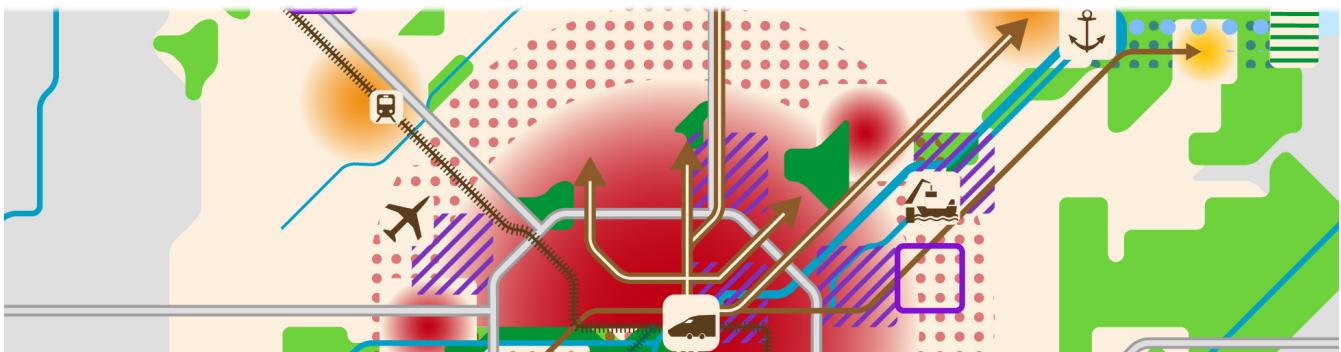




HISTOIRE DE LA VISION STRATÉGIQUE DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE – # 5

LE SCOT DE 2011

QUE SAVONS-NOUS ?



Publiée en décembre 2001, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) modifie en profondeur le droit de l'urbanisme. Les schémas directeurs doivent se transformer en schémas de cohérence territoriale (SCoT), aux visées beaucoup plus larges et intégrant de manière systématique les notions liées au développement durable.

Localement, les territoires autour de Caen sont entrés, au tournant du siècle, dans un grand mouvement d'organisation intercommunale. Entre 1997 et 2002, ce sont ainsi 8 intercommunalités qui sont créées autour de Caen, sans compter la transformation du district du grand Caen en Communauté d'agglomération. Avec la loi Chevènement de 1999 portant sur l'intercommunalité, ces communautés se dotent de la compétence « aménagement du territoire ».

L'obligation de transformation du schéma directeur en SCoT constitue alors l'occasion de repenser largement le périmètre de planification de la région caennaise.

LE RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES LOCALES

Le syndicat mixte Caen-Métropole, maître d'ouvrage du Schéma de cohérence territoriale, a été créé en juin 2004 sur les bases de l'ancien syndicat mixte du schéma directeur de l'agglomération caennaise qui avait eu l'originalité unique en France de perdurer au-delà de l'approbation du SDAC.

En fédérant la communauté d'agglomération Caen la mer et l'ensemble des communautés de communes créées autour de Caen, le syndicat mixte, élargi de 50 à 143 communes, s'est imposé comme l'instance de gouvernance à grande échelle du territoire. Ce rôle s'est trouvé renforcé par la prise de compétence « Pays » au 1^{er} janvier 2007.

Le syndicat mixte a donc prescrit dès sa création l'élaboration d'un SCoT, portant sur la communauté d'agglomération, neuf communautés de communes (CABALOR, Cingal, Cœur de Nacre, Entre Bois et Marais, Entre Thue et Mue, Evrecy-Orne-Odon, Plaine Sud de Caen, Rives de l'Orne et Val ès dunes) ainsi que 10 communes non encore en EPCI, soit 333 500 des 384 500 habitants de l'aire urbaine. Cette nouvelle échelle de planification proche de l'aire urbaine permet de limiter l'un des effets pervers du précédent document, qui a vu les dynamiques de périurbanisation s'étendre au-delà de son périmètre et mettre à mal l'organisation du développement prévu.

Périmètre du SCoT Caen-Métropole dans l'aire urbaine de Caen en 2011



REPÈRES

334 000
habitants en 2007 sur le
périmètre du SCoT

110 000
habitants en 2007 dans
la ville de Caen

Le périmètre du SCoT

10 communautés
de communes

1 communauté
d'agglomération

143 communes

90 000 ha

Le SCoT

3 documents

1
rapport de présentation
(Diagnostic, Etat initial
de l'environnement,
Evaluation environnementale, Justification
des choix retenus)

1
projet d'aménagement
et de développement
durable (PADD)

1
document d'orientations
générales (DOG)

587 pages

Le projet

+ 70 000
habitants à horizon 2030

3 000 ha urbanisables
à horizon 2030

9 pôles principaux et
pôles relais

6 espaces de projets
d'envergure métropolitaine

Ne manquait plus alors au syndicat que de se doter de l'outil technique de l'élaboration du SCoT, outil indépendant et mutualisé, autonome par rapport aux services de l'État ou de la communauté d'agglomération. C'est le modèle d'une agence d'urbanisme, structure associative, fédérant l'État et les différentes collectivités locales (Région, syndicat du SCoT et EPCI) qui est retenue. L'Agence d'études d'urbanisme de Caen-Métropole (Aucame) est ainsi agréée par l'Etat à la fin du mois de mars 2006 et opérationnelle dès l'automne de la même année, avec pour mission première l'élaboration du SCoT Caen-Métropole.

Les premiers travaux du SCoT ont réellement débuté en novembre 2006, par une série d'ateliers de diagnostic qui ont permis de créer une connaissance commune du territoire et de fédérer l'ensemble des acteurs. Le renouvellement des équipes municipales en 2008, s'il a retardé les travaux de finalisation du SCoT, n'a finalement pas remis en cause ni les constats partagés lors du diagnostic, ni les orientations du PADD débattues en 2007.

LE PROJET DU SCoT CAEN-MÉTROPOLE

Les choix effectués dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le document d'orientations générales (DOG) du SCoT Caen-Métropole ont été guidés par trois éléments :

- L'ambition d'améliorer la visibilité de Caen en tant qu'agglomération structurante de l'armature urbaine française et de valoriser sa position dans le nord-ouest européen.
- La nécessité d'impulser un nouveau mode de développement s'appuyant sur les principes du Grenelle de l'environnement.
- Établir un SCoT aisément applicable. Il a pour vocation d'organiser le développement sur le territoire de compétence du syndicat mixte, qui en assurera le suivi et la gestion de sa mise en œuvre.

Ainsi, le PADD affiche clairement ses ambitions, mettant en priorité la compétitivité économique comme préalable, l'éco-responsabilité au cœur du projet et affirmant l'hospitalité urbaine et la qualité de vie comme fondements de l'attractivité et de la cohésion sociale.

Ces ambitions se déclinent selon un parti d'aménagement résumé à la phrase suivante : « une ville renouvelée, dans une agglomération renforcée, ouverte sur la mer, au cœur d'un territoire préservé, multi-polarisé grâce à une nouvelle mobilité. »

Quantitativement, à horizon 2030, le SCoT prévoit d'accueillir 400 000 habitants sur son territoire, soit 70 000 de plus qu'en 2010, ce qui représente 50 000 logements à construire, dont 32 000 sur le périmètre de la Communauté d'agglomération (à 29 communes). La consommation d'espace non urbanisé est fixée, tous usages confondus, à 3 000 ha au maximum, soit un rythme de consommation annuel inférieur de 25 % à la décennie 2000-2010.

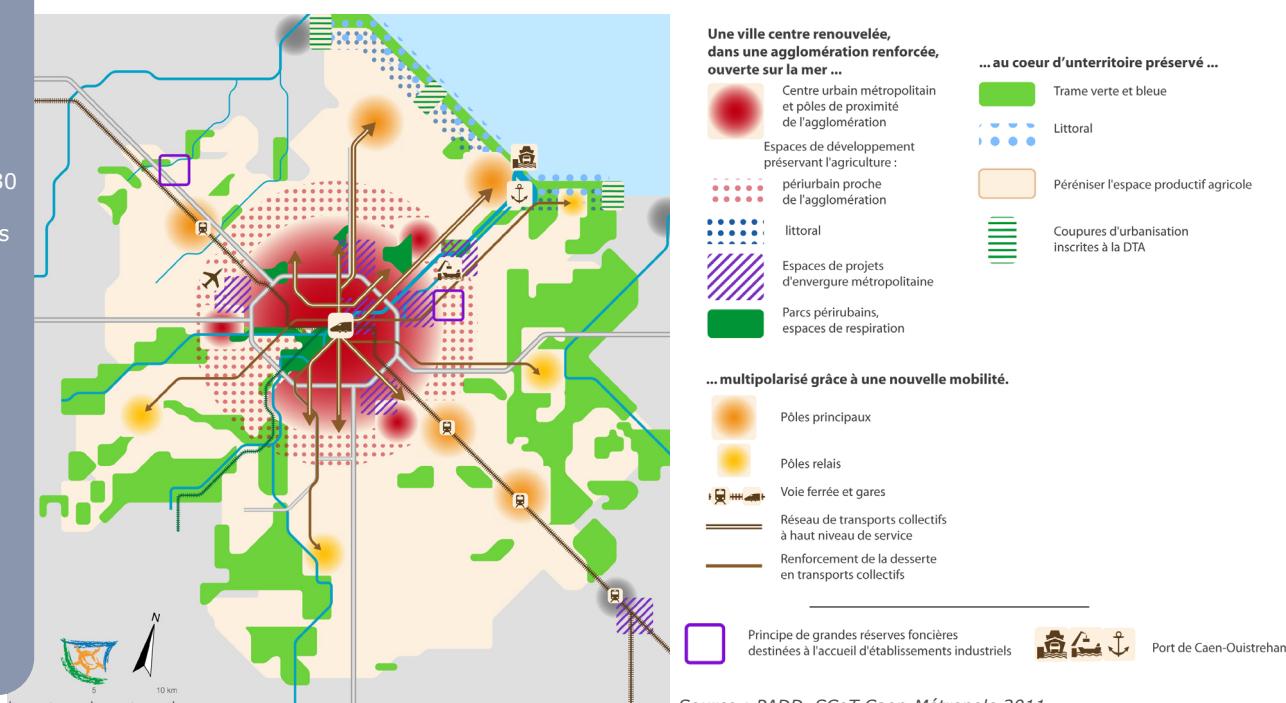
Consommation d'espace maximale à 20 ans

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

Source : DOG, SCoT Caen-Métropole 2011

Le SCoT inscrit notamment plusieurs espaces de projets d'envergure métropolitains, dont le développement doit être conçu dans le cadre de grands projets d'ensemble : le centre de Caen (et les rives de l'Orne), le Plateau Nord de Caen, le secteur du quartier Koenig, le Plateau de Colombelles, le quadrant sud-est de l'agglomération.

Les grands équilibres spatiaux du SCoT



Source : PADD, SCoT Caen-Métropole 2011

Pour partie, ces secteurs reprennent des territoires identifiés dans le SDAC. Sont aussi priorisés les grands projets d'infrastructures qui concourent à améliorer l'accessibilité lointaine de Caen (soutien aux projets de liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Normandie, achèvement de la mise aux normes autoroutières des grandes infrastructures, amélioration de l'accessibilité des infrastructures portuaires...).

En revanche, *a contrario* des documents précédents, le SCoT souhaite limiter la construction de nouvelles infrastructures routières qui n'auraient pas pour vocation d'améliorer l'accessibilité lointaine de Caen ou qui ne seraient pas support de développement urbain. Cette mesure traduit la volonté d'appuyer le développement de Caen-Métropole sur une nouvelle mobilité. Pour ce faire, deux principes structurants : la polarisation du développement et son corollaire, la priorité donnée aux transports collectifs, notamment au fer. Les communes accueillant des haltes ferroviaires ont ainsi été « surclassées » dans l'armature urbaine caennaise pour leur permettre un développement plus important.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET DU SCoT

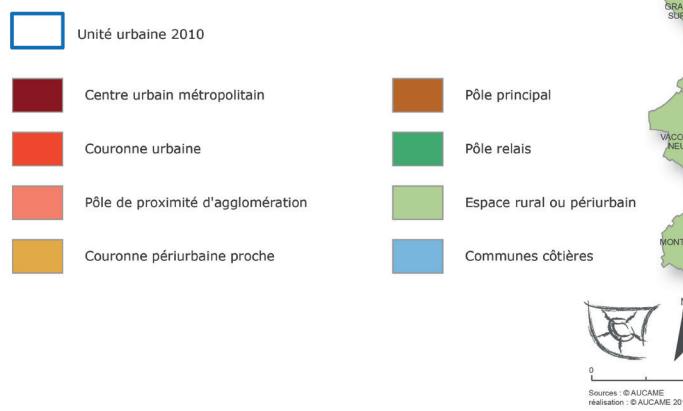
Par rapport aux documents précédents, le SCoT a pris une ampleur nouvelle face aux enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement.

Tout d'abord, le SCoT est désormais soumis à évaluation environnementale, dont la procédure issue de directives européennes est traduite dans le droit français en 2004. Non seulement, il présente un état initial complet de l'environnement, mais il fait aussi l'objet d'une démarche itérative d'évaluation environnementale, selon les principes « d'éviter, réduire, compenser ».

De plus, l'élaboration du SCoT s'est faite concomitamment aux publications des conclusions du « Grenelle de l'environnement ». Les élus de Caen-Métropole ont choisi d'essayer de traduire les objectifs de celui-ci dans le SCoT, en participant à la démarche nationale des « SCoT du Grenelle » initiée par le secrétariat d'Etat à l'aménagement du territoire. Le SCoT Caen-Métropole a été retenu sur deux sujets à caractère novateur :

- L'étude sur l'articulation entre le SCoT et le plan climat territorial ;
- L'étude sur la définition d'une Trame verte et bleue.

Enfin, traduisant les nouveaux objectifs de la loi SRU, le projet même du SCoT vise à mettre en œuvre un développement urbain moins consommateur en énergie et en foncier : principe de polarisation pour limiter les déplacements automobiles et massifier les trans-



ports collectifs, limitation de l'enveloppe foncière constructible par commune et augmentation des densités en fonction du niveau de polarisation communale, protection des espaces naturels de la Trame verte et bleue ...

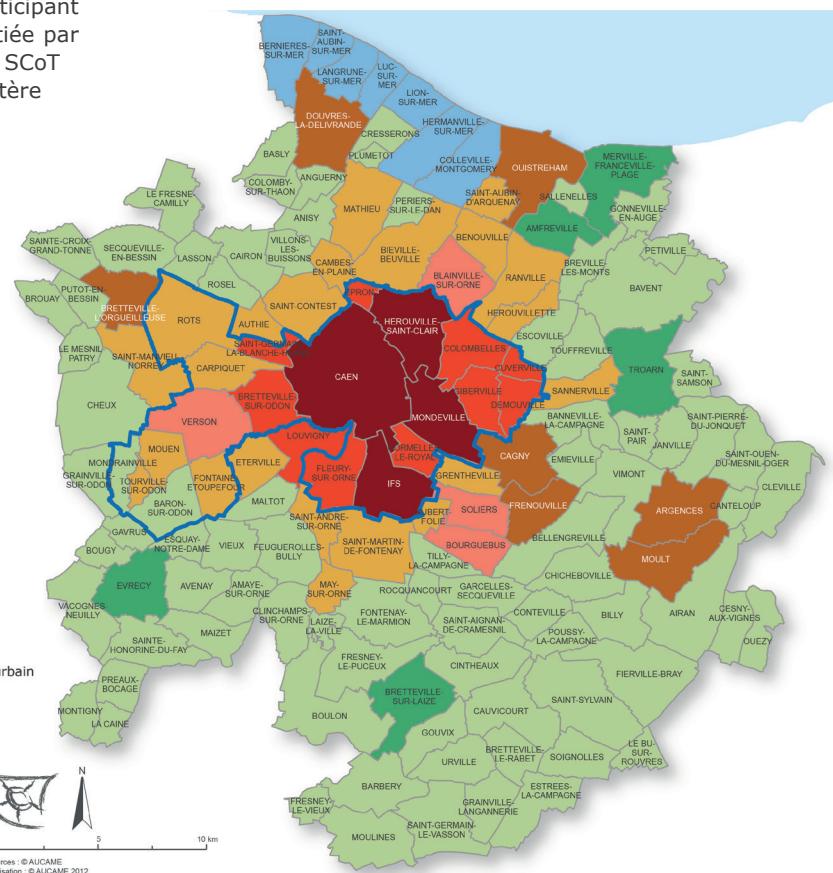
UN SCoT QUI SE VEUT PLUS OPÉRATIONNEL

Le SCoT Caen-Métropole 2011 est conçu de manière plus normative, charge aux collectivités compétentes d'en mettre en œuvre les mesures. Le Document d'orientations générales (DOG) dans lequel sont définies les règles et orientations du SCoT, présente ainsi pour chacun de ses chapitres une construction identique : un rappel des grands principes (les objectifs), des dispositions avec lesquels les documents de rang inférieur doivent être compatibles (les orientations) et des mesures concrètes dont le SCoT entend favoriser la mise en œuvre, sans leur conférer un caractère opposable (les recommandations).

Pour les mesures de portée générale, le SCoT s'appuie principalement sur l'armature urbaine du territoire ; les principes d'aménagement, de densité de logements, de répartition de l'activité économique ou bien d'accueil d'équipements sont déclinés selon le type de commune.

L'encadrement de la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers est aussi beaucoup plus marqué que dans le SDAC. Les communes rurales se voient attribuer un maximum d'hectares urbanisables, les autres ont des objectifs de densités minimales à atteindre dans leurs opérations d'urbanisme. Enfin, pour favoriser la mise en œuvre de politiques communautaires, les intercommunalités qui se lancent dans un PLH ou un PLUi peuvent fixer elles-mêmes les règles de répartition de l'urbanisation et de densité, en respectant les grands principes du SCoT et l'enveloppe foncière maximale qui leur est attribuée.

L'armature urbaine



Source : DOG, SCoT Caen-Métropole 2011

UN BILAN ENCOURAGEANT

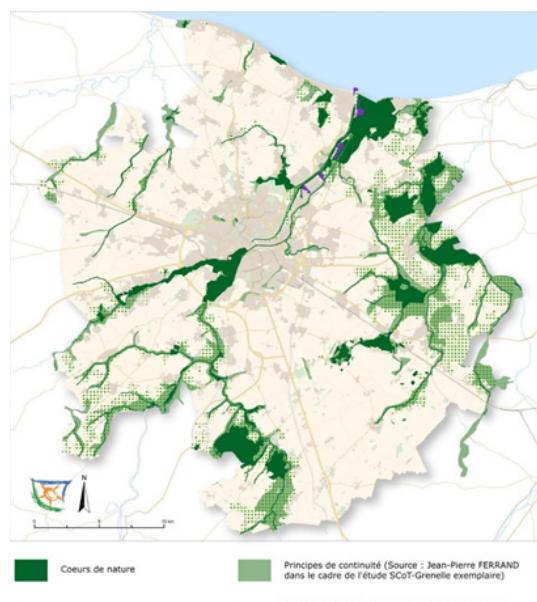
Tous les six ans, le SCoT doit désormais faire l'objet d'une évaluation de sa mise en œuvre et, le cas échéant, être révisé. En 2017, le SCoT Caen-Métropole a ainsi fait l'objet d'une évaluation par l'agence d'urbanisme. Par rapport aux grands objectifs que s'était fixé le SCoT, la trajectoire prise au bout de six ans est très positive sur plusieurs points :

- Une nouvelle façon de produire du logement : plus dense, plus diversifié et localisé en majorité dans l'agglomération caennaise. La part du collectif est ainsi passée de 33 % à 55 % dans la construction neuve.
- Une limitation de la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières, en diminution d'environ 30 % par rapport à la période antérieure au SCoT, en dessous des objectifs fixés.
- Une bonne préservation des espaces naturels protégés de la Trame verte et bleue. Seules 9 constructions, dont les permis de construire étaient antérieurs à l'approbation du SCoT, ont été recensées sur ces espaces, représentant moins d'un hectare urbanisé.

En revanche, le bilan est plus mitigé en ce qui concerne la mobilité et la polarisation. L'étalement urbain lointain est bel et bien freiné, mais au profit de la couronne périurbaine proche plutôt que de l'agglomération dense et des pôles. Les projets d'aménagement, plus complexes à mettre en place dans ces communes, n'avaient pas encore abouti à l'horizon temporel de l'évaluation. L'offre de transports collectifs, qui s'appuyait fortement dans le SCoT sur le renforcement de l'armature ur-

baine, a peu évolué en six ans. Sur ces sujets, le temps d'évolution des comportements individuels et la durée de montage opérationnel de grands projets (projets de ZAC, création de lignes de transports lourds) rendent aléatoire l'évaluation à court terme.

La trame verte et bleue



La définition d'une Trame verte et bleue constitue un apport majeur du SCoT 2011.

Source : DOG, SCoT Caen-Métropole 2011

Le SCoT Caen-Métropole de 2011 n'aura pas vécu longtemps puisqu'il est officiellement mis en révision dès le 5 juillet 2013 et qu'un nouveau SCoT est approuvé le 18 octobre 2019 pour suivre la recomposition des intercommunalités sur le territoire et les nombreuses évolutions législatives.

Pourtant, tout en s'inscrivant en partie dans la continuité des projets (notamment des projets d'infrastructures) des documents précédents, le SCoT Caen-Métropole 2011 marque bien une nouvelle étape dans la planification du bassin caennais. En effet, au-delà des traditionnels grands projets urbains ou d'infrastructures, il a permis d'introduire de nouveaux concepts d'aménagement durable sur l'ensemble du territoire, tels les principes de l'armature urbaine, de la Trame verte et bleue ou bien encore du lien urbanisme-transport, principes aujourd'hui bien compris et que se sont appropriés les élus locaux.

L'élaboration du SCoT de 2011 marque aussi une nouvelle étape dans la structuration de la gouvernance locale, autour du syndicat mixte Caen-Métropole, qui fédère alors la quasi-totalité des territoires de l'aire urbaine de Caen, et grâce à la mise en place d'une structure d'études, d'observation et d'anticipation pérenne, au service de l'ensemble de ces territoires, l'Agence d'études d'urbanisme de Caen-Métropole, devenue depuis Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole.

- **Schéma de cohérence territoriale Caen-Métropole**, approuvé le 20 octobre 2011. Disponible sur www.caen-metropole.fr
- **Sur la loi SRU :** www.cohesion-territoires.gouv.fr/loi-solidarite-et-renouvellement-urbain-sru

- **Analyse des résultats de l'application du SCoT après 6 ans de mise en œuvre** - Aucame, document annexé à la délibération du conseil syndical du 9 octobre 2017.
Document disponible sur www.caen-metropole.fr

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2019
Illustrations : AUCAME, sauf mention contraire
Contact : thomas.boureau@aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 4^e TRIMESTRE 2019
ISSN : 1964-5155

Imprimé sur papier sans chlore ni bois



Agence d'urbanisme de Caen Normandie
21 rue de la Miséricorde - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



Retrouvez nos publications en flashant ce QR Code

