des espaces associés. Ce périmètre est totalement compris dans la ZPS de l'estuaire de l'Orne.

Objectifs

La DTA précise que « l'extension des capacités d'accueil de la plaisance à l'amont (dans la perspective d'un doublement de capacité) doit s'envisager dans le cadre de l'extension du bassin de plaisance et d'un projet de plate-forme de services à terre, pour développer la valeur ajoutée locale ».

Cette formulation confirme donc la constructibilité de l'espace prévu à la DTA.

Le SCoT permet le développement d'un projet de cette nature sous réserve d'une évaluation précise de l'impact du projet sur le fonctionnement des espaces naturels afin de prévoir le cas échéant les mesures compensatoires et de gestion à mettre en œuvre.

Une attention particulière devra être apportée à l'aménagement des espaces de transition en contact avec les zones naturelles.

Afin de compenser de manière cohérente, à une échelle pertinente, les incidences cumulées des projets prévus par la DTA sur la ZPS de l'estuaire de l'Orne située en aval, le SCoT prévoit la création d'une instance de gouvernance dédiée.

Orientations

Le projet d'aménagement de la zone identifiée à la DTA et dédiée à la plaisance et espaces associés devra faire l'objet d'analyses environnementales dans lesquelles apparaitront :

- les caractéristiques naturelles et de la fonctionnalité écologique du site ;

- les effets attendus de la mise en œuvre du projet ;
- Les mesures envisagées pour éviter, réduire et le cas échéant compenser ces effets.

Il conviendra de mettre en place une « Conférence de la basse vallée de l'Orne » fédérant l'ensemble des acteurs concernés, afin de coordonner la mise en œuvre d'éventuelles mesures compensatoires, à la suite de l'analyse de l'incidence des projets de la DTA sur l'environnement, dans la basse vallée de l'Orne.

3

Le parti d'aménagement du SCoT s'appuie sur l'armature urbaine pour organiser un développement polarisé du territoire. Ce principe de polarisation permet de répondre à la fois aux exigences de limitation de la consommation d'espace, de maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements automobiles, et de bien-être des habitants de Caen-Métropole. Il participe également à établir un équilibre entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles, forestiers et littoraux.

La maîtrise de la consommation de l'espace constitue un préalable pour répondre à l'ambition d'un territoire éco-responsable.

En conséquence, le SCoT s'impose de réduire de 25 % sa consommation d'espace agricole et naturel à l'horizon 2030 (par rapport à la consommation de la décennie 2000-2010). L'enveloppe globale de nouveaux terrains urbanisables sur 20 ans sur le territoire de Caen-Métropole est de l'ordre de 3 000 hectares.

Le littoral représente un territoire particulier. Puissant facteur de notoriété et d'attractivité pour l'ensemble de Caen-Métropole, il est aujourd'hui très largement urbanisé et nécessite une attention particulière afin de préserver les équilibres actuels entre ses fonctions.

L'agriculture remplit des fonctions économiques, sociales et environnementales qui contribuent positivement à l'équilibre de vie dans le territoire de Caen-Métropole. L'exercice de cette activité nécessite la pérennité d'espaces agricoles. Cette exigence implique des actions, des projets, et des modes de gestion maîtrisés pour le maintien d'un équilibre entre développement et environnement.

Réduire la consommation d'espace

Objectifs

Pour des raisons économiques (optimisation des réseaux et équipements, meilleure valorisation du foncier, ...), environnementales (limitation du nombre et de la longueur des déplacements, notamment automobiles, meilleure efficacité des modes doux, moindre consommation d'espace, en particulier agricole, ...) et sociales (moindre dépendance à l'automobile, réseaux de sociabilité et d'entraide plus denses, renforcement de l'urbanité, mixité sociale et fonctionnelle, ...), l'intensification de la ville existante et la production d'espaces urbains plus denses et plus compacts sont des principes nécessaires à une plus grande efficacité et à un moindre coût de l'urbanisme pour la collectivité.

C'est pourquoi, le SCoT place la limitation de la consommation d'espace, particulièrement agricole, au premier rang de ses objectifs.

Le principe de polarisation mis en avant par le SCoT constitue le principal vecteur d'une gestion raisonnée et économe des espaces dont dépendent les grands équilibres qui caractérisent aujourd'hui le territoire, et fondent son attractivité.

Dans tous les types d'espace, il s'agit bien de favoriser une mutation dans la façon de concevoir l'urbanisme. À ce titre, les plans locaux d'urbanisme devront devenir l'outil privilégié du développement des communes à moyen terme, dans le respect des dispositions du SCoT. La collectivité devra y définir non seulement ses objectifs d'aménagement, mais également les politiques qu'elle compte mettre en œuvre pour promouvoir la mixité sociale, mais aussi pour protéger l'activité agricole et préserver voire améliorer la qualité environnementale de son territoire, tant sur le plan de la préservation de la ressource en eau que sur le plan de la biodiversité.

Dans un souci de cohérence et d'efficacité, le SCoT entend favoriser les démarches intercommunales de planification urbaine en recommandant l'élaboration de plans locaux d'urbanisme intercommunaux et de Programmes Locaux de l'Habitat, à l'échelle de chacune des communautés composant Caen-Métropole.

Dans le même esprit, le SCoT préconise le développement d'opérations d'aménagement d'une certaine ampleur et d'initiative publique. L'initiative publique définit les objectifs, notamment sociaux, et caractéristiques de l'opération, mais également les critères de prise en compte des qualités et spécificités environnementales et paysagères des sites. Ces définitions étant établies, l'opérateur peut être public ou privé.

Il va de soi qu'une telle ambition doit impérativement s'accompagner d'un objectif de régulation de la pression foncière. La collectivité joue un rôle majeur pour anticiper les besoins d'espace en mettant en œuvre une politique de maîtrise foncière régulière et pérenne. Il s'agit avant tout de mobiliser les espaces mutables dans les tissus urbains existants afin d'y favoriser le renouvellement urbain et la densification.

En tout état de cause, et dans un souci de cohérence avec l'objectif de préservation des terres agricoles et des espaces naturels, le présent Document d'Orientations Générales entend préciser l'objectif chiffré du P.A.D.D. en termes de consommation d'espace.

Le SCoT prévoit de limiter la consommation d'espace sur 20 ans à 3 000 hectares, répartis comme suit :

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

Recommandations

Mettre en œuvre une politique foncière volontariste visant à assurer la maîtrise publique des espaces suivants :

- les terrains vacants en milieu urbain, les friches industrielles ou commerciales ;
- les secteurs de projets d'envergure métropolitaine tels que définis au chapitre 1 du présent document ;
- les espaces situés à proximité des gares et haltes ferroviaires périurbaines définies au chapitre 5.

Elaborer des orientations d'aménagement dans les Plan Locaux d'Urbanisme.

Elaborer des Plans Locaux d'Urbanisme communautaires ou intercommunaux.

Elaborer des Programmes Locaux de l'Habitat communautaires ou intercommunaux.

Orientations

Dans les documents d'urbanisme, la densification par le comblement des « dents creuses », l'évolution et le renouvellement des tissus urbains existants par la réhabilitation du bâti ancien et la reconversion des friches industrielles devront être privilégiés.

Les extensions urbaines devront s'effectuer en continuité des zones urbanisées, dans un souci d'économie d'espace et de gestion raisonnée du stationnement.

Les orientations d'aménagement des PLU devront préciser les objectifs de densité et de mixité sociale et fonctionnelle.

Orientations applicables s'il existe un P.L.H ou PLU communautaire arrêté

Lors de l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal ou d'un Programme Local de l'Habitat, il reviendra au maître d'ouvrage de fixer dans ces documents les règles de répartition des objectifs, de densité, de mixité et de moindre consommation d'espace en respectant les principes de polarisation et en respectant l'enveloppe foncière maximale potentielle à vocation d'habitat précisée dans le tableau ci-dessous.

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

3

Orientations applicables en l'absence de P.L.H ou de PLU communautaire arrêté

Concernant les communes de l'espace rural ou périurbain

Pour une durée de 20 ans à compter de la date d'approbation du SCoT, l'espace total qui pourra être ouvert à l'urbanisation par les documents d'urbanisme est déterminé par la formule de calcul suivante :

Nombre de logements (au 1^{er} janvier de l'approbation du SCoT) X 0,025 = potentiel urbanisable en hectares en application du projet de développement de la commune et à répartir en zones d'urbanisation future à plus ou moins long terme

Ce potentiel ne pourra être inférieur à 2 hectares.

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, pour les opérations situées dans les zones d'urbanisation future et portant sur un terrain dont la superficie est supérieure à 1 hectare :

- la densité minimale moyenne nette ne devra pas être inférieure à 12 logements par hectare.

Concernant les communes de la couronne périurbaine proche, les communes côtières, les pôles relais et les pôles principaux

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, pour les opérations portant sur un terrain d'une superficie n'excédant pas 1 hectare, la taille des parcelles de logements individuels ne pourra dépasser 500 m² en moyenne.

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, pour les opérations portant sur un terrain dont la superficie est supérieure à 1 hectare :

- la densité minimale moyenne nette ne devra pas être inférieure à 20 logements par hectare. Pour les pôles principaux, elle ne pourra être inférieure à 25 logements par hectare.
- la proportion de logements collectifs et/ou intermédiaires ne pourra être inférieure à 40% des logements construits.

Concernant les communes du centre métropolitain, de la couronne urbaine et des pôles de proximité d'agglomération

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, pour les opérations portant sur un terrain d'une superficie n'excédant pas 1 hectare, la taille des parcelles de logements individuels ne pourra dépasser 350 m² en moyenne.

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, pour les opérations portant sur un terrain dont la superficie est supérieure à 1 hectare :

- la densité minimale moyenne nette ne devra pas être inférieure à 30 logements par hectare. Pour le centre urbain métropolitain, elle ne pourra être inférieure à 50 logements par hectare. (N.B. : la densité nette, est celle qui s'applique à la totalité du terrain d'assiette des opérations hors voirie et réseaux divers) ;
- la proportion de logements collectifs et/ou intermédiaires ne pourra être inférieure à 60% des logements construits dans la couronne urbaine et les pôles de proximité d'agglomération ;
- la proportion de logements collectifs et/ou intermédiaires ne pourra être inférieure à 80% des logements construits dans le centre urbain métropolitain.

Respecter les spécificités des espaces littoraux

Objectifs

L'espace littoral du SCoT Caen-Métropole constitue un territoire singulier du fait de ses caractéristiques économiques et fonctionnelles, culturelles et sociales, physiques et environnementales. Le SCoT a pour objectif d'organiser un développement durable et équilibré des territoires littoraux et rétro-littoraux.

Ainsi, le SCoT vise à protéger les paysages naturels et urbains caractéristiques des espaces littoraux. En effet, la morphologie urbaine des villages de la plaine et des bourgs littoraux balnéaires confèrent à l'espace littoral métropolitain une valeur et une identité singulière. L'alternance d'estrans sableux, rocheux et estuariens complète et renforce cette singularité. Cette mosaïque de paysages urbains et naturels participe largement à la qualité du cadre de vie et constitue un puissant facteur d'attractivité pour Caen-Métropole.

L'espace littoral se compose également de milieux biologiquement riches qui assurent un rôle des plus importants dans le fonctionnement écologique du territoire de Caen-Métropole. C'est le cas notamment de l'estuaire de l'Orne. Le SCoT vise à protéger ces espaces sensibles d'interface terre/mer.

Par ailleurs, l'activité agricole constitue une caractéristique de l'espace rétro-littoral. Tout d'abord, elle présente un intérêt économique réel entre les grandes cultures et les cultures maraîchères et permet un entretien et une gestion de l'espace au gré des saisons. Elle structure ainsi le paysage rétro-littoral et participe de ce fait à la qualité du cadre de vie. La préservation des espaces agricoles au sein des espaces littoraux est un principe affirmé du SCoT.

Les principes de préservation et de protection des espaces caractéristiques du littoral doivent permettre le maintien et le développement des fonctions et des activités qui s'expriment sur les espaces littoraux.

Le SCoT vise au maintien de la fonction touristique et balnéaire. Cela passe nécessairement par la définition d'un projet touristique global à l'échelle de l'espace littoral qui ne s'appuierait plus uniquement sur le tourisme balnéaire. Ce projet visera notamment à entreprendre une diversification de l'hébergement touristique et à proposer une offre de loisirs adaptée aux populations saisonnières et résidentes.

Le littoral assure également une fonction résidentielle importante dont les ressorts sont une accessibilité aisée au centre de l'agglomération caennaise et la qualité du cadre de vie. Sur le littoral, le SCoT organise la fonction résidentielle en polarisant le développement sur les communes de Ouistreham et le pôle de Merville-Franceville-Plage / Amfreville tout en per-

mettant un développement raisonné des communes identifiées comme côtières au chapitre 1. Douvres-la-Délivrande, en arrière des communes côtières joue aussi ce rôle de polarisation. Ce développement raisonné permet de répondre aux besoins des populations actuelles et à venir.

Enfin, le SCoT favorisera le maintien et le développement des activités économiques caractéristiques et patrimoniales du littoral ainsi que les usages associés en particulier l'activité portuaire, la pêche, l'agriculture, la chasse, ... afin de conserver l'identité du territoire.

Afin de concilier la protection et la préservation des espaces identitaires du littoral et le maintien et le développement des activités et des fonctions de ces espaces, le SCoT vise à maîtriser l'urbanisation sur les communes côtières.

Ainsi, l'extension de l'urbanisation dans les communes côtières doit se réaliser en continuité des agglomérations et villages existants. La maîtrise de l'urbanisation a pour objectif de lutter contre le mitage et gérer l'espace de manière économe. La maîtrise de l'urbanisation permet également aux communes de maintenir un tissu urbain continu, plus économe en termes de réseaux, de voirie, de déplacements, et permettant une meilleure utilisation de l'espace avec des formes urbaines plus appropriées. C'est aussi une façon d'améliorer la qualité du paysage urbain et de préserver les espaces encore naturels, principaux facteurs d'attractivité du littoral.

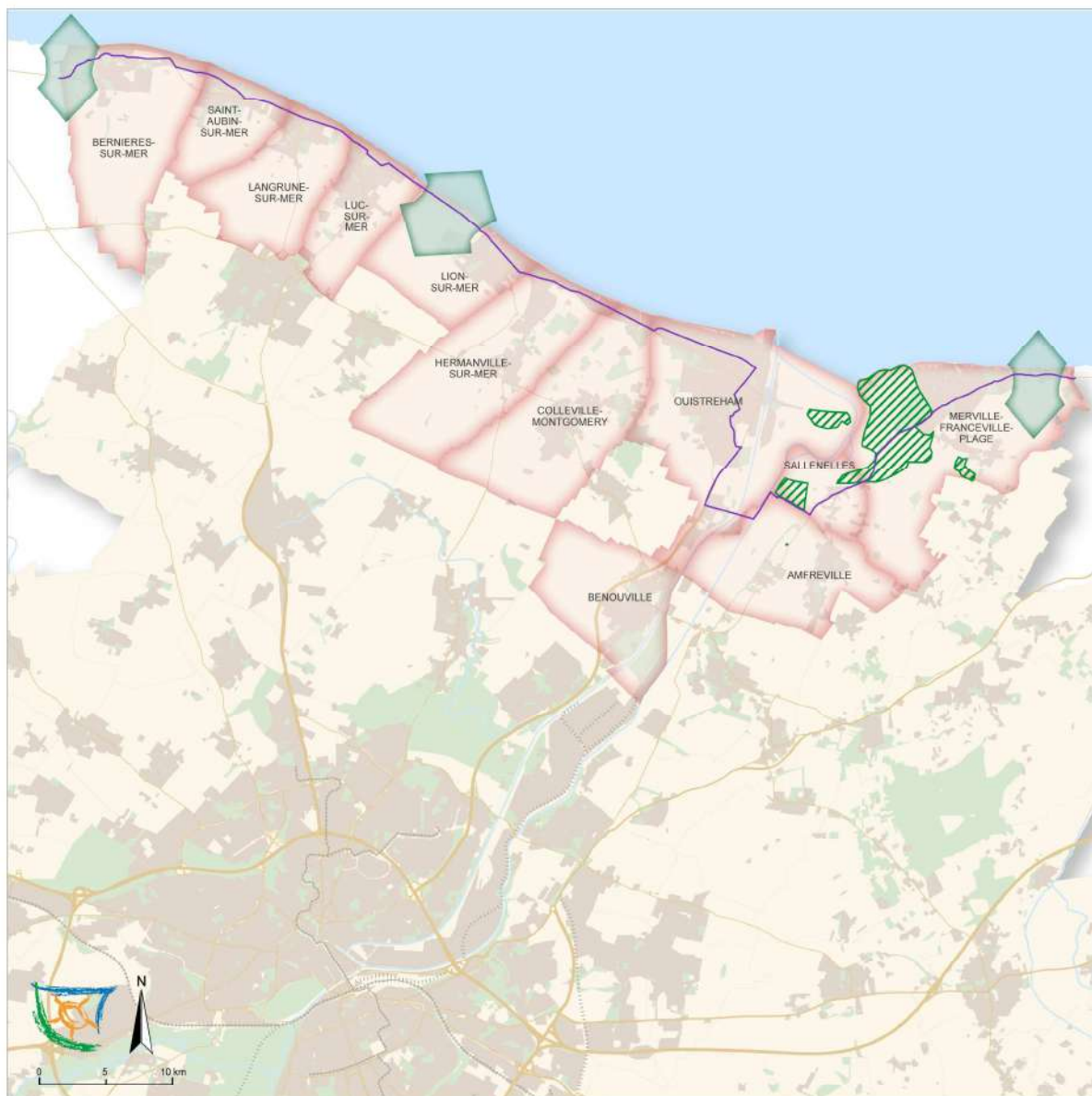
Le SCoT incitera et favorisera l'émergence d'une stratégie commune sur le littoral dont l'objectif est la mise en œuvre des principes :

- de protection ou de préservation des paysages naturels ou urbains, des milieux naturels, des espaces agricoles ;
- de maintien et de développement des fonctions et des activités spécifiques au littoral ;
- de maîtrise de l'urbanisation.

Par ailleurs la Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral dite « Loi Littoral » encadre le développement des espaces littoraux du SCoT.

Dispositions législatives applicables au littoral

3



 Communes soumises à la Loi Littoral

 Espaces remarquables du littoral inscrits à la DTA

 Coupures d'urbanisation

 Limite des espaces proches du rivage

Concernant la bande des 100 mètres

Pour les communes concernées, le SCoT reprend le principe de préservation d'une bande littorale de 100 mètres délimitée à partir du rivage de la mer (limite des plus hautes eaux).

L'inconstructibilité de la bande des 100 mètres dans les zones non-urbanisées permet de préserver les

ressources naturelles et culturelles, facteurs d'équilibre écologique et d'attrait touristique, mais aussi de préserver la valeur d'usage et économique de ces milieux.

Concernant les espaces remarquables (article L.146-6 du Code de l'Urbanisme)

Le SCoT vise à préserver les espaces terrestres et marins, les sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Ces espaces sont énumérés de manière limitative à l'article R.146-1 du Code de l'Urbanisme.

Les espaces remarquables identifiés sur le territoire du SCoT regroupent les espaces remarquables recensés par la D.T.A. de l'Estuaire de la Seine. (cf. carte « Dispositions législatives applicables au littoral »)

Concernant les coupures d'urbanisation (article L.146-2 dernier alinéa du Code de l'Urbanisme)

Le SCoT Caen-Métropole affirme le principe du maintien de coupures d'urbanisation entre les bourgs côtiers. L'objectif principal est de conserver des espaces ouverts entre la mer et le plateau agricole, en évitant la constitution d'un front urbain continu et en garantissant le maintien d'un paysage naturel caractéristique.

De plus, ces coupures permettent une aération et une structuration du tissu urbain et peuvent remplir des fonctions récréatives ou contribuer au maintien et au développement d'activités agricoles. Trois coupures d'urbanisation sont identifiées sur le territoire du SCoT :

- entre les communes de Courseulles-sur-mer et Bernières-sur-mer,
- entre les communes de Luc-sur-mer et Lion-sur-mer,
- au sein même de la commune de Merville-Franceville-Plage.

Concernant les espaces proches du rivage

Les espaces proches du rivage constituent, hors secteur portuaire, une bande continue et de profondeur variable selon qu'elle couvre des zones urbanisées ou des zones naturelles.

La limite des espaces proches du rivage est indiquée par un trait violet sur la carte « disposition législatives s'appliquant au littoral » de la page précédente.

Cette délimitation, fixée par la DTA de l'estuaire de la Seine, se fonde sur les relations visuelles et de proximité plus que sur de simples critères de distance. En outre, dans ces espaces, la route qui longe le littoral et qui supporte une importante circulation constitue un obstacle important dans les relations de proximité avec le rivage de la mer.

Sur ces espaces, et en application de la Loi Littoral, l'extension de l'urbanisation doit être limitée et s'apprécie en fonction des espaces urbains considérés.

Ainsi, les secteurs de front de mer du XIXème ou du début du XXème siècle, dont les caractéristiques urbaines et architecturales présentent un intérêt patrimonial avéré, et notamment dans les secteurs cités au chapitre 7 de ce présent document, devront faire l'objet d'une attention particulière. L'extension limitée de l'urbanisation respectera la morphologie urbaine, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal, les styles et la volumétrie du bâti existant, afin de maintenir l'identité patrimoniale de ces secteurs.

Dans les secteurs ne présentant pas d'enjeux forts en termes de protection des paysages littoraux, le caractère limité de l'extension de l'urbanisation devra être apprécié au regard des besoins de fonctionnement, de développement et d'organisation urbaine des communes.

Recommandations

Constituer une continuité cyclable ou piétonne le long du littoral.

Maintenir les cales d'accès à la mer dans les communes côtières.

Orientations

Concernant l'ensemble des communes soumises à la Loi Littoral

Les documents d'urbanisme devront prévoir que les constructions ou installations liées aux activités agricoles ou forestières, qui sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées peuvent être autorisées, en dehors des espaces proches du rivage, si elles ne portent pas atteinte à l'environnement et aux paysages.

Concernant la bande des 100 mètres

Les documents d'urbanisme des communes concernées, devront prévoir qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage. Il est possible de porter la largeur de la bande littorale à plus de cent mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.

Concernant les espaces remarquables

Les documents d'urbanisme devront prévoir que, dans les espaces remarquables, aucune urbanisation nouvelle n'est possible à l'exception des aménagements et de constructions visées à l'article R 146-2 du Code de l'Urbanisme complété par le décret n°2004-310 du 29 mars 2004.

Les communes littorales au titre de la Loi Littoral

3

doivent classer les espaces remarquables de leur territoire, y compris ceux identifiés dans la DTA de l'estuaire de la Seine, en application de l'article L146-6 du code de l'urbanisme.

Concernant les coupures d'urbanisation

Les coupures d'urbanisation identifiées sur la carte « dispositions législatives applicables au littoral » devront être délimitées et leur vocation (agricole, paysager ou de loisirs) précisée dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

D'autres coupures que celles identifiées par le SCoT pourront être déterminées au titre de l'article L.146 -2 du Code de l'Urbanisme.

Concernant les espaces proches du rivage

Dans les documents d'urbanisme des communes concernées, l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage doit être limitée en fonction du contexte urbain, architectural et paysager.

La limite des espaces proches du rivage peut être élargie dans la mesure où la limite définie sera compatible avec celle déterminée dans le cadre du SCoT et s'appuiera sur les critères de l'article L 146 -4 II du Code de l'Urbanisme.

Intégrer l'activité agricole dans un contexte métropolitain

Objectifs

Le P.A.D.D. a clairement identifié l'agriculture comme une activité majeure du territoire en raison de son impact spatial – près de trois quarts du territoire y est consacrée – et de son impact économique, tant en termes de production directe qu'en termes de fourniture de matières premières à l'industrie agro-alimentaire, voire dans le futur aux industries dites « vertes ». Dans cette optique, le principe de transformation locale des produits locaux est préconisé.

Au-delà de son caractère éminemment économique, l'agriculture, compte-tenu de son emprise spatiale, occupe une place particulière au sein du territoire, à l'articulation de l'économie, de l'environnement et du foncier. Cette position lui confère un rôle capital dans l'organisation et la gestion globale du territoire. Au-delà de la production d'un paysage et de l'entretien de l'espace, l'agriculture rend de nombreux services à la collectivité, notamment en matière d'épandage des boues issues de l'épuration des eaux urbaines.

Un aménagement du territoire conscient de l'importance des fonctionnalités agricoles suppose également de ne pas négliger le potentiel écologique des terres mises en valeur par l'agriculture qui peut, en particulier dans le cas des prairies, être extrêmement important.

Il apparaît ainsi que les espaces agricoles font partie intégrante de la structure de l'espace issue du principe de polarisation mis en exergue par le SCoT, notamment parce qu'ils constituent historiquement de vastes espaces de respiration entre les pôles. Les infrastructures de liaisons inter-pôles et notamment les équipements de transports traversant nécessairement ces espaces, doivent être conçus de telle façon qu'ils respectent leur fonction.

Productive, intensive et fortement mécanisée, l'agriculture dans Caen-Métropole se retrouve aujourd'hui au cœur des problématiques de développement durable dans la mesure où elle doit concilier les contraintes économiques que lui impose sa nécessaire rentabilité, dans un marché de plus en plus ouvert au plan mondial, et les impératifs environnementaux que constituent désormais la préservation de la qualité des sols, la protection qualitative et quantitative de la ressource en eau et le maintien de la biodiversité.

A ces défis s'ajoutent celui de la mutation de la profession agricole qui doit gérer sa pyramide des âges et la tendance à la diminution du nombre d'exploitation dont, a contrario, la taille moyenne s'accroît.

La mutation à laquelle l'agriculture va devoir faire face dans les années à venir ne concerne pas que la profession agricole, elle constitue un enjeu d'aménagement pour l'ensemble du territoire. En effet, l'orga-

nisation de l'espace de Caen-Métropole sera très largement celui qui résultera de l'organisation de son agriculture.

Le SCoT affirme ainsi clairement que le maintien de l'outil agricole passe avant tout par un fort ralentissement de la consommation d'espace à des fins d'urbanisation et entend, pour limiter la pression périurbaine, imposer aux documents locaux de planification tant des règles de consommation d'espace qu'une réelle prise en compte de l'activité agricole.

En partenariat avec la profession agricole, le SCoT souhaite promouvoir une cohabitation plus harmonieuse entre les contraintes de l'exploitation avec les autres usages et pratiques de l'espace en atténuant, dans la concertation, les conflits qui peuvent aujourd'hui en résulter. Il conviendra notamment d'accompagner les agriculteurs afin qu'ils poursuivent les efforts engagés vers des pratiques culturelles raisonnées supposant une moindre utilisation d'intrants dont les effets nocifs sur l'environnement ont été identifiés. Cet accompagnement, notamment technique, est encore plus nécessaire dans les Zones de Protection Prioritaires Nitrates et dans les périmètres de captage identifiés au titre du « Grenelle de l'Environnement » où les agriculteurs doivent mettre en œuvre des mesures particulières pour préserver la ressource en eau.

C'est pourquoi les espaces agricoles qui assurent une transition entre les zones proprement naturelles et les terres labourables font partie de la Trame verte et bleue et doivent donc être gérés avec discernement. Il en va de même quand elles assurent la transition entre les terres labourables et les villages. Dans ce dernier cas, les zones de transition entre espaces urbains et espaces agricoles devront être traitées avec soins.

C'est pourquoi enfin, là où, en raison du morcellement des terres, de la trop grande proximité des espaces urbains ou d'une sensibilité écologique avérée, notamment au regard de la qualité de l'eau, les conditions économiques de mise en valeur sont moins favorables, le SCoT entend favoriser le développement d'une agriculture raisonnée ou biologique, sur de plus petites exploitations orientées vers des productions destinées à une consommation locale dans le cadre de circuits courts.

Recommandations

3

Limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures routières, notamment en réduisant l'emprise des nœuds d'échanges et en limitant le nombre d'échangeurs sur les infrastructures à caractère autoroutier.

Elaborer une Charte à l'échelle du territoire du SCoT, entre le Pays Caen-Métropole et la Chambre d'Agriculture dans l'objectif de conserver un caractère attractif et de qualité au territoire, tout en maintenant une agriculture dynamique. Celle-ci aurait pour objet :

- de promouvoir une agriculture respectueuse des ressources naturelles vitales (eau, air, sol et biodiversité) ;
- de préserver, dans les zones rurales, les moyens du maintien de la compétitivité de l'agriculture ;
- de favoriser, dans les zones proches de l'urbanisation, le développement d'une agriculture compatible avec l'habitat et privilégiant les « circuits courts » ;
- d'organiser une cohabitation harmonieuse entre l'agriculture et les autres pratiques du territoire et notamment dans les zones de contacts entre espaces résidentiels et espaces agricoles.

Orientations

Afin de préserver les espaces productifs agricoles, les documents d'urbanisme devront exposer les raisons de l'ouverture à l'urbanisation des espaces agricoles au regard de l'organisation de l'espace.

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront alors évaluer les incidences de cette urbanisation sur la viabilité des exploitations agricoles affectées.

Equilibre social de l'habitat et construction de logements sociaux

Objectifs

Afin de répondre à l'importante demande de logement générée par le développement du territoire de Caen-Métropole, le SCoT fixe un objectif de construction de 50 000 logements à horizon 2030, se répartissant en 32 000 logements pour la Communauté d'Agglomération Caen la mer et 18 000 logements pour le reste du territoire.

Le P.A.D.D. affirme aussi l'obligation de diversification des formes et des densités d'habitat et la nécessité de prendre en compte les besoins de populations spécifiques : seniors, étudiants, handicapés, ménages en situation précaire, ...

Par ailleurs, les dispositions des schémas départementaux des gens du voyage successifs seront respectées.

Afin de permettre une meilleure organisation de la vie collective dans le respect de l'environnement, mais également en vue de la promotion d'une meilleure urbanité, le SCoT entend favoriser la mixité tant sociale que générationnelle ainsi que la mixité des fonctions urbaines (habitat, services, activités) au sein d'un même espace, dès lors qu'elles sont compatibles entre-elles.

Il est cependant nécessaire dans un premier temps d'optimiser le parc public ou privé de logements existants, notamment au plan de son efficacité énergétique, en veillant à y favoriser les équilibres sociaux. Les situations d'habitat indigne, si elles paraissent heureusement peu développées sur le territoire, devront néanmoins être réglées dans les meilleurs délais.

C'est pourquoi les politiques de gestion concertée des attributions dans le parc social ne peuvent être qu'encouragées. Elles devront s'appuyer sur une observation efficace des situations existantes.

Toutefois, dans la mesure où il prévoit la construction de 50 000 nouveaux logements dans les vingt ans, le SCoT entend favoriser le développement d'un parc de logements neufs dont la première caractéristique est de répondre à la diversité des besoins d'habitat des habitants actuels et futurs du territoire de Caen-Métropole.

C'est pourquoi il s'agit de promouvoir une diversité de l'offre de logements, tant en gamme (privé, accession sociale à la propriété, logement locatif social) qu'en type (habitat collectif, intermédiaire ou individuel).

Dans cette optique, à horizon 2030, le SCoT prévoit que :

- la part de logement locatif social à l'échelle de Caen-Métropole, ne soit pas inférieure à 20% ;
- pour la Communauté d'Agglomération Caen la Mer, cette part ne soit pas inférieure à 25% ;
- pour les communautés de communes ou secteurs, cette part ne soit pas inférieure à celle observée au premier janvier de l'année d'approbation du SCoT.

Le principe de polarisation adopté par le SCoT constitue un puissant facteur d'équilibre social de l'habitat puisqu'il vise à rapprocher les habitants des services et équipements tout en leur offrant un accès facilité à des transports collectifs d'un bon niveau de service. Ce faisant, il permet à tous les habitants, quel que soit leur profil socio-économique d'accéder aux services et aménités d'un espace urbain renforcé.

Compte-tenu de la prédominance actuelle du logement individuel dans la production neuve, il s'agit de favoriser les autres types d'habitat (intermédiaire, collectif), sans pour autant nier l'attractivité de l'individuel pour une partie des habitants. Cependant, pour atteindre l'objectif affiché de mixité sociale, il conviendra non pas de séparer spatialement ces différents types, mais bien de les bâtir les uns à proximité des autres au sein d'une même opération d'aménagement.

Cette exigence suppose bien évidemment une conception urbaine particulièrement soignée pour permettre de bons rapports de voisinage, mais également pour optimiser les performances énergétiques des quartiers, conformément aux objectifs du Plan Climat-Energie Territorial.

Cette exigence implique aussi de mettre en œuvre une politique de maîtrise foncière, car il s'agit de peser à la baisse sur les prix fonciers pour permettre de maîtriser les prix des logements neufs et favoriser la mixité sociale dans les opérations. Il est nécessaire pour ce faire de mobiliser tous les outils juridiques à la disposition des collectivités, mais également de faire appel à l'expertise de l'Etablissement Public Foncier de Normandie qui constitue à l'évidence le partenaire privilégié des collectivités en la matière.

Cette exigence suppose également de promouvoir l'accession sociale à la propriété qui doit permettre à des ménages solvables, mais dont les revenus sont moyens ou faibles, de trouver un logement en adéquation avec leurs aspirations dans l'espace de leur choix. Cette politique paraît pouvoir constituer un remède efficace à la périurbanisation lointaine qui représente souvent, pour les ménages concernés, la seule localisation possible, compte-tenu des prix fonciers dans le centre aggloméré ou à son immédiate périphérie.

Afin de favoriser l'acceptation de ces nouvelles opé-

4

rations par les habitants déjà présents, il conviendra de favoriser des processus participatifs dans l'élaboration des projets. De tels processus permettent une démarche didactique et évitent les oppositions souvent irrationnelles.

En plaçant l'hospitalité urbaine au rang de ses objectifs majeurs, le SCoT s'attache à tenir le plus grand compte des habitants qui en raison de leur âge (jeunes ou personnes âgées), de leurs très faibles ressources, de leur handicap ou de la spécificité de leur mode de vie (gens du voyage) rencontrent des difficultés pour se loger. Le logement constitue pourtant un préalable capital à une insertion sociale satisfaisante.

Variables selon les espaces, les situations de ces habitants ne sont pas toujours bien identifiées par les collectivités. Même si les services sociaux et associations spécialisées conduisent un travail remarquable pour assister, aider et orienter ces habitants, il est nécessaire de développer les partenariats entre tous les acteurs pour partager la connaissance des situations et planifier dans le temps les politiques à mettre en œuvre, particulièrement en matière d'habitat et d'accompagnement social.

En matière d'équilibre social de l'habitat sur un territoire, le Programme Local de l'Habitat constitue à l'évidence l'outil *ad hoc* de partage des connaissances, d'animation du partenariat et de planification concrète des solutions à mettre en œuvre et à évaluer. Le P.L.H. constitue, en effet, le moyen le plus efficace de décliner localement les objectifs des politiques nationales du logement et les plans départementaux thématiques que constituent, le Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (P.D.A.L.P.D.) ou le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage.

Recommandations

Élaborer, à l'échelle de chaque intercommunalité ou secteur du territoire, un Programme Local de l'Habitat (P.L.H.).

Fixer, dans les communes rurales, une part de 10% de Logements Locatifs Sociaux pour les opérations portant sur plus de 20 logements.

Orientations

Dans les communes non couvertes par un PLU ou un PLH communautaire, pour les opérations d'aménagement à dominante habitat portant sur des terrains de plus de 1 hectare, les documents d'urbanisme devront prévoir une part minimale de logement locatif social :

- dans le centre métropolitain et la couronne urbaine, cette part doit être au minimum de 25% ;
- dans les pôles de proximité de l'agglomération, les pôles principaux et pôles relais, ainsi que dans les communes périurbaines proches cette part doit être au minimum de 20% ;

- pour les communes côtières et le pôle principal de Ouistreham, compte-tenu de l'importance du parc de résidences secondaires, cette part est fixée à 20% du taux de résidences principales de la commune (à la date de l'opération).

L'organisation du développement de Caen-Métropole s'appuie fortement sur un réseau de transports collectifs hiérarchisé. Le P.A.D.D. prévoit de polariser la croissance sur le territoire en s'appuyant sur des axes de transports collectifs performants.

Suivant cet objectif à long terme de l'organisation des déplacements, le SCoT Caen-Métropole prévoit d'articuler le système de déplacement et l'urbanisation sur plusieurs principes primordiaux :

- *diminuer l'impact environnemental, et notamment les nuisances sonores et les pollutions, lié aux déplacements dans le fonctionnement de la métropole caennaise ;*
- *proposer une alternative efficace à la seule automobile sur certains territoires;*
- *optimiser l'investissement public dans un contexte budgétaire contraint en veillant à éviter la concurrence entre les modes de transports dans les investissements, en donnant la priorité aux investissements dans les transports publics et en favorisant l'urbanisation en lien direct avec les axes de transports collectifs lourds.*

L'organisation des transports sur le territoire de Caen-Métropole

5

Objectifs

Le SCoT Caen-Métropole prévoit d'appuyer son développement sur un réseau de transport collectif hiérarchisé organisé comme suit :

- En agglomération : les lignes de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) existantes ou à créer constitueront la colonne vertébrale du transport collectif en zone dense. Elles devront desservir les principaux quartiers d'habitation, ainsi que les grands équipements publics et les grands pôles d'emplois. Ces transports devront être rapides (pour être concurrentiels à l'automobile), fréquents et indépendants de la circulation. Le réseau de bus classique a pour vocation de desservir finement l'ensemble de l'agglomération. Ce réseau, très maillé, permettra une bonne interconnexion avec les lignes de T.C.S.P. et les autres modes de transports.
- Hors agglomération : la voie ferrée doit permettre un lien rapide depuis les haltes au centre de l'agglomération, mais aussi vers les agglomérations voisines de Lisieux et Bayeux. La qualité de la voie ferrée (à double sens et électrifiée), disposant d'une réserve de capacité, permet une augmentation de l'offre dans le périurbain caennais, en fonction du développement urbain autour des haltes. La vocation des liaisons ferroviaires sur cet axe est de se rapprocher d'un système de déplacement métropolitain, avec une fréquence élevée et des inter-stations courtes, interconnecté aux autres modes de transports et desservant une population importante. Des lignes de bus structurantes permettront la desserte des pôles qui ne sont pas situés sur l'axe ferroviaire. Le principe est de renforcer les lignes existantes par un cadencement en fonction du potentiel de clientèle et un soin particulier à son insertion dans la voirie d'agglomération pour offrir un avantage comparatif par rapport à la voiture. Les pôles ainsi desservis devront organiser le rabattement des habitants des territoires qui leur sont proches, en favorisant les modes alternatifs à l'automobile individuelle.

A une échelle locale, les collectivités, les communes et les intercommunalités, veilleront à favoriser l'insertion des modes de déplacements doux, marche et vélo, dans leurs aménagements urbains. Un schéma directeur cyclable précisera les aménagements priori-

5

taires et les principes de continuité du réseau.

Le SCoT Caen-Métropole affirme, dans son P.A.D.D, la notion d'éco-responsabilité. L'éco-responsabilité consiste à orienter les choix d'aménagements en fonction de leur impact environnemental. Les modes doux, c'est-à-dire non motorisés, ont par nature le plus faible impact écologique, nécessitent les investissements les plus modestes, et socialement, sont accessibles à tous. Il convient donc de favoriser tous les aménagements possibles ou requalification des espaces existants visant à faciliter les déplacements à pied ou à vélo. Ces aménagements devront aussi intégrer la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite.

La réalisation de ces aménagements en faveur des modes doux doit se faire selon des principes de sécurité, de continuité (entre les aménagements existants) et de cohérence (avec les aménagements prévus au SCoT). Le pays de Caen-métropole prévoit la réalisation d'un schéma directeur des aménagements cyclables qui viendra compléter ces principes pour la réalisation des aménagements cyclables dans les intercommunalités.

Les objectifs en termes de desserte par les transports, et plus généralement, d'organisation de la mobilité sur le territoire de Caen-Métropole sont en parfaite adéquation avec l'actuel P.D.U. de l'agglomération caennaise, approuvé en 2001, qui prévoit de réduire la part des déplacements en automobile, de renforcer l'offre en transport collectif et de créer de nouvelles haltes ferroviaires en agglomération. Il se situe aussi dans la lignée des orientations adoptées par le Conseil Régional de Basse-Normandie, dans son schéma des transports régional et le plan ferroviaire pour la Basse-Normandie, « rail 2020 ». Il est notamment précisé, dans ce plan qu'il conviendra « d'améliorer le périurbain de l'agglomération caennaise », citant, comme exemple d'action, la valorisation des dessertes et haltes périurbaines de l'agglomération caennaise.

Le P.D.U. de l'agglomération caennaise en cours de révision devra être compatible avec les présentes orientations. C'est pourquoi, en agglomération, les dispositions du SCoT renvoient largement au P.D.U. le soin de préciser les conditions de réalisation et de mise en œuvre de ces principes, en laissant une marge de manœuvre technique importante.

Recommandations

Etablir un contrat d'axe, sur l'ensemble de la ligne Bayeux, Caen, Lisieux, définissant les objectifs de desserte et de qualité de services d'une part, et les orientations d'aménagements des collectivités concernées, d'autre part.

Implanter de nouvelles gares, ou nouvelles haltes, le cas échéant déplacer les haltes existantes sur les territoires périurbains ou d'agglomération, afin de desservir au plus près les quartiers existants ou à créer. Le positionnement précis de ces haltes doit faire l'objet d'études complémentaires, intégrant outre la clientèle potentielle existante, le potentiel urbanisable dans un rayon de 500 mètres.

Préserver les emprises ferroviaires existantes, pour ne pas hypothéquer les capacités de développement futur du transport ferroviaire.

Orientations

Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération caennaise devra prévoir les modalités d'insertion urbaine des transports collectifs routiers structurants, desservant les pôles.

Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération caennaise devra prévoir les possibilités de création de parcs relais en lien avec le réseau de Transport en Commun en Site Propre afin de limiter le stationnement des «pendulaires» (personnes effectuant un trajet régulier entre leur domicile et leur lieu d'activité) au centre de l'agglomération.

De nouvelles liaisons routières ne pourront être inscrites dans les documents d'urbanisme que sous réserve des conditions suivantes :

- lorsqu'elles sont support de développement urbain, en agglomération ou dans les pôles ;
- lorsqu'elles visent à améliorer la sécurité routière ou celle des modes doux ;
- lorsque leur justification dépasse le périmètre du SCoT Caen-Métropole.

Lors de la création ou la rénovation de nouvelles infrastructures routières, hors infrastructures autoroutières, le Maître d'Ouvrage devra prévoir les aménagements cyclables nécessaires ou le cas échéant, prévoir des itinéraires de substitution.

La cohérence entre l'urbanisation et le système de déplacement

Objectifs

Le lien entre la forme du développement urbain et la desserte en transports, et notamment en transports collectifs, est apparu dès la phase de diagnostic comme primordial pour le bon fonctionnement du territoire. Le transport collectif tire sa légitimité et sa performance d'un tissu urbain compact, relativement dense et mixte. Le développement actuel, basé sur une périurbanisation étalée, monofonctionnelle et peu dense favorise, de fait, l'usage quasi exclusif de la voiture individuelle.

A contrario, le principe de polarisation des territoires périurbains s'accompagnera d'un renforcement de la desserte en transports collectifs, dans des conditions à la fois compétitives pour l'utilisateur et soutenables pour la collectivité. Le lien se fait bien évidemment dans les deux sens. Là où la desserte existe déjà, il importe de renforcer l'urbanisation, en respectant des principes de densité et de compacité.

Si le rabattement de la voiture vers les transports collectifs est une nécessité pour permettre aux habitants moins bien desservis d'accéder rapidement à des transports collectifs performants, la création de véritables pôles urbains dans la proximité immédiate des points de transports importants est le gage d'un fonctionnement durable de ces réseaux.

Cette cohérence entre l'urbanisation et les transports se décline aussi pour les aménagements en faveur des modes doux. Aussi il apparaît primordial que soit pris en compte, l'aménagement des réseaux et stationnements cyclables et des cheminements piétons permettant l'accès, depuis les bâtiments d'habitations, au réseau de transports collectifs, mais aussi vers les principaux équipements publics, et notamment les établissements d'enseignement.

Recommandations

Établir un Plan Local de Déplacements dans le cadre du projet d'aménagement des sites métropolitain, prévoyant l'offre de stationnement, l'insertion urbaine des lignes de transports collectifs en associant les A.O.T.

Recommander l'élaboration d'un Plan de Mobilité de Zone pour les salariés de ces mêmes sites.

Orientations

Dans un rayon de 500 mètres autour des haltes et gares ferroviaires, les documents d'urbanisme devront déterminer un périmètre dans lequel il devront prévoir des orientations d'aménagement précisant des dispositions spécifiques en termes de densité et de mixité, au regard de la qualité de la desserte en transports collectifs.

La collectivité compétente et l'autorité organisatrice des transports signeront un « contrat de gare » précisant les conditions d'urbanisation en termes de densité et d'accessibilité à la gare par les modes doux d'une part, d'aménagement de la gare et de fréquence de la desserte, d'autre part.

Les haltes nouvellement créées, à l'instar des haltes existantes, devront faire l'objet d'un « contrat de gare », tel que décrit précédemment.

En agglomération, le Plan des Déplacements Urbains définira les corridors desservis par les T.C.S.P. ou les lignes structurantes du réseau urbain et les principes de limitation du stationnement à l'intérieur de ces corridors.

À l'intérieur de ces corridors, les documents d'urbanisme devront prévoir des dispositions spécifiques d'aménagements, en termes de densité et de mixité, au regard de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Les projets d'aménagement des sites métropolitains devront intégrer une desserte en transports collectifs adaptée au nombre d'utilisateurs potentiels.

6

L'équipement commercial et la localisation préférentielle des commerces

Objectifs

L'organisation de la fonction commerciale s'inscrit pleinement dans les objectifs exprimés dans le P.A.D.D, et notamment au regard des principes suivants :

- renforcer la présence dans Caen des fonctions métropolitaines au titre des attributs de centralité de capitale régionale ;
- graduer le niveau d'équipement et de service en regard de la position des communes dans l'armature urbaine ;
- rapprocher les habitants, les équipements et les services, pour améliorer la qualité de vie et limiter les déplacements motorisés.

Ces principes s'appliquent également aux équipements cinématographiques.

L'organisation de la fonction commerciale participe donc à la volonté de polarisation du développement, qui fonde le parti d'aménagement du SCoT.

Il s'agit également d'un facteur important d'urbanité. Le P.A.D.D. l'inscrit d'une part, dans une logique de confortement ou création dans le tissu urbain, d'autre part dans une nécessité d'ambition architecturale et urbanistique. Les projets de développement des équipements commerciaux devront donc s'inscrire dans les principes suivants :

- Assurer l'équilibre de l'aménagement du territoire métropolitain : les projets autorisés doivent conduire à structurer les pôles de vie aux différentes échelles de l'organisation du territoire (capitale régionale, agglomération, intercommunalités, bourgs, quartiers, ...). Ils ne doivent pas conduire, par leur taille et leur localisation, à affaiblir la structuration du territoire.
- Avoir un impact mesuré en matière de déplacement automobile. Les implantations commerciales devront contribuer d'une manière générale au maintien de la fluidité et de la sécurité des déplacements. Une attention particulière devra être apportée à la question de la maîtrise de la circulation automobile, de la desserte en transports en commun et de la longueur et du nombre des déplacements motorisés pour des achats relevant de la proximité.
- Respecter le cadre de vie des habitants en prenant notamment en compte des préoccupations liées à la consommation d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables, le traitement des déchets, le respect du cycle

de l'eau.

Pour les équipements commerciaux à créer dont la SHON excèderait 10 000 m², il conviendrait de veiller à la mise en place de systèmes ou processus permettant d'atteindre les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des productions de déchets, ainsi qu'à l'amélioration du traitement des eaux de ruissellement. La possibilité d'utiliser la toiture des bâtiments pour implanter des équipements de production d'énergie solaire devra faire l'objet d'une attention particulière.

- Être économe en matière de consommation d'espace, notamment en limitant les surfaces destinées au stationnement automobile.
- Privilégier le renouvellement sur eux-mêmes des équipements existants en milieu urbain plutôt que la création d'équipements nouveaux ex nihilo en périphérie des zones bâties.
- Rechercher la qualité architecturale, l'insertion urbaine et paysagère et éviter les « nappes » de parkings en façades.

En ce qui concerne les entrées d'agglomération, la recherche de l'effet vitrine ne doit pas compromettre la qualité des aménagements et de l'architecture des bâtiments.

En matière d'implantation commerciale et d'équipement cinématographiques, les objectifs du SCoT sont les suivants :

- éviter les nouvelles implantations commerciales qui seraient localisées à l'écart des zones urbanisées et obéissant à la seule logique de captation de flux routiers ;
- renforcer le potentiel commercial de la ville de Caen, et plus particulièrement rechercher à en renforcer le rayonnement en donnant au cœur d'agglomération une dimension à l'échelle de son rôle régional ;
- préserver la structuration de l'appareil commercial en limitant les capacités d'extension des grands équipements commerciaux périphériques ;
- permettre, dans la zone urbaine centrale (centre métropolitain, couronne urbaine), les pôles de proximité de l'agglomération et les pôles principaux et relais, tels que définis au chapitre 1 du présent document, les créations ou les extensions d'équipements commerciaux qui s'inscrivent en accompagnement du développement urbain ;
- limiter la consommation d'espaces agricoles ou naturels, par des projets qui nécessitent d'importantes capacités de stationnement notamment.

Recommandations

Un projet commercial se définit tel qu'il suit :

- la création d'un espace commercial;
- La restructuration d'un espace commercial existant;
- L'extension d'un espace commercial existant

I- Localiser préférentiellement les projets présentant une vocation régionale dans le centre de l'agglomération tel que défini dans le chapitre 1 du présent document, ou à défaut sur l'entrée Est de l'agglomération à Mondeville ou dans le parc d'activités de Fleury-sur-Orne. Sont d'intérêt régional les projets qui ont un caractère exceptionnel lié à leur taille, leur spécialisation, la rareté des enseignes ou l'aspect novateur des concepts qu'ils développent et dont le rayonnement dépasse le département.

II- Localiser préférentiellement les projets présentant une vocation métropolitaine dans les sites qui en possèdent les caractéristiques, à savoir :

- Le pôle commercial Côte de Nacre, à Caen ;
- Le pôle commercial Saint-Clair, à Hérouville Saint-Clair ;
- La zone de la Croix Vaultier, à Rots ;
- L'entrée sud de l'agglomération, autour de la Porte d'Espagne, à Ifs ;
- Le parc d'activités des Rives de l'Odon, à Verson et Mouen.

Sont d'intérêt métropolitain les projets de taille importante qui assurent, à l'échelle du territoire du SCoT, une offre commerciale diversifiée et dont le rayonnement dépasse le cadre de l'agglomération.

III- Favoriser l'implantation des projets présentant une vocation intercommunale dans les pôles principaux, les pôles relais tels qu'identifiés dans le chapitre 1 du présent document. Sont d'intérêt intercommunal les projets qui, par leur taille et leur offre, participent au confortement du rôle d'animation des pôles périurbains.

IV- Permettre, dans la couronne urbaine et les pôles de proximité de l'agglomération, l'implantation de projets commerciaux qui participent au confortement des centralités locales et qui offrent un service adapté à la population résidant à proximité.

V- permettre, dans les communes côtières, l'implantation projets commerciaux qui partici-

pent au confortement des centralités locales et offrent un service adapté au regard de la fréquentation touristique.

VI- Permettre, dans la couronne périurbaine, l'implantation projets commerciaux de proximité qui offrent un service adapté à la population communale.

Un projet commercial de proximité se définit par le caractère limité de l'offre commerciale et par sa taille. Son rayonnement se restreint à l'échelle de la commune ou, en agglomération, à celle d'un quartier.

Orientations

Les documents d'urbanisme devront prévoir que :

- L'implantation des commerces de détail ou ensembles commerciaux se fera prioritairement au sein des zones urbanisées ou, à défaut, en continuité de celles-ci.
- Seront définies, pour les zones dans lesquelles les implantations commerciales sont possibles, des dispositions spécifiques d'aménagements et d'organisation du stationnement dans un souci de limitation de la consommation d'espace.
- Les commerces de détail ou ensembles commerciaux portant sur une SHON de bâtiment de plus de 5 000 m² devront prévoir la réalisation du stationnement en ouvrage et justifier de la desserte du projet par un transport collectif avec une fréquence d'au moins 30 minutes.
- Les commerces de détail ou ensembles commerciaux portant sur une SHON de plus de 10 000 m² devront prévoir également leur construction sur au moins deux niveaux. Ils devront progressivement couvrir leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.
- Comme le stipule l'article L752-4 du Code de Commerce actuellement en vigueur, dans les communes de moins de 20 000 habitants, le Président du Syndicat proposera à son organe délibérant d'examiner les dossiers de permis de construire, concernant un projet commercial compris entre 300 et 1000m² dans la perspective de saisir la CDAC

6

L'aménagement numérique du territoire

Objectifs

L'aménagement numérique du territoire constitue désormais un préalable dans la compétition entre les métropoles. Les différentes catégories d'utilisateurs, citoyens, entreprises ou collectivités publiques, doivent pouvoir accéder à des services de communications électroniques performants.

Le Conseil Général ainsi que la communauté d'agglomération Caen la mer mettent en œuvre sur leur territoire un projet de desserte maillée en très haut débit. Celle-ci est désormais largement engagée. Le SCoT s'inscrit totalement dans cette logique.

Le PADD souligne que l'amplification de l'effort d'équipement du territoire pour l'insérer dans les réseaux de technologie de l'information et de la communication contribue à l'insertion de la métropole caennaise dans les grands courants d'échanges, au titre de la compétitivité du territoire.

Le chapitre 9 du présent document affirme le caractère prioritaire de cette préoccupation.

Cet effort, qui engendrera des coûts qui restent à évaluer, suppose une mise en œuvre graduée de la desserte, qui devra s'appuyer sur l'armature urbaine du territoire pour aboutir, à terme à un maillage qui intéressera tant les zones d'activités que les zones d'habitat dans leur ensemble.

Ont vocation à être équipées dans un premier temps, les grands sites économiques, les zones urbaines denses et les pôles périurbains principaux et relais. Les espaces de projets d'envergure métropolitaine devront quant à eux faire l'objet d'une couverture optimisée. Celle-ci doit être pensée en amont des projets d'aménagement.

La mise en œuvre d'un Schéma Directeur de l'aménagement numérique à l'échelle du SCoT permettrait de définir les priorités et le phasage qui en résulterait, ainsi éventuellement que les modalités de gestion.

Recommandations

Elaborer un document cadre de l'aménagement numérique à l'échelle du SCoT.

Orientations :

Les documents d'urbanisme devront prévoir que :

- Les zones d'extension de l'urbanisation ainsi que les grands équipements publics ou privés seront prioritairement positionnés dans les zones desservies, facilement raccordables ou dont le raccordement est programmé ou sera assuré par la collectivité.

Les activités logistiques

Objectifs

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine a identifié l'agglomération caennaise comme site d'implantation d'activités logistiques en lien avec Port 2000 au Havre, prescrivant l'inscription au SCoT d'une réserve d'au moins 50 hectares pour l'accueil d'une plateforme logistique multimodale, localisée au sud-est de l'agglomération.

Le diagnostic a mis en exergue la localisation de Caen au nord-ouest du bassin parisien, la présence du port, de la passerelle transmanche, d'un nœud ferroviaire à ses frontières (Mézidon-Canon) et l'existence d'une étoile autoroutière,... autant d'éléments qui sont de nature à conférer à l'agglomération caennaise une place particulière dans l'organisation des activités logistiques.

L'optimisation de cette organisation doit s'appuyer sur les trois piliers suivants, qui disposent de caractéristiques multimodales :

- Le port de Caen, qui doit trouver toute sa place dans l'armature des ports normands, en lien avec le port de Cherbourg et en synergie avec le port du Havre, recèle des capacités d'accueil non négligeables sur différents sites notamment ceux embranchés fer, (Cf. chapitre relatif à la vallée de l'Orne, Page 13) ;
- Le sud est de l'agglomération, identifié comme site de projet d'envergure métropolitaine orienté vers le développement des activités logistiques et des services qui y sont associés (Cf. chapitre ad hoc pages 11 et 12). Il s'agit de logistique domestique, c'est-à-dire dimensionnée pour desservir et alimenter le bassin de vie de Caen et irriguer l'ensemble de la Basse Normandie. Des embranchements ferrés existent également, en particulier sur la zone industrielle Mondeville Sud ;
- L'existence d'un grand projet de développement économique à Mézidon-Canon, en limite du territoire du SCoT, lié à la présence d'un nœud et d'une importante plateforme ferroviaires.

Le SCoT entend favoriser les synergies entre ces sites, notamment en inscrivant, en tant que projet à mettre en œuvre, les infrastructures de liaisons entre eux : LIQN à Colombelles, aménagement de la RD40 dans le secteur de Val es Dunes.

Le renforcement de la place de Caen dans l'organisation des activités logistiques à l'échelle nationale constitue un enjeu pour le territoire, tant en terme d'aménagement (localisation, fonctionnement) que de développement économique (création d'emplois).

Le potentiel d'extension identifié par le SCoT est tout à fait en rapport avec les ambitions affichées par la DTA. La réalisation de l'A88 et du contournement autoroutier sud, inscrits au SCoT participeront, à la mise en œuvre du projet (Cf. page 53).

Le choix du site réservé dans le cadre de la DTA répond à l'exigence de multimodalité dans la mesure où il est bordé par un embranchement ferré. Par ailleurs, en termes d'accessibilité routière, le site retenu doit se situer dans le triangle A13 - A88 - grand contournement sud de Caen.

Le développement des activités logistiques, s'il apparaît souhaitable doit cependant lui aussi s'effectuer dans le cadre d'une prise en compte des objectifs de limitation de la consommation d'espace, des problématiques environnementales et énergétiques. Il doit également rechercher la création d'emplois.

Recommandations

- Favoriser l'implantation d'opérateurs logistiques qui développement des activités associées génératrices d'emplois.
- Veiller à la qualité de l'architecture des bâtiments et à l'insertion paysagère des zones, notamment en masquant les espaces de chargement et déchargement.
- Eviter l'implantation d'entrepôts isolés hors d'un contexte urbanisé.

Orientations

- 1 - Les sites d'implantation préférentiels des activités logistiques sont les suivants :
 - Les sites industrialo-portuaires entre Orne et Canal ;
 - Le site de développement métropolitain sud-est de l'agglomération tel que déterminé sur la carte page de la page 61 ;
- 2 - Les nouvelles zones prévues dans tous les pôles définis page 6 pourront également accueillir des activités logistiques, dans la limite de 30 % de leur superficie.
- 3 - En dehors des sites mentionnés aux deux alinéas précédents, la création de nouvelles zones d'activité dédiées à la logistique ne sera possible que si celles-ci organisent le caractère multimodal fer-route de leur fonctionnement.
- 4 - Conformément aux dispositions de la DTA de l'Estuaire de la Seine, le SCoT réserve pour l'implantation d'une plateforme logistique multimodale, un terrain d'au moins 50 hectares en bordure du périphérique sud, entre l'échangeur de Cormelles-le-Royal et le demi-échangeur de la vallée sèche.

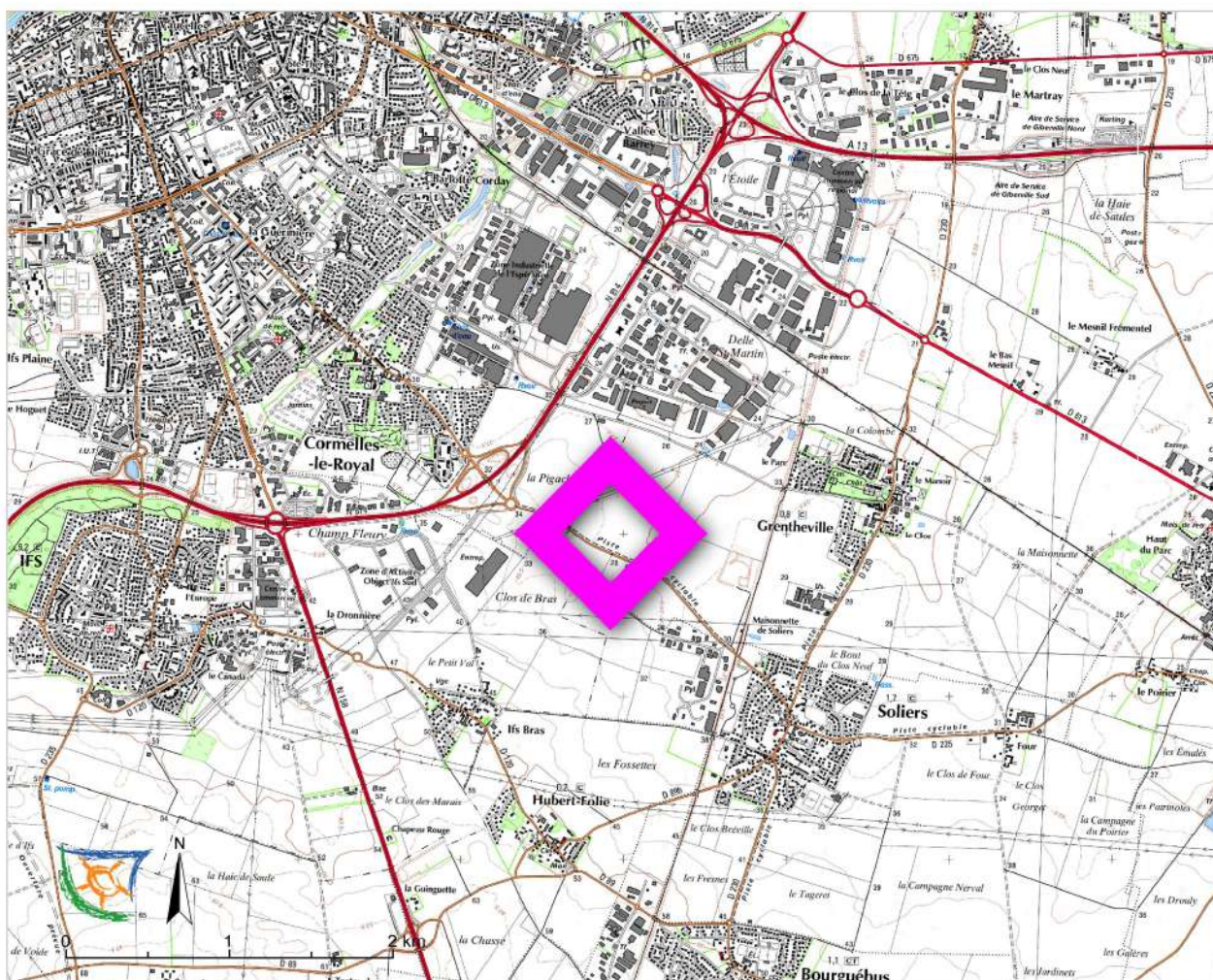
6

La carte ci-après localise ce site, dont la délimitation devra être précisée dans les documents d'urbanisme, dans le respect des orientations suivantes :

- optimiser de la consommation d'espace des différents équipements ;
- permettre la mise en œuvre de la desserte ferroviaire ;
- promouvoir une opération d'ensemble présentant un projet innovant dans le traitement architectural et paysager de la fonction logistique ;
- optimiser la possibilité de desserte routière par les deux échangeurs, de manière à répartir les flux.

- 5 - Les documents d'urbanisme devront prévoir que les projets de bâtiments à usage d'entrepôt portant sur une SHON de plus de 10 000 m² devront progressivement couvrir leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.

Réserver un espace d'au moins 50 hectares pour l'accueil d'une plateforme logistique multimodale



Site réservé pour une plateforme logistique

Les activités touristiques

Objectifs

Conformément aux objectifs de la « Charte de développement durable du Pays de Caen » approuvée le 17 juillet 2006, le P.A.D.D. du SCoT identifie la valorisation du potentiel touristique comme un des atouts économiques du territoire. Ce potentiel touristique repose largement sur le tourisme balnéaire des Côtes de Nacre et Fleurie, sur le tourisme mémoriel organisé autour du Mémorial de Caen et des sites du débarquement allié de 1944 et de la bataille de Normandie et sur le tourisme patrimonial, d'affaires et évènementiel localisé dans le centre métropolitain.

Il repose également sur la mise en synergie de l'ensemble des autres atouts du territoire que constituent le patrimoine banal, le patrimoine industriel et les espaces naturels remarquables.

Pour ce faire il conviendrait de :

- Définir puis mettre en œuvre une véritable politique touristique métropolitaine visant à définir un label support de promotion, à unifier l'information touristique et à créer et à installer une signalétique harmonisée.
- Fédérer l'ensemble des partenaires, au premier rang desquels on trouve les différents offices du tourisme, dans une instance de concertation et de coordination pérenne. Celle-ci pourrait avoir pour première mission l'établissement d'un schéma de développement touristique métropolitain permettant de connaître les attentes et aspirations des différentes clientèles visées et éventuellement d'identifier des secteurs qui, comme la plaisance, peuvent être développés, afin de bâtir une stratégie partagée, en lien avec les stratégies départementales et régionales.
- Développer des projets à caractère touristique, notamment la création d'une offre hôtelière de qualité, dès lors qu'ils respectent les autres dispositions du présent Document d'Orientations Générales.
- Mettre en œuvre un projet d'aménagement d'ensemble du littoral de Caen-Métropole, qui intégrera notamment la vision de l'amélioration de son l'accès, permettant ainsi d'affirmer le rapport privilégié de l'agglomération caennaise à la mer.

Recommandations

Prévoir la création d'un équipement d'hébergement de plein air dans le centre métropolitain ou, à défaut, dans une commune de la couronne urbaine. Cet équipement devra être connecté au réseau de liaisons douces.

Favoriser l'implantation d'au moins un ou deux pôles de développement touristique d'envergure sur le littoral, afin de conforter son rôle en la matière. Ces implantations devront cependant se situer en dehors de la bande des 100 mètres.

Concernant les communes côtières et les pôles de Ouistreham et Merville-Franceville/Amfréville:

Prévoir la création d'aires de stationnement des camping car.

Orientations

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront prévoir :

- La préservation des axes de circulation douce existants.
- L'identification des cheminements à créer dans l'optique de la constitution d'itinéraires continus touristiques et de loisirs.
- La reconversion, dans l'esprit de l'architecture traditionnelle et à des fins d'hébergement touristique, (gîtes ruraux, fermes-auberges, hôtellerie de petite capacité), des anciens bâtiments à usage agricole présentant un intérêt architectural.
- que les projets touristiques portant sur une SHON de plus de 10 000 m² devront progressivement couvrir leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.
- la création d'au moins une aire de stationnement pour les autocars de tourisme dans le centre métropolitain. Le PDU pourra prévoir une desserte adaptée de cet espace par les transports urbains.

Concernant les communes côtières et les pôles de Ouistreham et Merville-Franceville/Amfréville:

Les documents d'urbanisme des communes côtières devront définir les espaces destinés à accueillir des projets de développement touristiques et de loisirs, notamment les équipements hôteliers.

6

Les activités incompatibles avec l'habitat

Objectifs

Certaines activités économiques possèdent des caractéristiques les rendant incompatibles avec les secteurs urbanisés en général, et l'habitat en particulier, du fait des risques technologiques ou des nuisances qu'elles génèrent : pollutions, odeurs, bruits, poussières... Le SCoT entend permettre l'implantation de ces activités dans des espaces appropriés, dès lors qu'elles sont nécessaires au bon fonctionnement économique du territoire.

A cet égard, le SCoT identifie deux sites destinés à accueillir de grands projets industriels. Chacun constitue un potentiel foncier qui ne sera mobilisé que pour un projet structurant nécessitant un vaste espace.

Pour les carrières, qui ont un impact économique important sur le territoire, il convient de gérer la ressource de manière à permettre sa meilleure valorisation en minimisant l'impact sur l'environnement et le cadre de vie.

L'état initial de l'environnement a montré que la gestion des déchets tant ménagers que dangereux sur le territoire de Caen-Métropole ne présente pas de lacune particulière en raison de l'efficacité notamment du SYVEDAC, mais également en raison de l'implication des collectivités dans la création d'un réseau de déchetteries dense et maillé. Il a toutefois mis en exergue une production de déchets ménagers par habitants supérieure à la moyenne nationale et des difficultés dans la bonne application des règles de tri sélectif.

Cependant, en raison de l'objectif démographique du SCoT, la production de déchets ménagers devrait augmenter. Il y a donc lieu de promouvoir des politiques d'information et de sensibilisation auprès du public pour amener celui-ci à être plus vertueux tant en matière de volume produit qu'en termes de qualité du tri sélectif. Il n'en demeure pas moins que l'équipement de gestion et d'élimination des déchets ménagers devra évoluer parallèlement à la croissance de la population.

Recommandations

Encourager les collectivités et leurs syndicats à poursuivre leurs efforts pour que le territoire continue à être doté d'un système de gestion et d'élimination des déchets performant, adapté au nombre d'habitants et respectueux de l'environnement, par un choix judicieux des localisations.

Promouvoir des politiques d'information et de sensibilisation, notamment auprès des plus jeunes afin de réduire le volume individuel de déchets produits et de minimiser les erreurs dans le tri sélectif.

Promouvoir des politiques d'information et de sensibilisation, notamment auprès des plus jeunes, afin d'inciter le grand public à adopter des comportements plus responsables dans l'utilisation puis le rejet de produits dangereux ou potentiellement nocifs pour l'environnement : produits chimiques domestiques, huiles, médicaments, ...

Orientations

1—Les documents d'urbanisme des communes concernées devront préserver la constitution d'un potentiel foncier d'un minimum de 100 hectares sur les sites suivants, matérialisés sur les deux cartes des pages ci-après :

- sur le territoire de la Communauté de Communes entre Thue et Mue, en bordure de la RN13, au droit de l'échangeur de la Corneille ;
- à l'est de l'agglomération, dans le prolongement du secteur de projet d'envergure métropolitaine du plateau de Colombelles.

2—En dehors des espaces à vocation économique visés à la D.T.A. de l'Estuaire de la Seine, de nouvelles zones économiques dédiées à des activités présentant des incompatibilités fortes avec les zones urbanisées pourront être créées sous réserve des critères de localisation suivants :

- être situées à plus de 500 mètres d'une zone d'habitat ;
- ne pas être situées dans un périmètre rapproché de protection de captage d'eau potable ;
- ne pas être situées dans un espace identifié dans la Trame verte et bleue du territoire de Caen-Métropole ;
- disposer d'une desserte routière compatible avec les flux générés par l'activité en question.

L'implantation d'équipements liés à la recherche scientifique n'est pas concernée par ces dispositions.

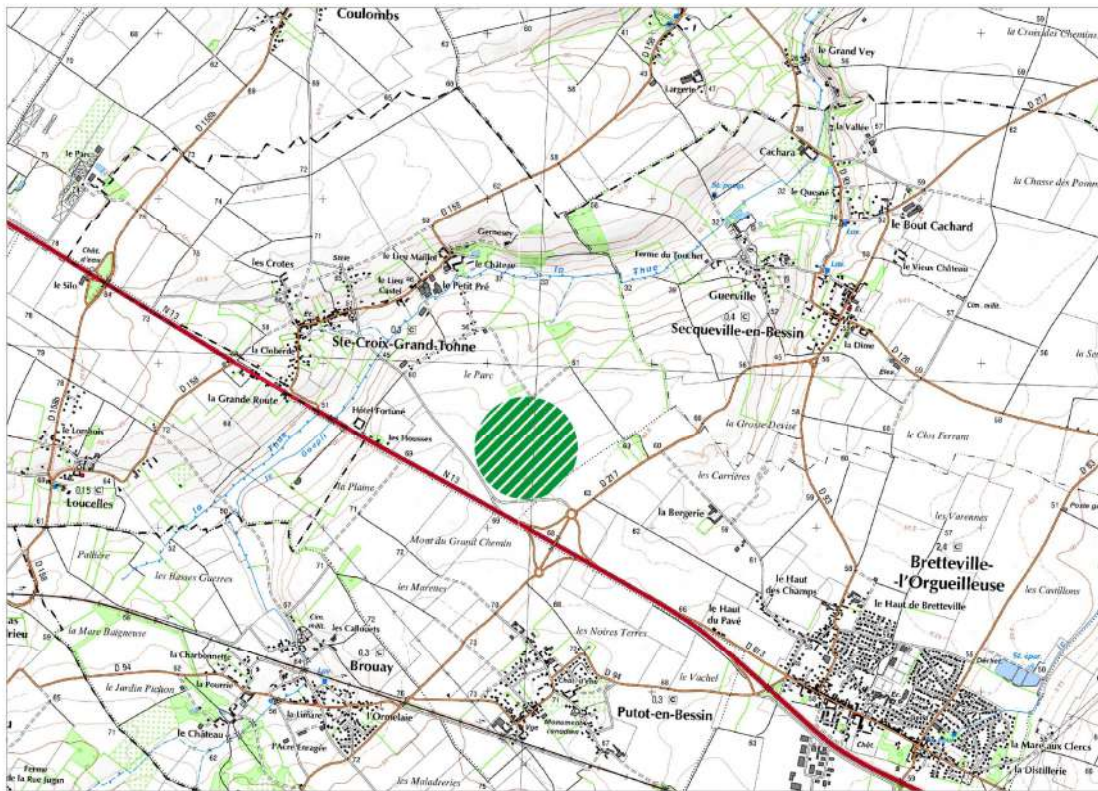
3—Les sites retenus pour l'implantation d'activités incompatibles avec l'habitat devront faire l'objet d'un paysagement visant à minimiser leur impact visuel.

4—L'ouverture de carrières n'est pas concernée par les règles édictées ci-dessus dès lors qu'elle respecte les dispositions du Schéma Départemental des Carrières, tant en ce qui concerne l'exploitation que les modalités de remise en état du site.

5—Selon les critères de localisation imposés par le PREDD, toute nouvelle localisation d'installation de traitement de déchets dangereux devra être conforme aux règles d'urbanisme, aux préconisations de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et de toute autre réglementation en vigueur. Une attention particulière sera apportée aux paramètres suivants :

- critère de proximité de l'installation du barycentre de la production régionale de déchets potentiellement concernés ;
- contexte environnemental favorable, notamment sur le plan géologique, hydrogéologique, écologique, mais aussi humain (prise en compte des nuisances potentielles associées), ne remettant pas en cause l'aménagement général du secteur ;
- possibilité de mettre en place des transports alternatifs pour l'accueil ou l'expédition de déchets primaires ou secondaires.

Les sites de potentiels fonciers à préserver



Sites prévus pour un potentiel foncier à préserver



Les autres activités économiques

Objectifs

Le maintien de la compétitivité économique du territoire constitue l'un des 3 piliers sur lesquels s'appuie le P.A.D.D. Cette compétitivité repose, notamment, sur :

- Le renforcement de Caen en tant que cœur de la métropole : la capitale régionale porte l'image et le dynamisme de l'ensemble du territoire. Elle se doit de concentrer les fonctions métropolitaines (notamment supérieures), et de renforcer sa position dans l'économie de la connaissance, tout en préservant la diversité de l'offre économique de Caen-Métropole.
- La préservation de l'outil économique que constitue l'agriculture : fondement historique de la prospérité de la plaine de Caen, et aujourd'hui encore acteur économique majeur du territoire, l'agriculture doit être préservée en limitant, autant que faire se peut, l'étalement urbain.
- Une accessibilité multimodale optimisée.
- La définition de six grands sites de projets d'intérêt métropolitain dont le SCoT détermine les principes d'aménagement au chapitre 1 du présent document.

Les objectifs du SCoT en matière de développement économique sont les suivantes :

- Renforcer l'agglomération, principalement le centre métropolitain et la couronne urbaine, en tant que cœur économique du territoire.
- Polariser le développement économique en s'appuyant sur les pôles de proximité de l'agglomération, les pôles principaux et les pôles relais, en permettant les créations ou les extensions de zones d'activité économique qui s'inscrivent en accompagnement du développement urbain.
- Éviter les nouvelles zones d'activités économiques qui seraient localisées à l'écart des zones urbanisées, sauf lorsqu'elles doivent accueillir exclusivement des activités dont le voisinage n'est pas compatible avec l'habitat ou d'autres fonctions urbaines (commerces, activités de bureau, équipements de santé, d'enseignement, culturels, sportifs ou de loisirs, ...).
- Préserver la capacité de développement portuaire de la métropole caennaise.
- Maintenir le potentiel de production agricole du territoire.

Pour cela, le parti d'aménagement du SCoT favorise :

- L'extension, la structuration, le renforcement, l'accessibilité, y compris numérique, et la mise en valeur des sites d'accueil des activités de recherche, d'enseignement supérieur et de développement de technologies avancées ou de technologies vertes.
- Le soutien à l'appareil de production industrielle du territoire et la préservation de la capacité de développement du trafic du port de Caen-Ouistreham.
- Le renforcement de l'économie résidentielle, en réponse aux attentes de la population locale, dans le cadre d'une polarisation du développement.
- Le confortement des activités touristiques et de loisirs, notamment sur le littoral, dans le respect de la Loi Littoral et des dispositions de la D.T.A. de l'estuaire de la Seine, en définissant les sites d'accueil préférentiels de ces activités.
- Une cohabitation plus harmonieuse entre les contraintes de l'exploitation agricole et les autres usages et pratiques de l'espace en atténuant, dans la concertation, les conflits qui peuvent aujourd'hui en résulter.

En outre, l'ambition architecturale et urbanistique portée par le PADD doit pleinement s'appliquer aux activités économiques. C'est pourquoi les locaux et bâtiments à vocation d'activités devront, tout comme l'équipement commercial, respecter le cadre de vie des habitants en prenant notamment en compte les préoccupations liées à la consommation d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables, au traitement des déchets et au respect du cycle de l'eau.

Ainsi, la possibilité d'utiliser la toiture des bâtiments pour implanter des équipements de production d'énergie solaire devra faire l'objet d'une attention particulière des collectivités compétentes en matière d'urbanisme.

De même, il conviendra de réduire au maximum les surfaces imperméabilisées par une gestion adaptée des espaces de manutention et de stationnement.

Par ailleurs, une attention particulière sera apportée à la qualité architecturale des bâtiments qui devront à la fois s'insérer harmonieusement dans les tissus urbains, éviter la banalité et mettre en œuvre, autant que faire se peut, les techniques d'éco-construction et l'usage de matériaux naturels.

Enfin, le SCoT reconnaît également, hors de son territoire, le caractère structurant du nœud ferroviaire de Mézidon-Canon et de son potentiel de développement autour des activités logistiques multimodales.

6

Recommandations

Implanter prioritairement le tertiaire supérieur dans le centre métropolitain tel que défini au chapitre 1.

Préférer la création de zones d'activités dans la couronne urbaine et dans les pôles tels que définis au chapitre 1.

Réserver dans les espaces urbanisés des espaces adaptés pour l'accueil d'activités artisanales compatibles avec l'habitat, dédiés prioritairement à des structures de type TPE. répondant à la demande de proximité.

Orientations

Les documents d'urbanisme devront prévoir que les bâtiments à usages d'activités portant sur une SHON de plus de 10 000m² couvrent progressivement couvrir leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.

Les documents d'urbanisme devront favoriser soit la mise en valeur paysagère, la densification, la restructuration, soit la reconversion des sites d'activités en friches ou qui présentent de faibles qualités d'insertion urbaine.

Concernant les communes de l'espace rural ou périurbain et de la couronne périurbaine proche

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront proscrire la création de nouvelles zones d'activités à l'écart de tout contexte urbanisé, sauf si la zone est reconnue d'intérêt communautaire par l'EPCI compétent et après avoir justifié que ces besoins ne pouvaient être satisfaits par des zones d'activités situées en continu du tissu urbain.

Concernant les communes côtières

Les documents d'urbanisme des communes concernées pourront prévoir la création de zones d'activités communales, dans le cadre d'une vocation économique en lien avec la proximité de la mer et le tourisme et dans le respect des objectifs de limitation de la consommation d'espace naturels ou agricoles.

La création de zones d'activités à vocation autre que celle définie dans le paragraphe précédant ne pourra être envisagé que dans le cadre d'un projet d'intérêt communautaire.

Concernant les communes de la couronne urbaine, les pôles principaux, les pôles de proximité de l'agglomération et le centre urbain métropolitain

Les documents d'urbanisme devront favoriser, dans les zones d'activités existantes, la densification et le renouvellement urbain.

Lorsque les activités présentes sur le site sont compatibles avec l'habitat (tertiaire de bureau, commerce, laboratoires de recherche,...), la mixité des fonctions urbaines doit être permise.

La diversité des paysages urbains et naturels de Caen-Métropole fournit un cadre de vie de haute qualité aux habitants. Elle constitue un atout indéniable, qui participe à l'attractivité du territoire du SCoT. Cette diversité doit être maintenue, sans pour autant se limiter à une approche statique et patrimoniale du paysage.

La protection des paysages

Objectifs

La protection et la mise en valeur des paysages s'inscrit ainsi dans les objectifs exprimés dans le PADD, et notamment au regard du principe général d'hospitalité urbaine. Elle doit permettre de rendre lisible les différents paysages qui constituent le territoire du SCoT.

Concernant les paysages urbains, ce principe doit être le socle d'une ambition architecturale et urbanistique qui favorise l'innovation et évite le mimétisme.

L'ambition liée aux paysages naturels ou ruraux, est fortement corrélée à la question de la protection de la biodiversité, les espaces sensibles les plus emblématiques possédant à la fois des qualités biologiques et paysagères.

De surcroît, le « grand paysage » ouvert de la plaine de Caen a également été identifié comme porteur d'une identité forte à préserver. Les vues panoramiques depuis les points hauts du territoire, qu'il s'agisse de celles portant sur l'agglomération ou celles portant vers la mer, sont des points d'ancrage du paysage. Elles méritent d'être préservées de l'urbanisation.

Recommandations

Diversifier les formes architecturales et encourager l'éco-construction.

Assouplir, dans les documents d'urbanisme locaux, le cas échéant en accord avec les services en charge de l'architecture et du patrimoine, les articles qui règlementent notamment les alignements, l'utilisation des matériaux et l'inclinaison des toitures afin de favoriser la diversité architecturale.

Prendre en compte les vues panoramiques figurant sur la carte « Garantir aux habitants un cadre de vie de qualité » annexée au présent document, dans les documents d'urbanisme locaux.

Maîtriser, dans les documents d'urbanisme locaux, la construction de bâtiments agricoles en discontinuité du tissu bâti existant et, le cas échéant, minimiser leur impact visuel en jouant sur les gabarits et la couleur des matériaux.

Orientations

Les documents d'urbanisme devront maintenir des coupures d'urbanisation entre les communes afin de préserver les caractéristiques paysagères d'openfield et d'habitat groupé de la plaine de Caen. Ces coupures ne pourront être inférieures à 200 mètres.

7

Les espaces et sites urbains à protéger

Objectifs

Le patrimoine architectural et urbain du territoire constitue un des éléments de la qualité de vie de Caen-Métropole, mais aussi un puissant facteur d'attractivité, notamment touristique. La protection et la mise en valeur des monuments et des ensembles bâtis remarquables constituent ainsi une orientation importante du SCoT. Celle-ci vise tout particulièrement le patrimoine ancien des villes et villages, mais également plusieurs ensembles patrimoniaux du XX^e siècle : cité jardin dite « du Plateau » (Colombelles – Mondeville – Giberville), centre reconstruit de Caen, quartiers et bâtiments d'Hérouville-Saint-Clair.

Il est nécessaire de protéger et de mettre en valeur tant les bâtiments que les ensembles urbains ou villageois anciens. Cela nécessite de faire preuve de vigilance lors de toute opération d'aménagement ou de réhabilitation les concernant. Il convient notamment d'être respectueux des vocabulaires architecturaux traditionnels, particulièrement en termes de gabarits, de matériaux ou de coloris.

Cette volonté de préservation ne doit toutefois pas s'opposer à l'évolution de l'usage de ces bâtiments et espaces. Il doit notamment être possible d'insérer des bâtiments de facture contemporaine, dès lors qu'ils s'intègrent harmonieusement dans le tissu ancien qui les accueille.

Dans la ville de Caen en particulier, il y a lieu de favoriser l'émergence d'une architecture résolument contemporaine qui ne doit pas s'interdire la construction de bâtiments « signaux » de grande hauteur. Il conviendra toutefois de soigner particulièrement les interfaces avec les tissus plus traditionnels.

Cependant, dès lors qu'il y a co-visibilité entre un projet de construction ou d'aménagement et un bâtiment et/ou un ensemble urbain remarquable, il y a lieu de promouvoir les études d'insertion du projet dans le grand paysage, notamment par des analyses d'impacts en vision lointaine.

Il y a par ailleurs lieu d'apporter une attention particulière aux bâtiments emblématiques de la silhouette urbaine de l'agglomération caennaise que constituent le CHRU Côte de Nacre, le château d'eau d'Hérouville-Saint-Clair, le grand réfrigérant de l'ancienne SMN à Colombelles, le château d'eau de la Guérinière et les bâtiments hauts du quartier du Chemin Vert. S'il n'est pas question de protéger ces bâtiments, dont certains ne pourront perdurer pour des raisons techniques, il sera nécessaire de s'interroger, dans le cadre d'études, sur l'opportunité de maintenir sur ces sites, ou à proximité immédiate, des bâtiments « signaux » forts, visant à pérenniser cette silhouette, porteuse

d'identité locale.

Enfin, il est vivement conseillé, pour tout projet d'extension urbaine, d'évaluer l'impact paysager du projet afin, le cas échéant de le faire évoluer, ou de prévoir des mesures d'atténuation de cet impact (écrans végétaux notamment).

Recommandations

Promouvoir la création de Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.).

Orientations

Les documents d'urbanisme veilleront à promouvoir l'architecture contemporaine résultant d'une réflexion sur les formes, volumes et perspectives. Ils permettront également les adaptations architecturales liées à la recherche d'une moindre consommation d'énergie ou à l'intégration des énergies renouvelables, notamment solaire.

Dès lors qu'ils auront été inventoriés, les espaces urbains pourront être protégés en application de l'article L123-1 alinéa 7°

La mise en valeur des entrées de ville

Objectifs

Le traitement urbain des entrées de ville, et notamment des principales entrées de l'agglomération caennaise, constitue un enjeu, tant d'image que de bon fonctionnement du territoire urbain caennais.

Les entrées de villes de l'agglomération et des bourgs les plus importants, le long des grandes artères autrefois nationales ou des routes départementales, offrent une vitrine à l'activité commerciale. Pourtant, plus largement, il s'agit bien d'une vitrine de l'ensemble du territoire, qui s'offre au regard de l'automobiliste.

Le P.A.D.D. prévoit donc de valoriser l'image des grandes entrées d'agglomération, tant par des préconisations en termes d'aménagements, que des réglementations de publicité ou le traitement de la limite d'urbanisation.

Une réflexion intercommunale à l'échelle des principales radiales favoriserait une approche globale de l'aménagement des itinéraires d'accès à l'agglomération.

Le SCoT accorde une attention particulière aux grandes entrées d'agglomération ci-après :

- l'entrée Est de l'agglomération
 - ⇒ via la RD613 qui devrait évoluer à terme vers des caractéristiques de boulevard urbain entre Frénoville et Mondeville
 - ⇒ Via la ligne SNCF Paris-Caen, à Mondeville et Caen ;
- l'entrée Sud via la RN158 de part et d'autre de la porte d'Espagne ;
- la Route d'Harcourt à Fleury sur Orne ;
- l'entrée via l'A84 à Verson et la porte de Bretagne à Bretteville-sur-Odon ;
- l'entrée Ouest et la porte du Bessin via la RN13 et la voie SNCF Cherbourg Caen ;
- l'entrée Nord via la RD7 de la Bijude au péri-phérique ;
- l'entrée via la RD515 et la porte d'Angleterre ;
- l'entrée Nord-Est via la RD513.

Il reviendra aux communes concernées par les autres entrées, de mettre en place, le cas échéant, des dispositions spécifiques à l'aménagement des entrées de ville.

Les entrées de villes, des bourgs et pôles situés en bordure des axes les plus structurants devront égale-

ment faire l'objet, dans le cadre des PLU, d'une réflexion particulière.

Recommandations

Elaborer, dans les communes concernées par les entrées de ville représentées en annexe sur la carte « Garantir aux habitants un cadre de vie de qualité », un règlement de publicité, de préférence intercommunal, visant à harmoniser et minimiser l'impact visuel de la publicité le long des axes concernés.

Conduire la procédure d'élaboration d'un règlement de publicité concomitamment à l'élaboration ou la révision du PLU.

Mettre en place des dispositions spécifiques d'aménagement pour les entrées secondaires d'agglomération, dès lors que les communes les auront identifiées.

Orientations

Le PDU de l'agglomération caennaise déterminera les aménagements visant à favoriser le report modal sur les transports collectifs, les déplacements doux (marche à pieds et vélo), ainsi que l'insertion des transports collectifs, en accord avec la nature et le dimensionnement de la voirie des entrées de villes définies ci-avant.

Dans ces entrées d'agglomération les documents d'urbanisme devront prévoir des dispositions spécifiques relatives notamment à :

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

Le risque est la combinaison de l'aléa (correspondant à la probabilité de manifestation d'un phénomène accidentel, naturel ou technologique) et des enjeux humains ou matériels susceptibles d'être affecté par ces phénomènes.

Si le risque zéro n'existe pas dans l'absolu, le SCoT Caen-Métropole s'efforce d'en prévenir les causes et d'en limiter les effets.

Rappel : Les plans de prévention des risques naturels ou technologiques sont annexés, en tant que servitude, aux documents d'urbanisme locaux par une procédure obligatoire de mise à jour

Les risques naturels

Objectifs

Le SCoT Caen-Métropole prend en compte les risques naturels dans son projet de développement. Le territoire de Caen-Métropole présente plusieurs types de risques naturels, et notamment, les risques d'inondation, par débordement, remontée de nappe ou ruissellement, mais également, les risques de mouvements de terrain, les risques sismiques, et sur la côte, les risques de submersion marine et d'érosion du littoral.

Cette prise en compte s'articule autour de deux axes également importants :

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

Les communes soumises à l'un de ces risques figurent dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs, précisé notamment par les Plans de Préventions des Risques Inondation de la basse vallée de l'Orne, le Plan de Prévention des Risques Miniers du bassin minier de Soumont-Saint-Quentin et celui en cours d'élaboration du bassin minier de May-sur-Orne. Le porter à connaissance de l'État, lors de l'élaboration ou la révision des PLU des communes, précise les secteurs concernés par chacun de ces risques.

Recommandations

Concernant les risques d'inondations par débordement

Dans les documents d'urbanisme locaux des communes soumises à ce type de risque :

- limiter l'implantation permanente de personnes et de biens dans les zones à risque définies au PPRI de la basse vallée de l'Orne ;
- préserver les champs d'inondation naturels ;
- conserver des capacités d'écoulement des crues ;

Concernant les risques liés aux inondations par ruissellement

Réaliser un schéma de gestion des eaux pluviales à l'échelle de chaque sous-bassin versant.

Encourager les pratiques agricoles qui participent à la maîtrise du ruissellement, particulièrement dans les espaces de contact entre zones agricoles et zones urbanisées.

Réaliser un inventaire des haies à l'échelle intercommunale, de manière à protéger les haies stratégiques pour la lutte contre le ruissellement et l'érosion dans les documents d'urbanisme locaux.

Maîtriser, dans les documents d'urbanisme locaux, l'urbanisation sur les pentes des vallées afin de limiter le risque d'inondation par ruissellement.

Concernant les risques de submersion marine et d'érosion du littoral

Prendre en compte, au fur et à mesure de l'évolution de la connaissance sur le sujet, les tensions croissantes associées aux effets du changement climatique.

Elaborer des Plans de Préventions de Risques Littoraux (PPRL) dans les secteurs où le risque est identifié.

Concernant les risques liés à l'activité sismique

Rappeler, dans les documents d'urbanisme locaux, que le territoire communal est concerné par un risque sismique.

Orientations

Concernant les risques d'inondation par débordement

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront exposer, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises au regard du risque d'inondation par débordement.

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront rendre inconstructibles par un zonage adapté les zones classées à risque fort (rouge) dans le P.P.R.I. de la Basse-Vallée de l'Orne.

Concernant les risques liés aux inondations par remontée de nappes phréatiques

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront exposer, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises au regard du risque d'inondation par remontée de nappes.

Concernant les risques liés aux inondations par ruissellement

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront exposer, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser l'écoulement des eaux.

Concernant les risques liés aux mouvements de terrain et les risques miniers

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront exposer, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises au regard des risques de mouvements de terrain et des risques miniers.

8

Risques technologiques

Objectifs

Le porter à connaissance établi par l'Etat montre que le territoire de Caen-Métropole présente plusieurs types de risques technologiques : transport de matières dangereuses ou radioactives et risques industriels, dont notamment ceux liés au stockage ou au transport de gaz ou d'hydrocarbures par canalisation. A la différence des risques naturels, les risques technologiques résultent directement de l'activité humaine. Il est donc possible d'en maîtriser l'aléa, notamment pour l'implantation de nouvelles installations classées SEVESO.

Le SCoT Caen-Métropole prend en compte les installations déjà existantes, et son action est guidée par les deux principes suivants :

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

Les communes soumises à l'un de ces risques figurent dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs. Le porter à connaissance de l'Etat, lors de l'élaboration ou la révision des PLU des communes, précise les secteurs concernés par chacun de ces risques.

Orientations

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront exposer et justifier, dans leur rapport de présentation, les dispositions prises au regard des risques technologiques et de la maîtrise de l'urbanisation dans les zones présentant un risque majeur.

Les documents d'urbanisme des communes concernées interdiront la construction de bâtiments accueillant un public difficilement évacuables dans les espaces présentant un risque majeur.

Nuisances sonores

Objectifs

Les différents types de nuisances sonores qui affectent le territoire du SCOT sont liées plus particulièrement aux infrastructures de déplacement : routières, ferroviaires et de transport aérien.

La limitation, voire la réduction de ces nuisances, participent à la préservation du cadre de vie des habitants, objectif majeur du SCoT.

L'ensemble des dispositions du SCoT visant à favoriser un développement urbain moins étalé ainsi que celles visant le développement des transports en commun ou des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, doivent contribuer à freiner le recours systématique à l'automobile. Elles participent donc à la volonté de stopper la croissance des nuisances sonores d'origine routières, les plus répandues sur le territoire.

Les nuisances sonores liées à la hausse attendue du trafic ferroviaire devront faire l'objet d'une attention particulière, sachant que la modernisation des matériels a largement compensé la hausse du trafic induite par la mise en place du cadencement. Cette modernisation doit se poursuivre.

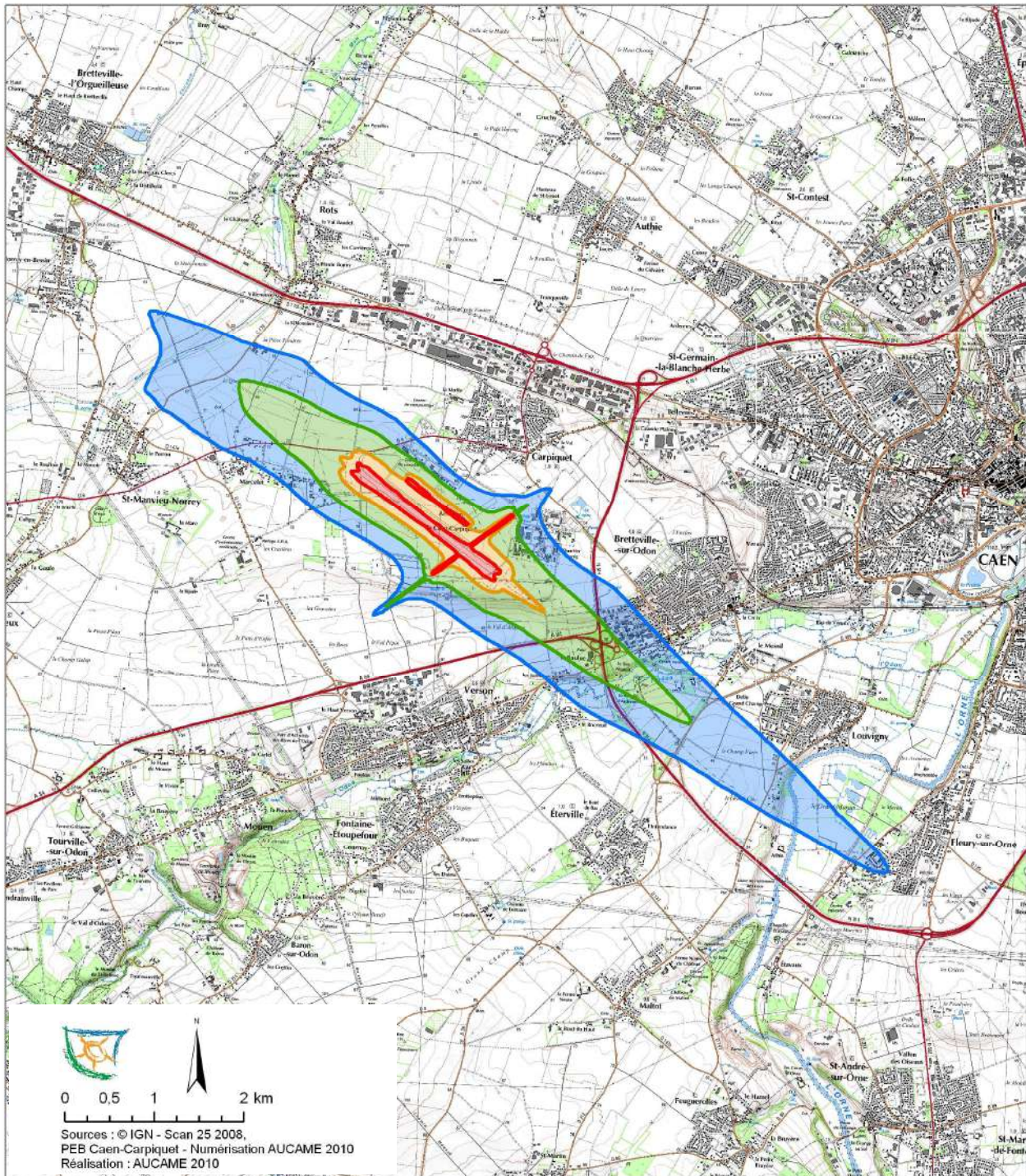
En ce qui concerne les nuisances sonores liées à l'aéroport, le SCoT s'appuie pleinement sur les dispositions du « *Plan d'exposition au bruit des aéronefs, de l'aérodrome de Caen-Carpiquet* », approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 mars 2008, pour ne pas favoriser l'accroissement de population exposée à ces nuisances.

Orientations





- Les documents d'urbanisme des communes concernées par le voisinage de l'aéroport, devront prévoir que les aménagements respecteront les dispositions du « *Plan d'exposition au bruit des aéronefs, de l'aérodrome de Caen-Carpiquet* », dont la carte des zonages figure page suivante.
- Les maîtres d'ouvrages des infrastructures de déplacement devront en évaluer l'impact sonore sur la population et prendre les mesures de protection adaptées.

Zonages du Plan d'Exposition aux Bruits des aéronefs de l'Aéroport de Caen-Carpiquet

8



Applicabilité aux constructions nouvelles à usage d'habitation

-  Zone A (interdites sauf si nécessaires ou liées à l'activité aéroportuaire)
-  Zone B (seulement des logements de service ou de fonction, sous conditions)
-  Zone C (habitat individuel, en zone déjà urbanisée et équipée seulement, sous condition de ne pas augmenter la population exposée au bruit)
-  Zone D (constructible sous réserve d'information et de mesures d'isolation acoustique des logements et d'information des futurs occupants)

Les grands équipements nécessaires à la mise en œuvre du SCoT

Objectifs

L'article R122-3 du Code de l'Urbanisme stipule que le document d'orientations générales « *peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services notamment en matière de transport, nécessaires à la mise en œuvre du SCoT.* »

La mise en œuvre du SCoT « Caen-Métropole » suppose effectivement la réalisation d'un ambitieux programme d'équipements dont les fondements reposent d'une part, sur la nécessité d'assurer la compétitivité économique du territoire, dont le PADD fait un préalable ; d'autre part, les grands équipements participent également à l'hospitalité urbaine et à la qualité de vie des habitants.

Il ne s'agit pas ici d'établir le catalogue des projets des collectivités ou des personnes publiques associées, mais de mettre en évidence ceux qui, au regard du parti d'aménagement retenu, présentent un intérêt métropolitain.

Au delà des équipements techniques – en matière d'eau, d'assainissement, d'énergie, de déchets, ... - qui seront nécessaires à la mise en œuvre du schéma, les projets ainsi listés sont tous d'une certaine ampleur.

La consistance de ces projets d'équipement ou de service est plus ou moins bien connue. Certains projets n'en sont qu'au stade de l'idée qu'il faut encore faire partager. Pour cela l'étude reste à lancer. D'autres, au contraire, sont proches de la réalisation.

Il conviendra de prendre ces projets en compte dans les documents d'urbanisme locaux des communes concernées, au fur et à mesure de leur état d'avancement. Lorsque ceux-ci sont bien avancés, ils devront prendre les dispositions nécessaires pour permettre leur réalisation.

D'autres projets de moindre envergure pourront être prévus par les collectivités, si, dans leur finalité, ils ne sont pas contraires à ceux qui figurent au SCoT et s'ils ne vont pas à l'encontre des objectifs généraux, notamment de polarisation ou, en ce qui concerne les infrastructures routières, le choix de privilégier le développement des transports collectifs.

Les projets inscrits au titre de la compétitivité économique du territoire

Les projets inscrits dans le cadre de la compatibilité du SCoT avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine

- L'extension des espaces portuaires du port de Caen-Ouistreham et notamment :
 - ⇒ la plate-forme ferry transmanche à Ouistreham,
 - ⇒ le port de plaisance de Ouistreham,
 - ⇒ les quais et les espaces associés à Blainville-sur-Orne et Bénouville,
 - ⇒ le yard de Ranville.
- La réalisation de la L.I.Q.N, du giratoire Normandial à la RD515 à Hérouville-Saint-Clair, qui inclut le franchissement de l'Orne et de son canal, et la desserte du port.
- Les projets de franchissement de l'Orne et du canal au droit de Ouistreham, dans le cadre d'une part, de l'organisation d'une desserte d'arrière côte, d'autre part, de liaison entre la ville de Ouistreham et les installations du port de plaisance et la pointe du Siège.
- La finalisation du contournement autoroutier sud, en particulier la réalisation du barreau RD613/A88 et la connexion du contournement avec le périphérique sud.
- La poursuite de la mise en place d'une plate forme logistique au sud-est de l'agglomération de Caen.
- La réalisation de l'échangeur du Hamel sur la RN13

L'ensemble de ces projets concerne un espace — la basse vallée de l'Orne — support de multiples usages et qui présente de surcroît une sensibilité environnementale élevée. C'est pourquoi le SCoT entend qu'une attention particulière soit apportée à l'aménagement de chacun des projets pour respecter les caractéristiques propres au site.

Les projets d'infrastructures nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité externe de la métropole caennaise et plus particulièrement

- La finalisation de l'équipement du territoire en réseaux de communication très haut débit.
- La mise en place de la desserte TGV de Caen.
- L'électrification de la ligne Caen-Tours,
- L'optimisation de l'aéroport de Carpiquet.

- La réalisation de la voie d'arrière-côte entre la RD514 à Bénouville et la RD7 au droit du giratoire du Nouveau Monde.
- L'amélioration du système viarie à l'Ouest de l'agglomération : échangeur du Hamel, rénovation de l'échangeur du Bessin, boulevard des Pépinières, achèvement du barreau RN13/A84.
- la réalisation du Boulevard Urbain Nord Est, du prolongement du boulevard Weygand, qui doivent concourir à la desserte du premier pôle régional technologique et de recherche que constitue le plateau nord, ainsi que du boulevard industriel.

Les projets d'équipements et de services nécessaires pour conforter le positionnement économique de Caen en matière de recherche

- Le renforcement des équipements de recherche du plateau GANIL.
- La rénovation et le renforcement des campus universitaires.
- La reconstruction du CHRU et la restructuration du pôle-santé du plateau nord.

Les projets inscrits au titre de l'hospitalité urbaine et de la qualité de vie

Les projets d'équipements nécessaires au développement de l'offre de transports collectifs

- L'extension du réseau de transports en commun en site propre de l'agglomération, avec,
 - ⇒ Le confortement de la ligne de T.V.R. ;
 - ⇒ la création de la ligne 2 de T.C.S.P. ;
 - ⇒ la réalisation des parcs relais, notamment aux extrémités des lignes T.C.S.P.
- L'aménagement de haltes ferroviaires périurbaines, dans le cadre des dispositions exposées dans le chapitre 5 du présent document.
- La mise en place d'une offre de transports collectifs routiers directs reliant les pôles périurbains principaux et relais identifiés dans le chapitre 1 du présent document à l'agglomération.

Les projets d'équipements nécessaires pour conforter l'offre de service à la population

L'un des fondements de l'hospitalité urbaine de la métropole caennaise repose sur la mise en place de

politiques ambitieuses en matière culturelle, sportive, touristique ou de loisirs. Ces politiques visent à améliorer l'accès à l'ensemble de ces activités pour toutes les populations, tout en visant l'excellence. Elles s'appuient notamment sur la construction de grands équipements publics, ou la rénovation d'équipements existants qui ne répondent plus aujourd'hui aux enjeux du rayonnement métropolitain de Caen.

La communauté d'agglomération Caen la mer est plus particulièrement concernée dans la mesure où son territoire abrite les grands équipements d'intérêt métropolitain en matière de sport, de loisirs ou de culture.

Ceux-ci ont un impact sur le fonctionnement et le développement urbain de la métropole caennaise, il revient au SCoT d'inscrire leur réalisation dans le projet de Caen-Métropole.

Au titre de la politique culturelle, présentent un intérêt métropolitain :

- La réalisation de la Bibliothèque Médiathèque à Vocation Régionale (BMVR) à Caen, qui s'inscrit notamment dans la volonté de la Communauté d'Agglomération Caen la mer de mettre en œuvre une politique de lecture publique basée sur la mise en réseau des équipements communautaires et communaux.
- La création du Pôle Régional d'Art Contemporain (PRAC) à Colombelles, qui répond à une politique de promotion et de large diffusion de l'art contemporain à l'échelle de la Région de Basse-Normandie.

En matière de politique sportive, les collectivités ont engagé des programmes importants de rénovation ou de création d'équipements. A l'échelle du SCoT, présentent un intérêt métropolitain les projets suivants :

- La rénovation du centre nautique de Caen, qui s'inscrit dans le Schéma des Piscines de la Communauté d'Agglomération.
- La création, à plus long terme, d'un pôle aquatique ludique au sud de l'agglomération.
- La réalisation des Centres aquatiques d'intérêt communautaires de Douvres-la-Délivrande et Argences, qui structurent l'offre des loisirs aquatiques dans la couronne périurbaine.
- La réalisation d'un parc culturel, sportif et de loisirs, dans la communauté de communes Plaine Sud de Caen.
- L'extension du golf intercommunal de Caen, à Biéville-Beuville.
- La création d'un centre d'activités nautiques à Ouistreham.

En matière de développement touristique, le SCoT a insisté sur la nécessité d'élaborer un schéma de développement touristique qui permettra notamment

de déterminer quels sont les équipements nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie retenue. Il semble toutefois d'ores et déjà que la rénovation du château ducal de Caen constitue l'un des piliers de l'ambition touristique de la métropole caennaise. Il conviendra également de s'interroger sur la nature et la jauge des équipements dont le territoire devra se doter pour développer un tourisme évènementiel cohérent avec le rôle et le statut de la métropole caennaise.

Enfin, les grands équipements de service public, qui participent au statut de capitale de Caen, constituent la base des fonctions métropolitaines qui doivent être confortées. A ce titre, la construction d'un nouveau Palais de Justice à Caen doit être considérée comme une incontestable priorité.

Les projets inscrits au titre de la prise en compte de la politique de desserte routière du Département.

Les projets de voiries suivants, non cités au titre de la compétitivité du territoire ou de l'hospitalité urbaine sont compatibles avec la mise en œuvre du projet de SCOT :

- La déviation de la RD613 Bellengreville-Vimont
- La déviation de la RD40 de Vimont à Airan, au sud de la voie ferrée, avec mise à deux fois deux voies possible selon l'évolution du projet de développement économique autour de la plateforme ferroviaire de Mézidon-Canon, .
- L'aménagement de la RD 40, d'Airan à Magny la Campagne, avec mise à deux fois deux voies possible selon l'évolution du projet de développement économique autour de la plateforme ferroviaire de Mézidon-Canon.
- La liaison entre l'A13 au droit de Banneville-la-Campagne, et Bénouville, incluant la déviation de Saint Honorine et l'aménagement de la RD223 au droit de Ranville.

Recommandations

Concernant les infrastructures de déplacement

Minimiser les emprises foncières, notamment celles des échangeurs.

Limiter la fragmentation des espaces agricoles par un choix judicieux des tracés.

Concevoir les infrastructures de manière à minimiser leurs effets sur l'écoulement naturel des eaux.

Étudier l'insertion du projet dans le paysage.

Les maîtres d'ouvrages des infrastructures veilleront à prévoir lors de la création ou de la modernisation de nouvelles voiries des accès pour la population afin de desservir les territoires environnants.

Concernant les équipements

Promouvoir une architecture innovante

Favoriser la mise en œuvre de projets répondants aux normes de qualité environnementales les plus élevées.

Prévoir, en accompagnement des équipements à fort rayon d'attraction, la création d'une capacité d'hébergement hôtelière de qualité.

Orientations

Concernant les infrastructures de déplacement

Les maîtres d'ouvrages des infrastructures de déplacement traversant des espaces compris dans la Trame Verte et Bleue devront déterminer la nature des continuités écologiques affectées et les rétablir le cas échéant.

Les documents d'urbanisme des communes concernées devront veiller à la préservation des faisceaux de passage des infrastructures routières inscrites au SCOT.

Concernant les équipements publics

Les documents d'urbanisme devront prévoir que :

- L'implantation des équipements publics se fera prioritairement au sein des zones urbanisées ou, à défaut, en continuité de celles-ci.
- Des dispositions spécifiques d'aménagements et d'organisation du stationnement devront être prévues dans un souci de limitation de la consommation d'espace.
- Les nouveaux équipements portant sur une SHON de plus de 10 000 m² devront progressivement couvrir leurs besoins en énergie de manière à atteindre la couverture complète en 2025.

Initiée par le Ministère en charge de l'Aménagement de Territoire, la démarche « SCoT du Grenelle » a pour ambition d'accompagner les territoires dans la définition d'une approche approfondie du SCoT comme outil de planification durable du territoire, intégrant les thèmes nouveaux impulsés par le Grenelle de l'Environnement. Elle veut favoriser un partage d'expériences et une co-construction méthodologique des SCoT Post-Grenelle.

La stratégie du Plan Climat-Energie du pays de Caen Métropole poursuit l'objectif de l'exemplarité carbone du projet de territoire. Son application opérationnelle s'appuie sur des axes d'actions répartis en six thématiques : Agriculture, Déplacements de personnes, Eco Construction, Entreprise, Déchets et Consommation. Parmi ces axes figurent l'alternative aux déplacements en véhicules particuliers et la réduction des émissions de GES dans les bâtiments.

Les dispositions présentées dans le présent chapitre sont issues d'une étude conduite par le Cabinet EXPLICIT pour le Syndicat Mixte Caen-Métropole avec le soutien financier de l'Etat. Elles visent à transcrire la Stratégie du Plan Climat-Energie du Pays de Caen-Métropole dans les règles du SCoT Caen-Métropole.

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

Agriculture	Axe 1 : Développer l'autonomie énergétique des exploitations agricoles
	Axe 2 : Réduire les intrants et conforter les circuits-courts
Déplacements de personnes	Axe 3 : Offrir une alternative crédible à la voiture particulière et rationaliser son utilisation
Eco-construction	Axe 4 : Objectiver les travaux de rénovation énergétique notamment pour les ménages en situation de précarité énergétique
	Axe 5 : Accompagner les ménages dans leurs travaux d'économie d'énergie
	Axe 6 : Inciter les collectivités membres, à s'engager dans une gestion en énergie de leur patrimoine
Entreprise	Axe 7 : Réduire les émissions GES liées à la consommation de carburant
	Axe 8 : Maîtriser les procédés dans les procédés et les bâtiments
	Axe 9 : Gérer durablement les espaces économiques
Déchets	Axe 10 : Prévenir la production de déchets
	Axe 11 : Optimiser la valorisation énergétique des déchets et effluents organiques
Consommation	Axe 12 : Sensibiliser au dérèglement climatique et à la rarefaction des ressources fossiles
	Axe 13 : Responsabiliser à travers l'acte d'achat

Articulation avec le Plan Climat-Energie de Caen-Métropole

Objectifs

Six thématiques principales de préconisations ont été développées, deux ayant trait aux émissions de GES du bâtiment et quatre traitant les émissions de GES du transport de voyageurs.

Concernant les bâtiments

Les émissions de GES du bâtiment dépendent à la fois de la performance thermique et du contenu carbone de l'énergie consommée. S'agissant des consommations d'énergie, deux gisements sont à envisager avec deux problématiques bien différenciées :

- **L'habitat existant** : une part importante du parc de logements a été construite avant 1975, date de la première réglementation thermique. La construction de ces logements ne nécessitait pas la prise en compte de normes thermiques. Par conséquent, cette partie du parc de logements consomme en moyenne davantage que les logements construits après 1975. A ce titre, ces logements constituent une cible particulière pour les actions de maîtrise des consommations d'énergie.
- **L'habitat neuf** : la construction des logements neufs doit respecter un certain nombre de normes, définies par la réglementation thermique en vigueur et garantissant la performance énergétique de ces logements. Avant 2012, les logements ne doivent pas consommer plus de 130 kWh/m²/an pour les usages réglementés (chauffage, ECS, climatisation, éclairage). Ce seuil passe à 50 kWh/m²/an pour les logements construits après cette date.

Les consommations d'énergie pour des besoins thermiques (chauffage et eau chaude sanitaire) des logements collectifs anciens (construits avant 1975) contribuent à l'émission de 36 500 tec, soit 22 % des émissions de l'habitat. En prenant en compte un potentiel de gain de 25 % par logement après rénovation thermique, le gisement théorique (c'est-à-dire le potentiel de gain maximal) s'élève à 5,5 % des émissions de l'habitat.

Les bâtiments neufs à construire d'ici 2030 émettront 90 000 tec en 2030 en considérant leurs mix énergétique identique au mix actuel. Ces émissions seront d'autant plus faibles que les niveaux d'exigence thermique et que la part d'énergie renouvelable dans le mix énergétique seront élevés.

Le développement des sources d'énergie non carbonées permet de réduire les émissions de GES et accompagne les politiques de maîtrise des consommations.

tions d'énergie.

Le territoire compte 28 000 logements raccordés à un réseau de chauffage collectif gaz ou fioul. L'introduction d'énergie renouvelables dans le mix énergétique de ces logements permettrait d'éviter jusqu'à 34 500 tec d'émissions annuelles.

Concernant les transports de personnes

Quatre thématiques de préconisations ont été définies pour le secteur des transports :

- La compacité des espaces urbains
- La mixité fonctionnelle
- Le développement des modes doux
- La rationalisation de l'usage du véhicule particulier

Les consommations d'énergie des transports sont étroitement liées aux formes urbaines et à la compacité des espaces urbains. Il s'agit à travers le renforcement de la compacité de pouvoir offrir des alternatives aux déplacements en véhicules particuliers :

- en deçà d'un certain seuil de densité de logements, il n'est pas possible de développer une offre de transports en commun
- les commerces de proximité se développent avec une certaine zone de chalandise. Sans une concentration de logements suffisante, un commerçant ne pourra pas investir sur cette zone de logements. Les résidents devront envisager des déplacements plus longs.
- La part des modes doux dans les déplacements diminue à mesure que les distances augmentent. Or une faible densité va de pair avec des distances allongées.

La mixité fonctionnelle correspond à la cohabitation dans un même espace de plusieurs activités (habitat, commerces, services à la personne, enseignement, etc.). Cette organisation du territoire permet de réduire les distances parcourues et d'éviter des déplacements en véhicule particulier.

Avec les transports en commun, les modes doux (principalement marche à pied et vélo) constituent l'alternative aux déplacements en véhicule particulier. Le développement de ces modes est permis par une plus grande compacité et une meilleure mixité des espaces. Cependant, ces conditions sont nécessaires mais insuffisantes. Il faut également faciliter l'usage de ces modes en garantissant aux piétons et aux cyclistes un confort et une sécurité suffisante.

Aujourd'hui le véhicule particulier est le principal mode de transport utilisé pour se déplacer. Il s'agit de dissuader l'usage du véhicule particulier dans son usage individuel et encourager les pratiques alternatives qui permettent une augmentation du taux de remplissage et une diminution des distances parcourues. Par exemple, un ménage propriétaire d'un véhicule qui passe à l'autopartage divise par cinq sa distance annuelle parcourue en véhicule particulier. On

sait par ailleurs que la disponibilité du stationnement influe sur l'utilisation ou non des transports en commun.

Concernant la production d'énergie

Enfin la production d'énergie ne peut se faire au détriment de la préservation des espaces naturels et agricoles.

Concernant l'implantation d'éoliennes, les collectivités pourront utilement s'appuyer sur le Schéma départemental pour l'implantation des éoliennes dans le Calvados approuvé le 16 janvier 2007.

Recommandations

Concernant le bâtiment

Encourager l'inscription dans les Programme Locaux de l'Habitat (P.L.H) de projets de réalisation d'OPAH sur l'ensemble des bâtiments collectifs anciens (notamment ceux construits avant 1975) avec l'objectif de respect de performance énergétique élevée (par exemple, HPE rénovation et BBC rénovation). Les périmètres des OPAH traiteront de la thématique de la précarité énergétique.

Encourager l'intégration, dans les études préalables aux opérations d'aménagement (d'initiatives privées ou de la collectivité) réalisées sur le territoire, d'un volet d'évaluation des impacts énergie - GES. Il s'agit d'une évaluation quantitative des consommations d'énergie et des émissions de GES générées à la fois par les bâtiments, les déplacements (de personnes et de marchandises). Ce volet pourra s'appuyer par exemple sur les études de flux et sur l'étude d'approvisionnement énergétique des études d'impact lorsque ces projets y sont soumis.

Concernant la production d'énergie faiblement carbonée

Étudier les possibilités de raccordement à un réseau de chaleur, pour les projets de construction de bâtiments et de locaux chauffés de plus de 5 000 m² de SHON, situé à moins de 500m d'un tel réseau.

Concernant la compacité des espaces urbains

Privilégier, dans les documents d'urbanisme, l'urbanisation à moins de 500m d'un arrêt d'un axe de transport collectif lourd, ferroviaire ou TCSP.

Concernant la mixité fonctionnelle

Dans l'ensemble des communes à l'exception des communes rurales, pour les projets de construction de logements sur une surface de plus de 10 000 m² de SHON, le SCoT incite les documents d'urbanisme à réserver une surface multifonctionnelle d'activités tertiaires (hébergement hôtelier, bureau, commerce, santé, artisanat) lorsque ces activités ne sont pas accessibles à proximité (en liaisons douces no-

tamment). Cette surface pourra être définie selon la localisation et la destination du projet de construction.

Pour les projets de construction de logements dans un rayon de 500 m autour d'une halte ferroviaire, le SCoT incite les documents d'urbanisme à réserver une surface multifonctionnelle d'activités tertiaires (hébergement hôtelier, bureau, commerce, santé, artisanat) lorsque ces activités ne sont pas accessibles à proximité (en liaisons douces notamment). Cette surface pourra être définie par rapport à la localisation du projet (densité de logements, offre de services existante, etc.).

Concernant les modes doux

Pour les communes dans le périmètres des transports urbains, le PDU veillera à intégrer la création d'espaces spécifiques et adaptés de parking à destination des vélos et à faciliter l'accès des modes de déplacement doux à l'infrastructure/au pôle autour d'une gare ferroviaire ou d'un arrêt de TCSP, d'un pôle d'activités, d'un équipement culturel ou sportif. Le PDU pourra définir les règles relatives au nombre de ces places en fonction du type d'équipement concerné.

Pour les communes dans le périmètres des transports urbains, le PDU veillera à prévoir pour les projets de construction de logements collectifs d'une surface supérieure à 5 000 m² de SHON, un espace spécifique et adapté de parking pour les vélos.

Pour les communes hors PTU, les documents d'urbanisme devront imposer à tout projet de création d'espaces de stationnement pour les véhicules particuliers motorisés, d'intégrer la création d'un espace spécifique et adapté pour le stationnement des vélos. Le SCoT encourage la définition par les documents d'urbanisme d'un coefficient de proportionnalité entre le nombre de places de stationnement de véhicules particuliers et de vélos. Ce coefficient pourra être différent selon la destination du bâti.

Concernant l'utilisation rationnelle du véhicule particulier

Les documents d'urbanisme des communes sur lesquelles se situe une aire de covoiturage dès lors qu'elles auront été définies d'ores et déjà pratiquée ou susceptible de l'être veilleront à prévoir un zonage adapté à la réalisation d'un tel équipement (pour éviter l'installation d'activités diverses par effet d'aubaine). Les études des aires pratiquées menées par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Calvados et des aires à aménager par le Conseil Régional de Basse-Normandie, pourront aider les communes dans leur réflexion et leur aménagement.

Pour tenir compte de la nécessité de favoriser l'usage collectif des véhicules particuliers, le SCoT encourage le développement de l'auto-partage dans l'agglomération caennaise. Pour accompagner celui-ci, le SCoT incite le PDU à définir des règles pour la réservation de certaines places de stationnement aux véhicules partagés.

Concernant la production d'énergie

Le SCoT encourage la réalisation des centrales de production d'électricité photovoltaïque en toiture lorsque cela est possible, et ce pour limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles qui pourraient être consacrés à cet usage.

Orientations

Concernant la compacité des espaces urbains

Avant toute création de zone AU, les documents d'urbanisme veilleront à privilégier la densification des zones d'urbanisation existantes ; les documents d'urbanisme pourront réaliser une étude globale de densification des zones déjà urbanisées préalablement à l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau.

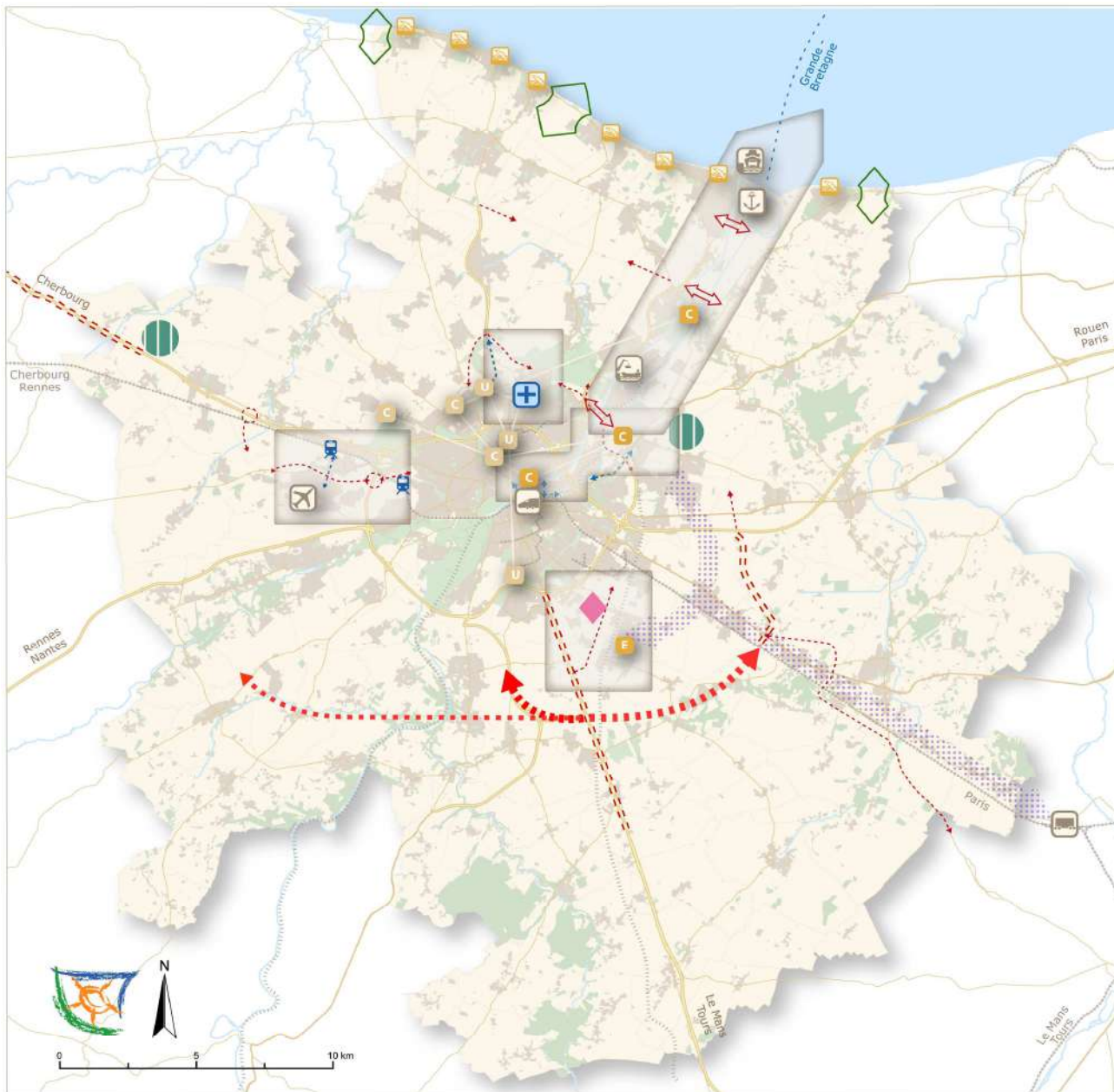
Concernant le développement des modes doux

Dans les communes hors PTU, les documents d'urbanisme devront prévoir, lors de tout projet de création ou de réhabilitation de la voirie autour d'une gare ferroviaire ou d'un arrêt de TCSP, d'un pôle d'activités, d'un équipement culturel ou sportif, d'intégrer la création d'espaces spécifiques et adaptés de parking à destination des vélos et de faciliter l'accès des modes de déplacement doux à l'infrastructure/au pôle (hors communes rurales).

Dans les communes hors PTU, les documents d'urbanisme devront prévoir, lors de tout projet de construction de logements pour une surface supérieure à 5 000 m² de SHON collectifs et intermédiaires, la création d'un espace spécifique et adapté de parking pour les vélos.

Assurer l'ambition métropolitaine de Caen-Métropole

1
1



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 : culturelle, U : universitaire, E : Multi-équipements)
- Valoriser l'atout touristique du littoral

Anticiper l'aménagement des secteurs stratégiques

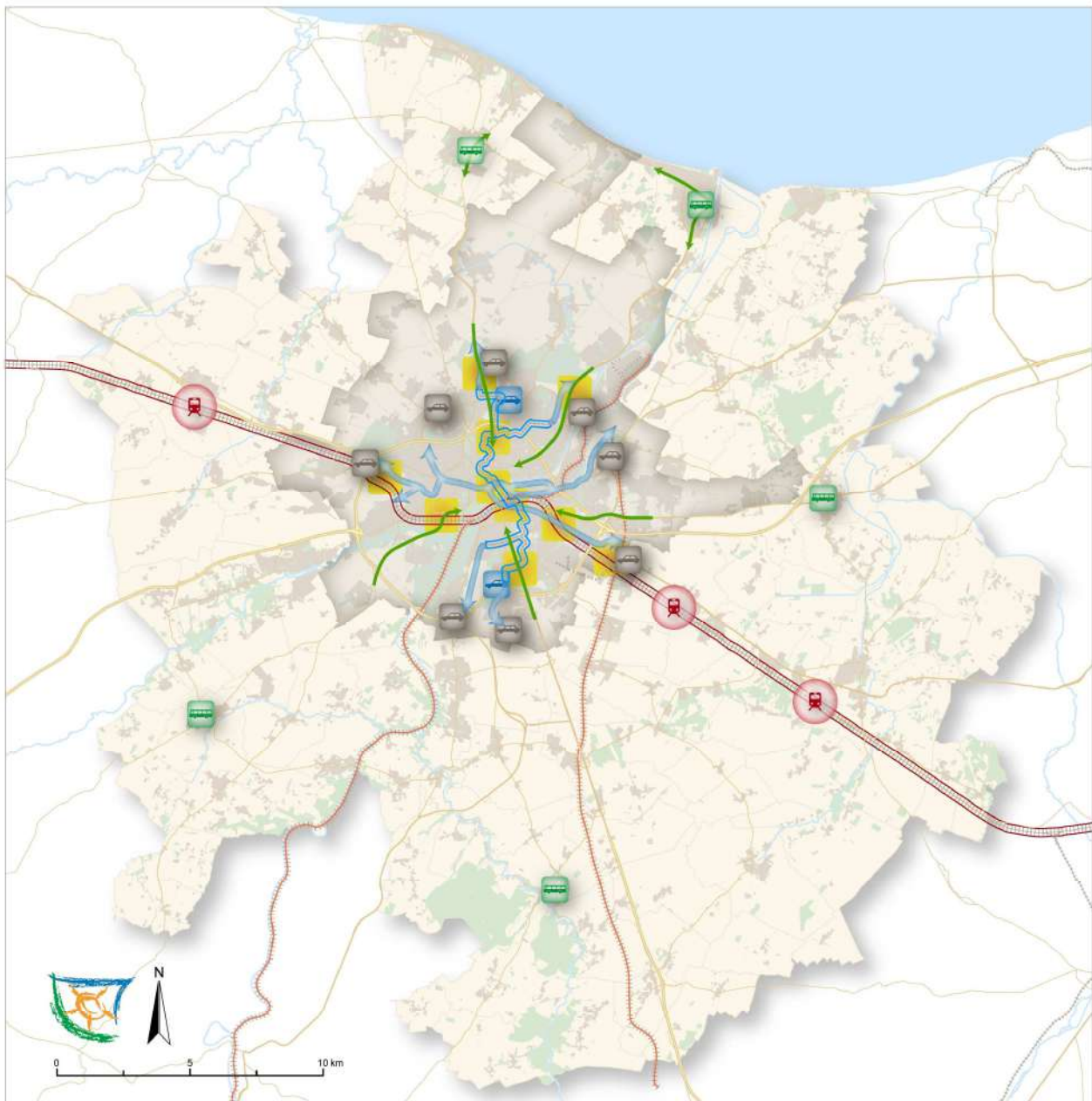
- Espaces de projets d'envergure métropolitaine
- Réserve foncière pour l'implantation d'un équipement industriel
- Compléter le maillage routier support de développement
- Offrir une desserte TC adaptée à la vocation des secteurs

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

Mettre en œuvre un système de déplacements en appui au développement urbain





1
1



Structurer le réseau de transports collectifs

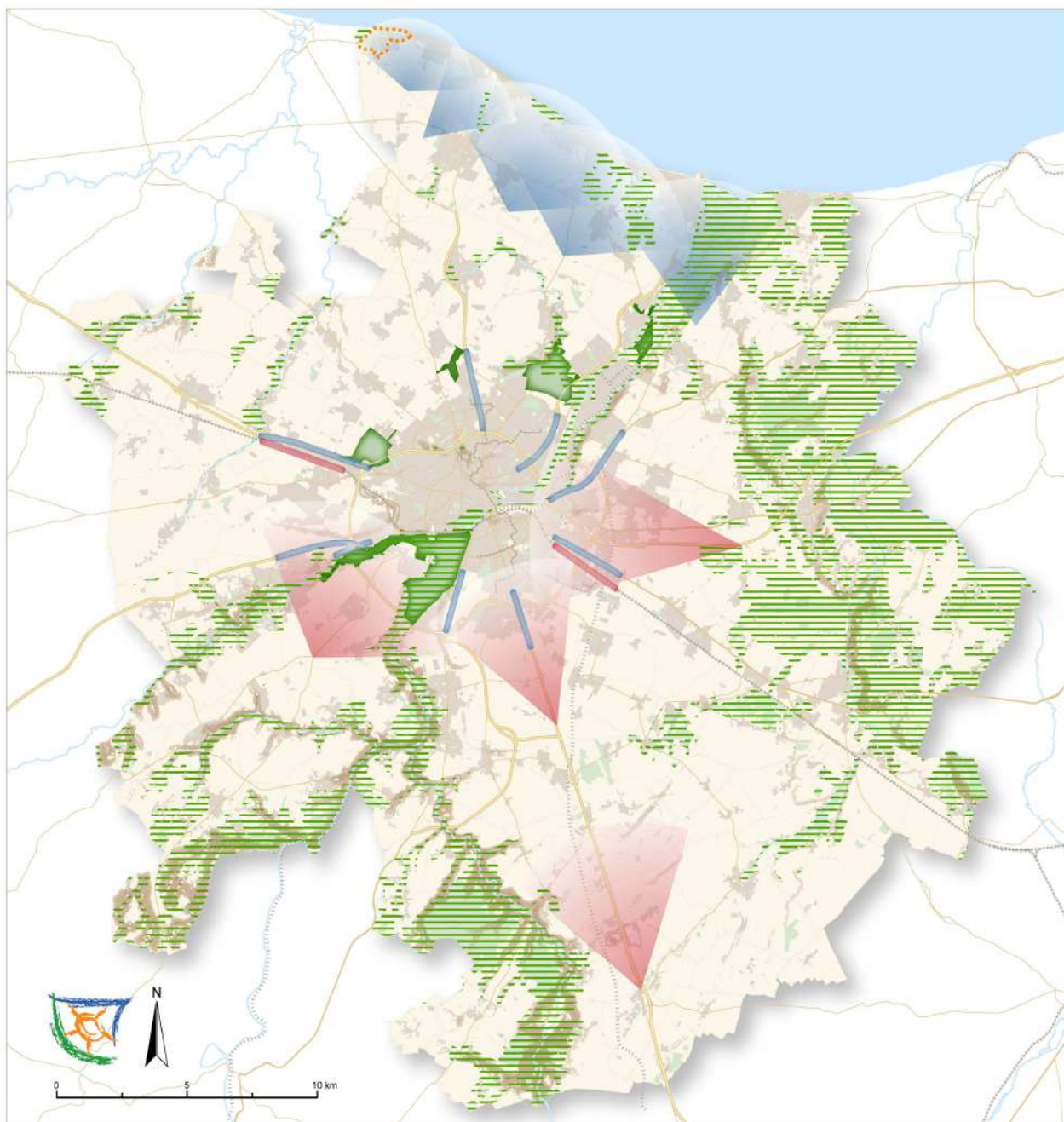
-  T.C.S.P. existant
-  Tracés de principes de T.C.S.P. à créer
-  Organiser la desserte des pôles non ferroviaires
-  Insertion urbaine des systèmes de transports reliant les pôles
-  Renforcer les haltes ferroviaires et en faire des pôles de centralités
-  Corridor ferroviaire métropolitain Bayeux-Caen-Lisieux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

Garantir aux habitants un cadre de vie de qualité



1
1



En valorisant le cadre urbain

-  Z.P.P.A.U.P. existante
-  Entrées d'agglomération routières
-  Entrées d'agglomération ferroviaires
-  Parcs périurbains de l'agglomération

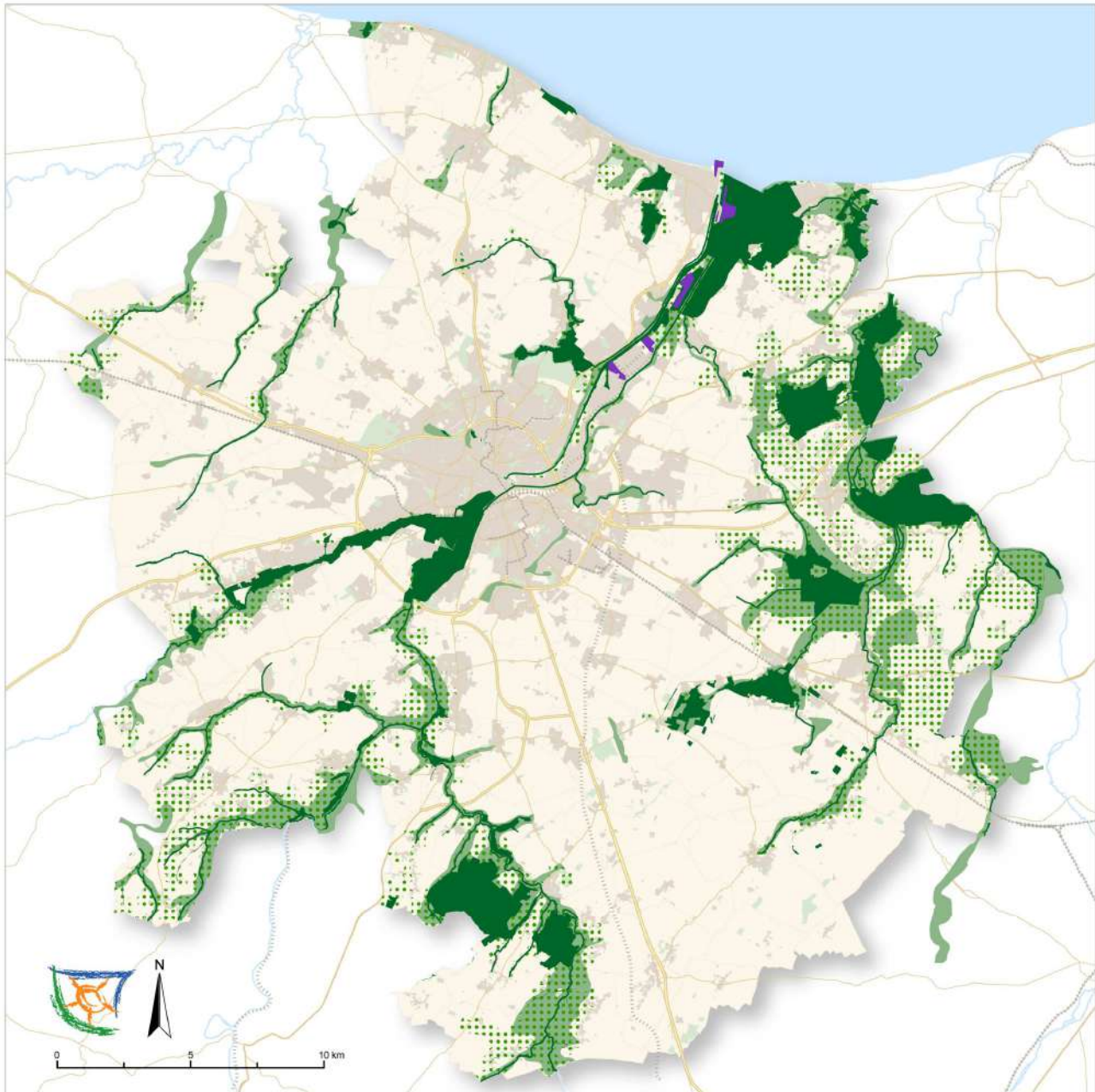
En préservant les paysages qui participent à l'identité du territoire

-  Vues panoramiques sur l'agglomération
-  Vues panoramiques sur le littoral

Éléments paysagers déterminants

-  Principaux espaces naturels (cf. trame verte et bleue de Caen-Métropole page suivante)
-  Côteaux

La Trame verte et bleue du territoire de Caen-Métropole



1
1



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



Syndicat Mixte Caen-Métropole

39, rue Desmoueux - 14000 Caen

Tél. : 02.31.86.39.00

Fax : 02.31.86.42.30

E-mail : contact@caen-metropole.fr

www.caen-metropole.fr



**Agence d'études d'Urbanisme
de Caen-Métropole**

10, rue du Chanoine Xavier Saint-Pol
14000 Caen

Tél. : 02.31.86.94.00

Fax : 02.31.39.88.83

contact@aucame.fr