

Synthèse des échanges sur le bilan du Schéma Directeur

Jeu de fiches élus – 7 et 15 décembre 2009

Quelles sont les grandes orientations du Schéma Directeur à réaffirmer ou à renforcer dans le futur SCOT ?

- L'organisation du transport de marchandise, notamment en valorisant la voie d'eau et le fer est une orientation à promouvoir dans le futur SCOT. La Seine, colonne vertébrale de l'agglomération (avec une drôle de scoliose !!!! ☺) doit être valorisée à cette fin. Néanmoins, cette orientation demandera des arbitrages entre le développement du transport fluvial et la protection du fleuve et de ses milieux.
- La desserte du plateau est par des transports en commun performants est à réétudier dans le futur SCOT. C'est un secteur qui accueille de nombreux logements mais peu d'emplois. Les habitants sont donc nécessairement contraints de se déplacer. Le lancement de démarches telles les contrats d'axe (où les communes maîtres de l'urbanisation et la Communauté pourraient s'engager mutuellement à des aménagements où l'urbanisation est cohérente avec le développement des transports en commun) pourraient être promus, sans attendre la réalisation du contournement est.
- La recherche d'une intermodalité intégrée est à renforcer. La coordination entre les AOT (autorités organisatrices des transports comme la CREA, la SNCF ou la Région pour les TER)) doit être renforcée, notamment pour faciliter les correspondances (horaires, ...)
- La requalification des voies pénétrantes dans l'agglomération doit être renforcée et anticipée pour promouvoir des usages alternatifs à la voiture et améliorer la cadre de vie des habitants. En termes d'image, ces pénétrantes sont aussi des entrées d'agglomération à valoriser.
- La promotion des modes est à réaffirmer et à renforcer. L'orientation du Schéma Directeur était très vague et floue sur ce thème majeur, notamment pour l'amélioration de la qualité de vie et des déplacements. Le développement de la marche et du vélo doivent être encouragé par des aménagements qui garantissent la sécurité des usagers, sans créer de conflits d'usages néanmoins. En effet, plus l'espace est dédié à un mode, plus il peut apparaître de conflit avec les autres modes dont l'espace est contraint. Le partage des voiries doit être recherché et les déplacements des poids lourds canalisés.
- La place d'Elbeuf comme second centre de l'agglomération après Rouen doit être renforcée. Malgré la disparition de certains services publics, des fonctions, notamment universitaires ont été renforcées depuis 2001. Le pôle d'Elbeuf est un pôle d'emplois important pour l'agglomération. Sa liaison à Rouen par les transports en commun reste à améliorer. Des progrès ont été faits avec le cadencement des liaisons ferroviaires entre Rouen et Elbeuf-Saint-Aubin par la Région et la SNCF. Les autres liaisons en transports en commun ne sont pas assez développées et performantes par rapport à la route.

- L'objectif de renouvellement urbain doit être poursuivi, dans tous les domaines. Il est ainsi nécessaire de « refaire l'industrie sur l'industrie ». En effet, souvent le renouvellement urbain se fait au profit de nouveaux logements, bureaux, commerces ou équipements, mais les activités industrielles et artisanales sont souvent repoussées plus loin des centres.
- La résorption des friches urbaines est un travail long et difficile, souvent coûteux. Néanmoins il est nécessaire de réaffirmer cette orientation et de changer l'optique sur ces aménagements : de coûteuses, elles doivent être considérées comme des investissements pour l'avenir. Une réflexion sur le portage financier de ces opérations par les collectivités sera à approfondir.
- L'objectif de dynamiser les secteurs centraux doit être réaffirmer. Il ne faut néanmoins pas se focaliser que sur le renforcement de certaines fonctions urbaines supérieures (université, ...) mais aussi améliorer la qualité de vie en ville et les services publics, notamment des transports en commun performants et adaptés aux fonctions et activités que l'on souhaite voir se développer dans les centralités.

Quelles sont les grandes orientations à requestionner ?

- La nécessité de statuer sur le devenir de l'aéroport de Boos ne peut plus être posée dans les mêmes termes qu'en 2001. Les possibilités du développement de liaisons internationales à partir de ce site n'est plus d'actualité d'autant plus que les liaisons aériennes nationales reliant l'aéroport de Rouen à des hubs internationaux ou nationaux (Lyon Saint Exupéry notamment). La connexion de l'agglomération rouennaise aux lignes internationales pourrait être appréciée par rapport à l'accessibilité aux grands aéroports internationaux, notamment Roissy-Charles-de-Gaulle (desservis directement par TGV depuis peu à partir de Rouen), mais aussi Beauvais, hub de nombreux vols low-cost ou Deauville, désigné par les deux régions Normandie pour devenir l'aéroport régional.
- La liaison ferrée rapide vers l'Île de France, dont il était question dans le Schéma Directeur de 2001, est aujourd'hui inscrite dans un contexte différent, poussé par les réflexions sur le Grand Paris qui ont permis le lancement d'études par RFF sur la ligne Paris-Mantes-Rouen-Le Havre. Elle est aussi à réfléchir avec la construction de la nouvelle gare d'agglomération sur le site de Saint Sever, déterminé suite aux nombreuses études lancées depuis 2001.
- La réalisation du contournement est de l'agglomération reste une priorité. L'aménagement des secteurs irrigués par le contournement est peut néanmoins être anticipé, par des démarches de type « contrat d'axes » qui planifie la desserte en transport en commun et une urbanisation cohérente avec ces dessertes (plus de densité de logements, d'activités, d'équipement autour des arrêts). Cette démarche de réflexion autour de la cohérence entre urbanisme et déplacements, localisation des emplois et des logements est nécessaire pour limiter la saturation des nouveaux tels la rocade nord et la Sud III.
- La réalisation d'une trame verte et bleue reste un objectif à poursuivre, notamment pour développer la qualité de vie et les liens entre les espaces urbains et les rivières de l'agglomération. Sa définition est cependant différente de celle donnée aux trames vertes et bleues médiatisées lors du Grenelle de l'environnement qui sont pensées comme des supports de la biodiversité et de la circulation des espèces. La trame

verte et bleue du Schéma Directeur devait aussi permettre le développement des modes doux piétons et cyclistes. Ce lien est important mais ne doit pas être exclusif, notamment pour le développement des liaisons douces.

- Le Schéma Directeur préconisait de renforcer les relations entre les fonctions universitaires et l'agglomération. Un travail plus poussé sur le développement des formations professionnelles et universitaires et les activités économiques du territoire devrait être engagé, en prenant en compte les lycées professionnels et les besoins des entreprises.
- Le Schéma Directeur préconisait à la fois de développer des activités en zone urbaine – spécialement en profitant des opérations de renouvellement urbain – et de créer des zones d'activités périphériques. Alors que des opérations d'importance de renouvellement urbain pour des activités économiques (Seine Sud) vont rendre disponibles des espaces pour l'industrie et l'artisanat, il peut être nécessaire de s'interroger sur la pertinence de développer en même temps des sites périphériques pour l'activité économique. Cette réflexion appelle aussi la nécessité de concevoir un urbanisme où les liens entre la localisation des emplois et de l'habitat sont plus étroits.

Quelles sont les grandes évolutions à prendre en compte pour le SCOT de la CREA ?

- L'élaboration du Schéma directeur a eu lieu au moment du renforcement de l'intercommunalité avec la création des communautés d'agglomération et de la mise en place de la taxe professionnelle unique qui permettait de repenser l'aménagement de zones d'activités en dehors des nécessité du financement des communes. Les discussions sur la réforme des collectivités territoriales et de la taxe professionnelle sur laquelle repose une part importante du budget des EPCI seront à prendre en compte dans l'élaboration du futur SCOT.
- Le Grenelle de l'environnement, et la hausse inéluctable des prix de l'énergie et des matières premières doivent interpeller pour le futur SCOT. Ainsi les coûts des opérations de renouvellement urbain doivent être considérés comme des dépenses d'investissement pour le futur tandis qu'il est nécessaire d'apprécier tous les coûts cachés de l'étalement urbain, notamment à long terme.
- Les reconfigurations de l'économie et de l'industrie mondiale, notamment automobile (développement des véhicules « propres » où les constructeurs français sont en retard par rapport à leurs concurrents), impose de s'interroger sur le positionnement du système industriel local sur lequel repose une partie de l'économie de l'agglomération. La part de grands groupes, fortement dépendant de la conjoncture mondiale constitue-t-elle un risque de déstabilisation.
- La Seine représente un potentiel important pour le développement du transport fluvial, qui s'est développé ces dernières années et sera amené à poursuivre sa croissance. La construction du canal Seine Nord Europe, reliant la Seine au niveau de confluence avec l'Oise et le réseau de voies d'eau et de canaux à grand gabarit de l'Europe est une opportunité indéniable pour le développement du transport fluvial. Il s'agira se cerner si le positionnement de ce canal est un risque ou une opportunité pour le territoire de la CREA (risque de perte de trafic au profit des ports de l'Europe

du Nord) ? Aussi la prise en compte du projet stratégique du grand port maritime de Rouen est-elle nécessaire.

- La prise de la compétence tourisme pour l'agglomération de Rouen est nouvelle. Cette activité a un potentiel important pour le développement économique et de l'emploi mais aussi de l'image pour l'agglomération. La Seine peut être le support de la mise en tourisme du territoire.
- Les perspectives de réouverture possible de la ligne ferroviaire Rouen-Evreux, qui pourrait être prolongée vers Orléans (la ligne Chartres-Orléans est en projet de réouverture par le conseil régional du Centre) doivent être prises en compte.
- Le rôle des gares dans l'organisation de l'urbanisation du territoire n'était pas affiché fortement dans le Schéma Directeur. Aussi, il semble que, tant la gare d'agglomération que les gares périurbaines et les arrêts du tram-train doivent être des atouts majeurs pour organiser le territoire.
- Le Schéma Directeur identifiait des pôles urbains extérieurs à l'agglomération Rouen-Elbeuf comme points d'appui du développement métropolitain, mais peu d'actions de coopération ont été véritablement engagées. La création de l'Agence d'urbanisme sur un périmètre large et la volonté de s'inscrire dans une démarche d'InterSCOT avec les projets de territoires voisins (Roumois, Pays entre Seine et Bray, Vexin, Seine Eure Forêt de Bord) laissent présager d'une coopération plus intense.
- Les impacts de la Politique Agricole Commune (PAC) sur le monde agricole dépassent largement les compétences des collectivités locales, même si elles les interpellent. L'évolution du comportement des consommateurs, recherchant des circuits courts et des produits d'agriculture biologique, modifie le regard de la société sur le monde agricole. Il est nécessaire de travailler avec les agriculteurs sur de nouvelles relations entre la ville et l'agriculture. Une charte agricole permettrait peut-être de formaliser ces nouvelles relations.
- Le classement du site des boucles de la Seine est jugé comme un élément positif pour contrer la pression foncière autour des villages et bourgs de la vallée de la Seine aux paysages exceptionnels. Ce classement permet de préserver les paysages sans les figer. Il génère néanmoins des craintes pour le monde économique, estimant qu'il générera plus de contraintes pour les entreprises et les exploitations agricoles.