

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE / PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE



2.

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

PLUi prescrit le 08.07.2021
PLUi arrêté le XX.XX.XXXX
PLUi approuvé le XX.XX.XXXX



version provisoire

PREAMBULE.....	5
3 DÉFIS A RELEVÉ.....	9
1. Faire entrer le territoire dans l'ère post-carbone.....	9
2. Adapter la façon d'aménager.....	10
3. Répondre aux besoins des habitants et de ceux qui participent à la vie du territoire.....	10
AXE 1. Entre estuaire et Pointe de Caux : ancrer le projet dans son histoire et sa géographie.....	11
1. Valoriser les qualités intrinsèques du territoire.....	12
1.1. Préserver la diversité et la qualité des sites, paysages et patrimoines.....	12
1.2. Valoriser les ensembles naturels du territoire et améliorer leurs fonctionnalités.....	15
1.3. Ménager les ressources naturelles du territoire.....	19
Zoom sur... la loi Climat et Résilience et la déclinaison locale des objectifs de sobriété foncière.....	20
1.4. Soutenir l'économie agricole locale et la pêche maritime, dynamiques et responsables.....	24
2. Faire référence en matière de résilience et d'adaptation au changement climatique.....	27
2.1. Tenir compte des vulnérabilités du territoire face aux changements climatiques et à l'exposition aux risques.....	27
2.2. Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air et lutter contre les pollutions et les nuisances.....	29
2.3. Agir pour la transition énergétique afin de tendre vers la neutralité carbone à l'horizon 2050... 30	
AXE 2. Promouvoir l'attractivité d'une métropole maritime rayonnante.....	33
1. Conduire les transitions du paysage maritime, portuaire, industriel et logistique du territoire.....	34
1.1. Poursuivre le renforcement du dynamisme portuaire au service du rayonnement international du territoire et des retombées économiques locales.....	34
1.2. Renforcer la vocation logistique du territoire en lien avec son rôle de tête de pont de la vallée de la Seine 35	
1.3. Favoriser le redéploiement et la diversification de l'industrie autour de la décarbonation et de la transition énergétique.....	35
1.4. Accompagner la mise en œuvre d'une politique foncière cohérente à l'échelle de la ZIP.....	36
2. Créer les conditions d'un développement économique pérenne, en appui des locomotives économiques du territoire.....	37
2.1. Optimiser les conditions d'accueil des activités économiques au sein des différentes zones d'activité.....	37
2.2. Répondre aux besoins d'évolution des activités économiques en retrait des secteurs à vocation économique.....	39
2.3. Consolider les écosystèmes territoriaux favorables à l'innovation et au développement endogène du territoire.....	40
3. Confirmer le dynamisme et l'attractivité du cœur métropolitain.....	43
3.1. Développer l'offre tertiaire dans le cœur métropolitain.....	43
3.2. Consolider le cœur métropolitain havrais comme espace préférentiel d'accueil des grands équipements.....	43
Zoom sur... le cœur métropolitain : un territoire de projet attractif au bénéfice de la Communauté urbaine.....	44
4. Renforcer la valorisation touristique du territoire.....	45
4.1. Préserver et valoriser la diversité des patrimoines.....	45

4.2.	Renforcer la capacité de la destination à générer des retombées économiques.....	45
4.3.	Diffuser les flux touristiques à l'ensemble du territoire	46
4.4.	Promouvoir un tourisme durable	46
AXE 3. Construire la métropole des proximités et des complémentarités territoriales		47
1.	Promouvoir un développement équilibré du territoire, en phase avec la diversité des communes.....	48
1.1.	S'appuyer sur une armature urbaine équilibrée, support du développement territorial	48
1.2.	Renforcer les centralités comme lieux privilégiés d'intensité urbaine	51
	Zoom sur... l'application de la loi Littoral	54
1.3.	Répondre aux différents besoins en équipements et services publics des habitants	56
2.	Mettre en œuvre une politique locale du logement qualitative, équilibrée et inclusive, répondant aux besoins des ménages et participant à la qualité du cadre de vie	57
2.1.	Produire et mobiliser environ 12500 logements sur la période 2021-2035, en prenant appui sur l'armature urbaine du territoire.....	57
2.2.	Répondre à la diversité des attentes des ménages en matière de logement.....	59
3.	Améliorer les conditions de mobilité selon une organisation réaliste et plus efficace	61
3.1.	Poursuivre le développement de l'offre en transports collectifs.....	61
	Zoom sur... le Plan de Mobilité 2023 - 2033	63
3.2.	Accompagner le développement des modes actifs.....	63
3.3.	Maîtriser les déplacements automobiles en optimisant les infrastructures existantes	64
4.	Consolider l'appareil commercial du territoire.....	67
4.1.	Veiller à l'équilibre de l'armature commerciale.....	67
4.2.	Conforter l'attractivité commerciale du territoire.....	68

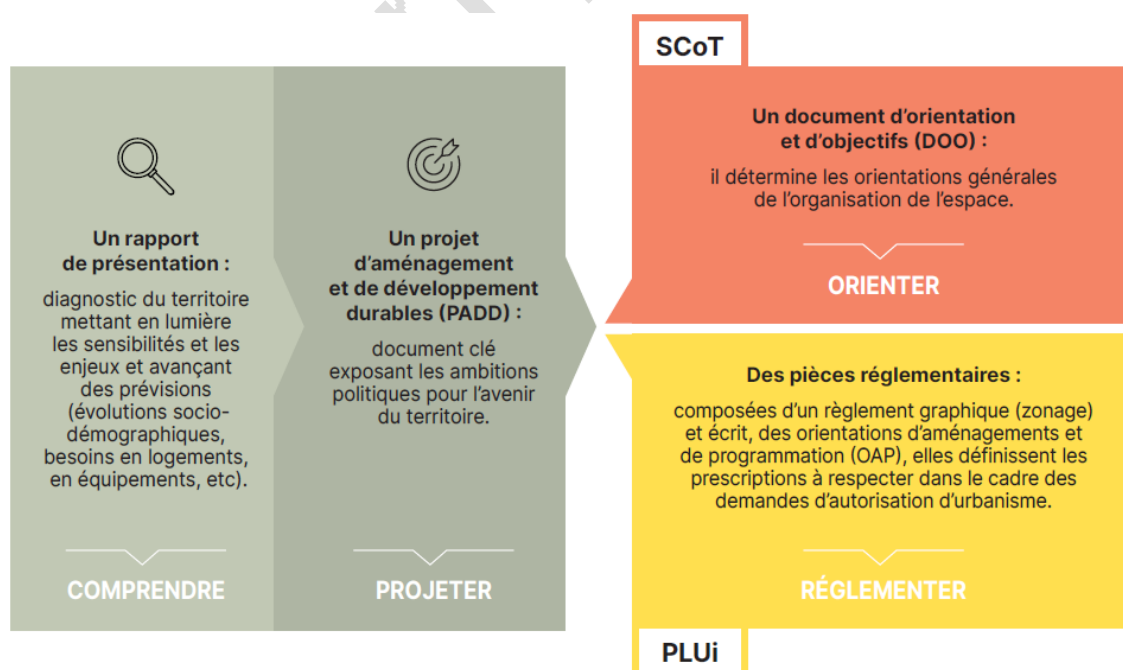
PREAMBULE

SCoT et PLUi : 2 démarches pour un projet stratégique commun

La Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole mène de manière coordonnée la révision du Schéma de Cohérence Territoriale Le Havre Pointe de Caux Estuaire (SCoT) et l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) sur l'ensemble des 54 communes qui la composent.

Le SCoT porte les grandes orientations prospectives en matière d'aménagement et précise les conditions d'organisation territoriale. Le PLUi est quant à lui le document d'urbanisme local de référence pour l'instruction des autorisations d'urbanisme et constitue un relai opérationnel et réglementaire des ambitions pour l'aménagement du territoire.

Ces deux documents portent la vision d'aménagement pour le territoire de la Communauté urbaine d'ici 2035. Elle est traduite dans un document commun aux deux démarches : le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), clé de voûte du SCoT/PLUi et guide stratégique pour le développement du territoire pour la prochaine décennie.



Ce que dit le code de l'urbanisme :

Conformément aux dispositions de l'article L151-5 du code de l'urbanisme, le PADD du PLUi définit :

« 1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

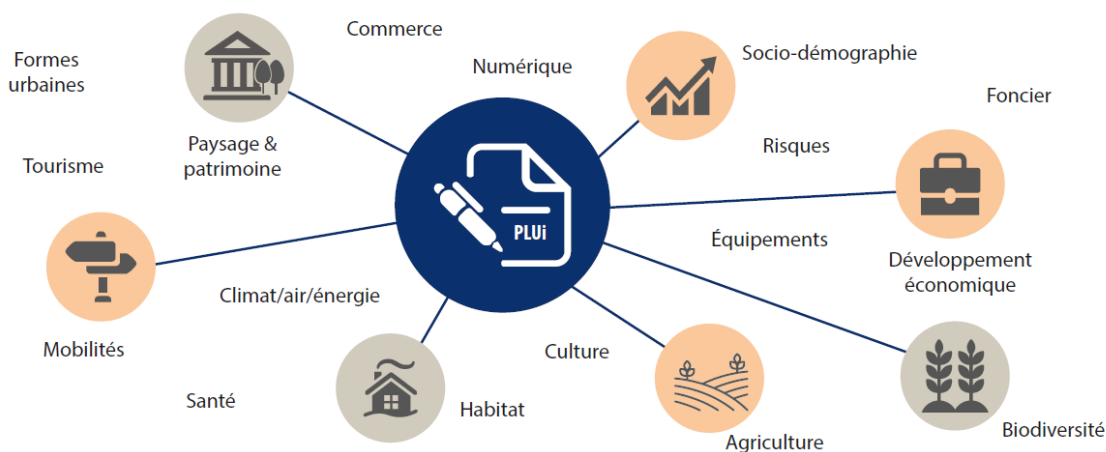
2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des énergies renouvelables, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

[...] le projet d'aménagement et de développement durables fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

Il ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen d'une étude de densification des zones déjà urbanisées, que la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés [...]. »

La Communauté urbaine a prescrit la révision du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire en octobre 2020. Cette procédure n'intègre pas les dispositions de l'ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 concernant la modernisation des SCoT, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2021. L'article L141-4 du code de l'urbanisme, dans sa version antérieure au 1^{er} avril 2021, précise le contenu attendu du PADD du SCoT :

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. [...] »



Un document simple, non technique, accessible à tous et qui doit faire l'objet de débats

Pour le SCoT, l'article L143-18 du code de l'urbanisme (version antérieure au 1^{er} avril 2021) prévoit :

« Un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L143-16 sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma. »

Pour le PLUi, le débat du PADD doit être organisé au sein du conseil communautaire et des 54 conseils municipaux dans les conditions prévues à l'article L153-12 du code de l'urbanisme :

« Un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale et des conseils municipaux ou du conseil municipal sur les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables mentionné à l'article L151-5, au plus tard deux mois avant l'examen du projet de plan local d'urbanisme. »

Lorsque le plan local d'urbanisme est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, le débat prévu au premier alinéa du présent article au sein des conseils municipaux des communes membres est réputé tenu s'il n'a pas eu lieu au plus tard deux mois avant l'examen du projet de plan local d'urbanisme. »

Structure du PADD

Les orientations du PADD sont construites à la lumière des enjeux mis en exergue lors de la réalisation du diagnostic et des ambitions politiques pour le territoire, exprimées dans le cadre de la charte de gouvernance PLUi.

Avec la volonté de se donner une vision à long terme du territoire, l'élaboration du diagnostic et la réflexion prospective ont permis aux acteurs du territoire Le Havre Seine Métropole de mesurer l'importance de se doter d'un projet commun et fédérateur, chacun y contribuant dans son domaine de compétence.

Le PADD est structuré en 3 axes, eux-mêmes déclinés en orientations.

UNE AMBITION POUR LE TERRITOIRE

AXE 1

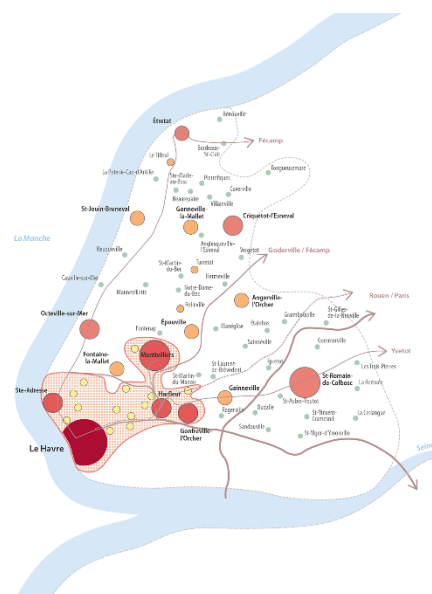
Entre estuaire et pointe de Caux,
ancrer le projet dans son histoire et sa géographie

AXE 2

Promouvoir l'attractivité d'une
métropole maritime rayonnante

AXE 3

Construire la métropole des proximités
et des complémentarités territoriales



Les orientations sont localisées autant que possible sur des cartogrammes annexés au Projet d'Aménagement et de Développement Durables qui ont uniquement une valeur illustrative pour faciliter la compréhension du projet stratégique.

Document de synthèse entre l'urbanisme réglementaire et l'urbanisme de projet, le PADD n'est pas opposable aux tiers mais porte l'ambition de faire atterrir ces orientations en prescriptions et recommandations dans les pièces réglementaires des documents d'urbanisme : dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) et le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) pour le SCoT, dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et les règlements graphique et écrit pour le PLUi.

version provisoire

3 DÉFIS À RELEVER

Lors de la construction du PADD, trois défis à relever ont été mis en évidence. Ils s'inscrivent de manière transversale à l'ensemble des orientations du PADD. Le PLUi permet de les inscrire durablement, et de les placer au cœur du projet stratégique commun.



1. Faire entrer le territoire dans l'ère post-carbone

A l'heure où les effets du changement climatique sont de plus en plus manifestes, où la raréfaction des combustibles fossiles s'accélère et où le contexte géopolitique instable souligne l'interdépendance énergétique de nos sociétés mondialisées, la décarbonation s'impose comme un axe majeur des stratégies territoriales, qui se décline à toutes les échelles.

Le Havre Seine Métropole agit en faveur des transitions écologique, énergétique, industrielle et numérique du territoire afin de prendre toute sa place dans la lutte contre le changement climatique et l'épuisement des ressources naturelles. C'est en ce sens que la Communauté urbaine porte le projet de « métropole verte et bleue » à l'horizon 2040 et inscrit son ambition de développement dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'engagement de la Communauté urbaine pour le développement d'une stratégie bas carbone se concrétise notamment par l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial et dans la mise en œuvre du Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE). Les acteurs du territoire participent également à cette ambition. L'engagement de la zone industrialo-portuaire du Havre dans l'appel à projets « Zones industrielles Bas Carbone » (ZiBaC) dans le cadre du plan d'investissement France 2030 témoigne de cette dynamique collective vers la décarbonation.

2. Adapter la façon d'aménager

Gestion économe du foncier, limitation de l'étalement urbain, réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels : autant de notions associées aux grandes évolutions du Code de l'urbanisme depuis plus de 20 ans. Même si le rythme d'artificialisation a considérablement ralenti depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, l'altération des sols, la nécessaire lutte contre la vacance dans le parc de logements, la reconversion des friches et la maîtrise de la consommation d'espaces demeurent plus que jamais d'actualité.

La publication de la loi Climat et Résilience en août 2021 constitue une nouvelle étape dans la quête de sobriété foncière des politiques publiques d'aménagement dans la mesure où elle inscrit dans l'appareil législatif la perspective du « zéro artificialisation nette » d'ici 2050 à différentes échelles territoriales, du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) aux PLUi intercommunaux, en passant par les SCoT. Les documents d'urbanisme doivent désormais définir précisément des objectifs de réduction de la consommation foncière. Le SCoT et le PLUi de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, par l'horizon temporel auquel ils sont projetés (2021-2035), constituent des leviers stratégiques pour mettre en œuvre des modes de développement plus sobres en foncier.

Au-delà de l'obligation, ce défi suppose d'adapter les actions à la diversité des territoires, à la densité et aux caractéristiques différentes. Préserver les sols et la biodiversité, conserver les espaces agricoles, repenser les modes de production de la ville, etc. doivent être les fondamentaux d'une nouvelle façon d'envisager l'aménagement du territoire. Plus qu'ils n'obligent, ils invitent à construire de nouvelles manières d'aménager.

3. Répondre aux besoins des habitants et de ceux qui participent à la vie du territoire

Les réponses apportées aux deux précédents défis doivent être envisagées en tenant compte des besoins de ceux qui font vivre le territoire, qu'ils y habitent, y travaillent, y séjournent ou y consomment. C'est un pré-requis du projet de territoire, qui se traduit lui-même dans les documents de planification.

Dans la continuité des actions déjà engagées par la Communauté urbaine depuis sa création en 2019, notamment en matière de mobilité, d'habitat, de transition énergétique, de biodiversité et d'agriculture, le PADD traduit une vision partagée et stratégique du développement territorial en déclinant d'une part les grandes orientations des politiques publiques à mettre en œuvre et en portant d'autre part ses propres enjeux à l'horizon 2035. Il s'inscrit dans une approche fédératrice, transversale et intégratrice des différentes politiques d'aménagement du territoire conduites par la Communauté urbaine (Programme Local de l'Habitat, Plan de Mobilités, Plan Climat Air Energie Territorial, stratégie nature et biodiversité, stratégie foncière, etc.), par les 54 communes membres et par les différents partenaires territoriaux. En ce sens, il vise également à s'adapter aux différentes échelles de projet, de coopération et de complémentarités entre les acteurs et les territoires.

AXE 1.

ENTRE ESTUAIRE ET POINTE DE CAUX : ANCRER LE PROJET DANS SON HISTOIRE ET SA GEOGRAPHIE

Le Havre Seine Métropole fait de la valorisation de ses atouts et de ses qualités intrinsèques un élément clé de la stratégie territoriale, ainsi qu'un facteur cardinal d'attractivité.

Le PADD du SCoT et du PLUi de la Communauté urbaine entend s'appuyer sur un capital humain et naturel et un héritage culturel et patrimonial tout à fait particuliers et remarquables, fruits d'une histoire très riche et d'un positionnement géographique stratégique. Au cœur de l'Estuaire de la Seine, au sein de la Normandie unifiée, à la porte d'entrée du corridor de la vallée de la Seine, le territoire du Havre Seine Métropole se caractérise par son identité à multiples facettes :

- maritime, avec ses infrastructures portuaires et industrielles et la notion d'ouverture internationale qui y est indissociablement attachée, mais également ses activités nautiques et balnéaires ;
- fluviale, avec la Seine comme accroche du territoire et les liens à Paris, à l'Île-de-France et à l'international ;
- agricole et naturelle, véritable socle pour ses ressources qui jouent un rôle déterminant pour l'économie et la qualité de vie de ce territoire ;
- patrimoniale, s'exprimant dans la diversité de ses paysages, de ses milieux naturels et de ses qualités urbaines uniques.

Fière de ses richesses, Le Havre Seine Métropole est tout autant consciente de ses fragilités issues de cette même géographie et de son histoire. La gestion du risque, industriel ou naturel, est depuis longtemps intégrée dans les politiques publiques : risques technologiques, ruissellement, cavités souterraines, ... Il s'agit de continuer à faire référence en matière de résilience face aux défis notamment d'adaptation au changement climatique, des risques de submersion marine et de recul du trait de côte, de la qualité de l'air, ... Le PADD s'engage dans ce sens.

1. Valoriser les qualités intrinsèques du territoire

1.1. Préserver la diversité et la qualité des sites, paysages et patrimoines

» Confirmer les identités et caractéristiques des différentes unités paysagères du territoire

L'identité du territoire du Havre Seine Métropole s'exprime dans sa diversité et prend appui sur six unités paysagères :

- L'estuaire de la Seine
- Le Pays de Caux au nord du Havre
- Le Caux Maritime
- La Pointe de Caux
- Les vallées littorales
- Les vallées affluentes de la Seine



Chacune de ces unités peut également être décomposée en ensembles paysagers cohérents. Elles sont soumises à différentes dynamiques et pressions susceptibles de remettre en cause leurs qualités et leurs spécificités.

Dans cette perspective, le PADD vise à lutter contre la banalisation des paysages et à valoriser les spécificités de ces différentes unités paysagères. Il s'agit de :

- Préserver des points de vue et des perspectives paysagères remarquables : il s'agit de ménager des vues vers les espaces agricoles ouverts du plateau de Caux, vers les espaces naturels de l'estuaire de la Seine, de la façade littorale et des vallées, vers les silhouettes urbaines caractéristiques, qu'il s'agisse des villages du plateau de Caux, des espaces urbains nichés dans les vallées et vallées ou du centre reconstruit du Havre.
- Maintenir des espaces de respiration et des coupures paysagères à différentes échelles. Des coupures d'urbanisation devront être définies pour leurs fonctions paysagère, écologique ou agricole, en particulier sur le plateau de Caux, aux franges de l'agglomération principale et aux abords des centres-bourgs.
- Veiller au traitement qualitatif des entrées de ville, le long des infrastructures routières structurantes (RD.940, RD.925, RD.6015, A.131, A.29) et à la limitation des développements urbains linéaires.
- Soigner les transitions avec les espaces agricoles et naturels ouverts et les interfaces urbaines.
- Veiller à la qualité architecturale et à l'insertion des nouvelles opérations d'aménagement et des constructions, y compris agricoles et économiques dans leur environnement paysager et bâti : principes d'implantation, prescriptions sur l'aspect extérieur et le gabarit, adaptation au relief, traitement des clôtures, épaississement des tissus bâtis...

】 Révéler la diversité des paysages et des patrimoines et accompagner leur évolution

La qualité paysagère du territoire s'exprime par sa diversité. La Communauté urbaine s'engage à mettre en œuvre les outils qui permettront de mettre en valeur les différentes identités territoriales du territoire : maritime, balnéaire, agricole, cauchoise, métropolitaine, industrielle... Dans cette perspective, il s'agit notamment de :

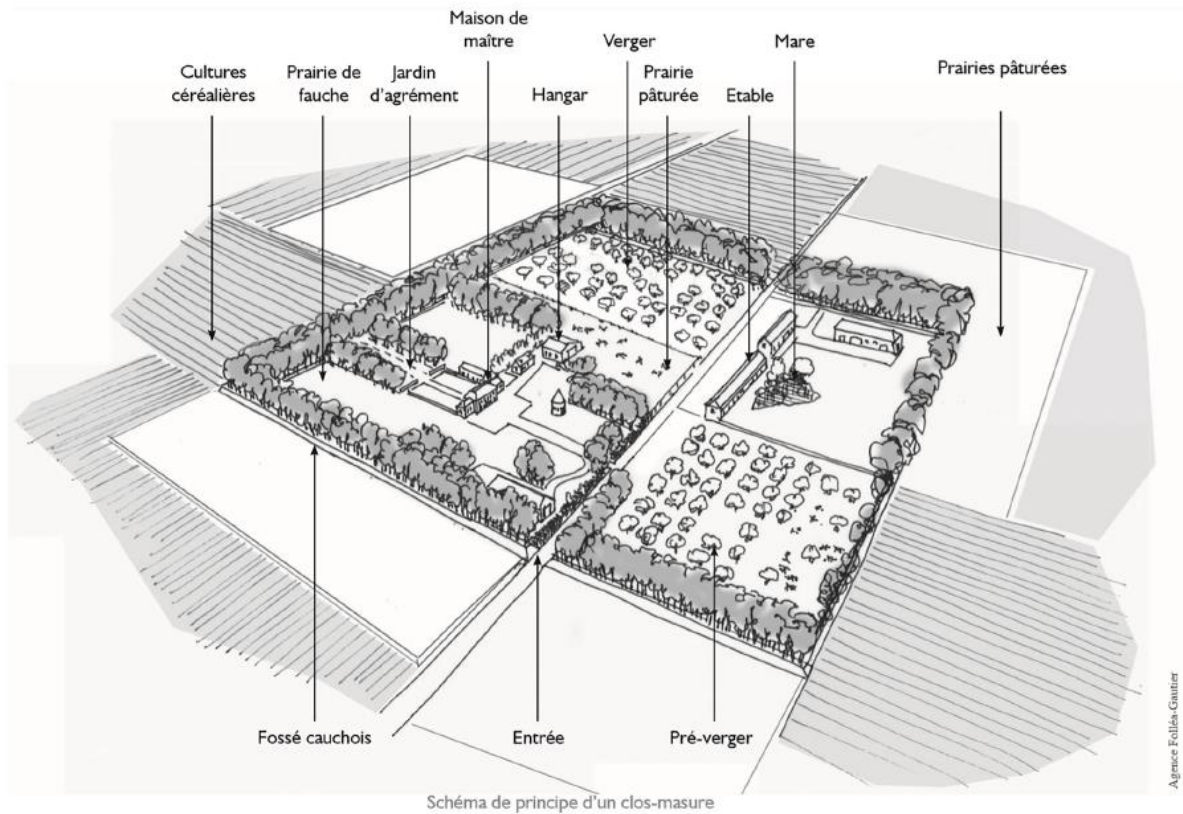
- Protéger et mettre en valeur les éléments de patrimoine bâti et les tissus urbains qui participent à la richesse patrimoniale du territoire et à ses différentes identités.
- Préserver les éléments du patrimoine local et les éléments de nature du quotidien qui participent à la qualité des différentes unités paysagères recensées.
- Valoriser les ambiances urbaines et rurales remarquables : quartiers / îlots, traversées de bourgs, ambiances champêtres et aérées de certains centres-bourgs...
- Décliner les dispositions de la charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande (PNRBSN) pour les deux communes concernées (Saint-Vigor-d'Ymonville et La Cerlangue).
- Favoriser la réinterprétation, la réappropriation et la réutilisation du patrimoine bâti (intensification des usages, mise en dialogue architectural alliant histoire et modernité, reconversion de friches...).

】 Conforter les démarches de mise en valeur des paysages et patrimoines

La labellisation Pays d'Art et d'Histoire a été l'une des premières démarches menées à l'échelle des 54 communes, avant que la Communauté urbaine ne soit créée en 2019. Elle confirme la richesse et la qualité des patrimoines déjà en partie révélées par différentes démarches de reconnaissance et de protection du patrimoine, parmi lesquels l'inscription du centre reconstruit du Havre au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2005 ou encore le Grand Site Falaises d'Etretat – Côte d'Albâtre (13 communes de Saint-Jouin-Bruneval à Fécamp, dont 7 communes de la Communauté urbaine).

】 Décliner des stratégies d'évolution des clos-masures, patrimoine culturel et paysager emblématique du pays de Caux

Ensembles caractéristiques du paysage cauchois et d'une organisation agricole et paysagère unique en France, les clos-masures et les éléments qui les composent constituent des éléments remarquables du patrimoine et de l'identité cauchoise du territoire. Outre leur valeur paysagère et culturelle, ils jouent également un rôle dans le fonctionnement de la trame verte et bleue sur le plateau agricole et participent à la régulation des ruissellements. Pourtant, l'avenir de certains de ces clos-masures se trouve menacé et l'élaboration du SCoT et du PLUi constitue une opportunité de décliner des stratégies d'évolution adaptées pour ces ensembles en tenant compte de leurs usages et fonctions et de leur valeur patrimoniale.



】 Cultiver les spécificités maritimes, littorales et fluviales du territoire

Qu'il s'agisse de la façade maritime, du Havre à Bénouville, ou de la partie estuarienne, du Havre à La Cerlangue, les territoires littoraux sont soumis à différentes pressions : urbanisation, fréquentation touristique, risques naturels et industriels... Le principe de protection graduée des espaces littoraux fixé par la loi Littoral devra être adapté pour conserver les singularités paysagères et écologiques de ces espaces tout en anticipant l'évolution de ces territoires (identification des espaces proches du rivage, définition de la bande des 100 m, préservation des espaces et milieux remarquables caractéristiques du littoral...).

1.2. Valoriser les ensembles naturels du territoire et améliorer leurs fonctionnalités

】 Conforter les espaces naturels structurants, terrestres et aquatiques, pour la trame verte et bleue

La définition d'une trame verte et bleue dans les documents de planification vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer et ainsi assurer leur cycle de vie. Ce réseau d'échanges, appelés continuités écologiques, est constitué de réservoirs de biodiversité reliés les uns aux autres par des corridors écologiques.

Le PADD du PLUi/SCoT vise à conforter les réservoirs de biodiversité / cœurs de nature suivants :

- Les massifs boisés développés aux abords des valleuses et vallées, des falaises fluviales et de la forêt « urbaine » de Montgeon,
- Les réservoirs humides et aquatiques de la plaine alluviale de la Seine et ceux des fonds de vallée (Lézarde, Saint-Laurent, Rouelles, Curande, Rogerval, Oudalle...) et valleuses littorales (Etretat, Le Tilleul, le Fourquet, Bruneval...),
- Les espaces maritimes, portuaires et littoraux,
- Les réservoirs calcicoles associés aux fronts de falaises maritimes et fluviales.

Ces réservoirs de biodiversité sont reconnus par des zones de protection du patrimoine naturel, comme la réserve naturelle nationale de l'Estuaire de la Seine, les sites Natura 2000, les espaces naturels sensibles ou des zones d'inventaire faunistique et floristique (ZNIEFF).

En phase avec le plan nature et biodiversité qu'elle porte, la Communauté urbaine s'engage à œuvrer à l'amélioration de la connaissance de ces espaces naturels remarquables et à renforcer les démarches de gestion et de mise en valeur de ces espaces en lien avec les différents partenaires (services de l'Etat, Conservatoire du Littoral, Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, Maison de l'Estuaire, etc.).

】 S'inscrire dans un réseau écologique cohérent aux échelles de l'estuaire de la Seine et de la Pointe de Caux

En lien avec les réservoirs de biodiversité, les principaux corridors écologiques pour la fonctionnalité de la trame verte et bleue sont à préserver, à renforcer et à compléter. Ces corridors prioritaires doivent permettre de relier les principaux réservoirs de biodiversité et sont localisés :

- au sein des principales vallées du territoire,
- entre la vallée de la Lézarde et les valleuses du Nord du territoire,
- entre la vallée de la Rouelles et la façade littorale, du Cap de la Hève à Bénouville,
- entre la vallée de l'Oudalle et le haut de la vallée du Vivier à La Cerlangue,
- le long de la façade littorale,
- au sein de l'agglomération principale, plusieurs corridors « urbains » à renforcer sont identifiés :

- la costière du Havre qui se prolonge à l'Ouest jusqu'à Sainte-Adresse, au Nord vers la Forêt de Montgeon et à l'Est vers Harfleur,
- le coteau entre les Côtes Blanches et le plateau urbanisé à Gonfreville-l'Orcher,
- dans la vallée de la Lézarde en direction de Montivilliers.

De plus, la trame verte et bleue s'affranchit des limites administratives de la Communauté urbaine et doit s'inscrire en lien avec les continuités écologiques des territoires voisins : vallées de la Valmont, de la Ganzeville, du Commerce, d'Etretat, valleuses littorales...

Afin de garantir la fonctionnalité de la trame verte et bleue au niveau des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, il s'agit notamment de :

- Tenir compte des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques dans la définition des zones de développement urbain. La séquence « éviter – réduire – compenser » devra systématiquement être mise en œuvre pour limiter les atteintes au fonctionnement écologique du territoire.
- Préserver les lisières forestières et limiter l'urbanisation sur les coteaux.
- Protéger et mettre en valeur les éléments de la nature ordinaire, tels que les prairies.
- Affirmer les continuités hydrauliques dans les vallées (Lézarde, Rouelles, Saint-Laurent, Curande, Rogerval, Oudalle...) et préserver les zones d'expansion des crues.
- Confirmer les zones humides, les étangs et ripisylves associées.
- Considérer les bassins et canaux portuaires historiques comme des milieux propices à la biodiversité marine.
- Conforter la trame bocagère.

› Intégrer les impacts de la lumière artificielle au sein des espaces urbanisés et dans les secteurs sensibles (trame noire) dans un souci d'efficience de la trame verte et bleue

Pour assurer la bonne fonctionnalité de la trame verte et bleue, il est indispensable de garantir une qualité de nuit pour la faune et la flore. Il s'agit donc d'organiser l'éclairage nocturne dans les secteurs de projets et d'adapter les éclairages nocturnes dans les secteurs urbanisés les plus sensibles (présence de chiroptères, proximité d'un réservoir, ...) afin de minimiser les impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité. La cartographie de la trame noire dans le cadre du plan nature et biodiversité de la Communauté urbaine pourra aider à l'identification des zones à enjeux.

】 Saisir les opportunités foncières pour traiter les discontinuités écologiques et restaurer la fonctionnalité de la trame verte et bleue

Cette orientation doit particulièrement être déclinée au droit des secteurs de sensibilité écologique : réservoirs de biodiversité, corridors écologiques prioritaires et éléments pouvant contribuer à la fragmentation des continuités écologiques (zones humides dégradées, friches, infrastructures de déplacement, urbanisation...) et pourra être en lien avec la mise en œuvre de la démarche « éviter – réduire – compenser » et les projets de renaturation associés à la perspective « zéro artificialisation nette ».

】 Etirer la richesse écologique des vallées et du littoral à l'ensemble du territoire

Au-delà des cœurs de nature et des corridors écologiques, le plateau agricole et les espaces urbanisés (centres-villes / centres-bourgs, zones d'activités, zone industrialo-portuaire...) sont des secteurs au sein desquels une vigilance particulière doit être accordée à la place donnée à la biodiversité, en réponse aux attentes sociétales pour l'accès à un cadre de vie de qualité, agréable et sain.

La trame verte et bleue peut également être le support d'autres fonctions et services utiles : facteur d'attractivité territoriale, rôle dans la gestion des risques, séquestration du carbone, développement des mobilités douces, intégration de la nature en ville, lutte contre les îlots de chaleur, adaptation au changement climatique....

Aussi, pour faire rayonner ces bénéfices sur le territoire, il s'agit de :

- Identifier les éléments de la nature ordinaire comme des éléments relais de la trame verte et bleue locale : haies, alignements boisés, vergers, parcs, chemins, mares, étangs, zones humides, prairies...
- Garantir l'équilibre entre densité bâtie et trame végétale au sein des tissus urbains, dans le traitement des espaces publics et dans les espaces privés (jardins, cours,...).
- Renforcer la présence de la nature et de l'eau au sein des projets d'aménagement pour créer des îlots de fraîcheur urbains.
- Privilégier les essences végétales locales adaptées aux évolutions du climat et favorables à la santé dans les nouvelles opérations d'aménagement.
- Utiliser la présence de larges plateaux agricoles pour déployer la trame verte et bleue.

Valoriser les ensembles naturels et améliorer leurs fonctionnalités



Sources : DREAL Normandie - BD Carmen
Fond : AURH - 2022
Réalisation : AURH - (Agu 12/2022)



Confirmer les espaces naturels structurants pour la trame verte et bleue

- Réservoirs aquatiques (cours d'eau)
- Réservoirs humides
- Réservoir littoral (falaises, galets, estran)
- Réservoir estuarien (bassins et canaux portuaires, estuaire de la Seine)
- Réservoirs boisés
- Réservoirs calcicoles des falaises

S'inscrire dans un réseau écologique cohérent

- Corridor écologique prioritaire à intensifier
- Corridor urbain à renforcer
- Espaces boisés participant aux corridors à préserver
- Confirmer les continuités écologiques des fonds de vallées (cours d'eau, zones humides, ripisylves)

Etirer les richesses écologiques vers le plateau agricole et dans les espaces urbains

- Préserver la nature ordinaire des plateaux (clos-masures, haies, mares, bosquets, talus)
- Concilier protection de la biodiversité et développement économique
- Garantir l'équilibre entre densité bâtie et trame verte et bleue

1.3.Ménager les ressources naturelles du territoire

】 Préserver la ressource en eau

L'eau est une ressource naturelle vitale et épuisable. Dans un contexte où les périodes de stress hydrique se font de plus en plus fréquentes et où la tendance est plutôt à l'augmentation des besoins en eau, Le Havre Seine Métropole fait de la préservation de la ressource en eau, en quantité et en qualité, un objectif prioritaire.

Si, d'une manière générale, les usages plus responsables de la ressource en eau sont encouragés, cet objectif implique notamment de :

- Promouvoir un modèle d'aménagement du territoire cohérent avec les capacités d'approvisionnement en eau,
- Protéger les captages d'eau potable présents sur son territoire (captages de Saint-Martin-du-Bec, de Saint-Laurent-de-Brèvedent, Sandouville, Saint-Vigor-d'Ymonville, La Cerlangue, Rolleville, Montivilliers...) et sécuriser l'approvisionnement en eau pour l'ensemble des usagers (ménages, industriels, agriculteurs...),
- Limiter l'imperméabilisation des sols et les phénomènes de ruissellement pour favoriser la recharge des nappes d'eau souterraine,
- Maîtriser les rejets pluviaux, en quantité et en qualité, y compris pour l'agriculture, et ainsi contribuer à l'amélioration de la qualité des cours d'eau (Lézarde, Saint-Laurent, Rouelles, Curande, Rogerval, Oudalle),
- Mener une politique ambitieuse en matière d'assainissement des eaux usées, impliquant :
 - La modernisation des équipements de traitement des eaux usées en phase avec les normes environnementales (mises aux normes et créations de nouvelles unités de traitement),
 - La prise en compte des capacités épuratoires des équipements de traitement des eaux usées dans les choix de développement urbain,
 - L'amélioration des performances des systèmes d'assainissement individuels dans les secteurs non raccordés au réseau d'assainissement collectif.

】 Promouvoir la sobriété dans l'utilisation des espaces et des sols

Comme l'eau, le sol est une ressource naturelle limitée qui remplit différentes fonctions : source de biomasse, régulation du cycle de l'eau, réservoir de carbone, réservoir de biodiversité... Il est donc nécessaire de préserver la qualité physique, chimique et biologique des sols. A l'instar de la trame verte et bleue, il s'agirait de définir une trame brune. Pour ce faire, des actions seront mises en place en accompagnement de la diminution de l'artificialisation des sols, telles que la désimperméabilisation et la restauration de sols de pleine terre, en lien avec la mise en œuvre du plan nature et biodiversité.

Si les conséquences de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'artificialisation sont écologiques, elles doivent également être appréhendées sous l'angle socio-économique : coût des équipements publics et des extensions de réseaux, augmentation des temps de déplacement et de la facture énergétique des ménages, dévitalisation des centralités, atteinte au potentiel de production agricole notamment.

La loi Climat et Résilience prévoit une trajectoire de sobriété foncière visant l'atteinte du zéro artificialisation nette (ZAN) des sols en 2050. Puissants leviers de la mise en œuvre de cet objectif, les documents de planification, SRADDET, SCoT et PLUi, doivent permettre de décliner cette trajectoire dans les conditions suivantes :

- 2021-2030 : réduction de 50% de la consommation d'espaces par rapport à la période 2011-2020
- 2031-2040 puis 2041-2050 : réduction du rythme d'artificialisation des sols par tranche de 10 ans
- A partir de 2050 : mise en application du ZAN : chaque m² artificialisé devra être compensé par une renaturation d'espace équivalente

Ainsi, le SCoT et le PLUi, qui se projettent sur la période 2021-2035, s'inscrivent dans la trajectoire ZAN, ce qui implique pour Le Havre Seine Métropole de travailler à la fois à la limitation de l'étalement urbain et à la mobilisation des potentiels de densification et de mutation au sein des enveloppes urbaines.

Zoom sur... la loi Climat et Résilience et la déclinaison locale des objectifs de sobriété foncière

Intégrer la sobriété foncière dans la production des espaces urbains de la Communauté urbaine peut prendre différentes formes : intensifier les usages, réinvestir les friches, encourager les changements de destination, réinvestir les logements vacants, surélever les bâtis les plus bas, combler les dents creuses, ... La réussite de ce défi implique néanmoins d'adapter les actions à la diversité des profils communaux et aux ambitions de développement du territoire, en phase avec l'armature urbaine mise en avant.

Concernant la limitation de l'étalement urbain, il revient dans un premier temps au SRADDET Normandie de définir une trajectoire de réduction de sobriété foncière permettant d'aboutir au ZAN en 2050. Une procédure de modification du SRADDET est actuellement engagée et a été présentée au Conseil Régional le 02 mai 2023. Cette procédure devra être finalisée avant le 22 février 2024. Cette trajectoire de sobriété foncière devra ensuite être déclinée dans le SCoT et le PLUi.

De nombreux échanges ont été organisés entre la région Normandie, les structures porteuses de SCoT et les EPCI pour définir les outils de mesure de la consommation d'espaces entre 2011 et 2020 et les modalités de territorialisation des objectifs de réduction de la consommation d'espaces pour la période 2021-2030 et de réduction de l'artificialisation pour les périodes 2031-2040 et 2041-2050.

Pour le territoire de la Communauté urbaine, le SRADDET prévoit un effort de réduction de la consommation d'espaces de 44,7% pour la période 2021-2030, en comparaison avec la décennie 2011-2020. Pour les périodes 2031-2040 et 2041-2050, chaque EPCI ou territoire de SCoT, selon l'échelle de territorialisation retenue, devra réduire de moitié les surfaces nettes artificialisées par rapport à la période de 10 ans précédente.

La définition de projets d'envergure et d'enveloppes régionales et nationales est également en discussion et les modalités d'imputation aux territoires ne sont pas arrêtées à ce jour.

3 enveloppes foncières mutualisées sont retenues dans le projet de modification du SRADDET présenté le 02 mai 2023 :

- *Projets de relocalisation nécessaires dans les espaces littoraux et rétro-littoraux exposés au recul du trait de côte et au risque de submersion marine*

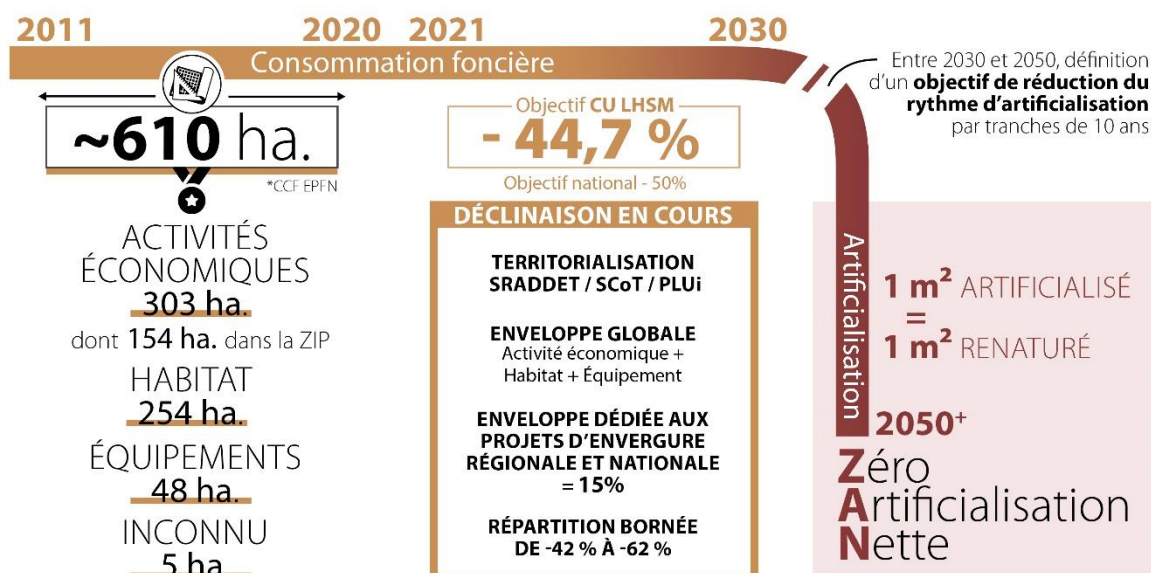
- Projets d'envergure régionale : les surfaces relatives à ces projets seront décomptées à raison de 70% sur l'enveloppe régionale et de 30% sur leur territoire d'implantation
- Projets d'envergure nationale

La nature des projets éligibles à ces deux dernières enveloppes n'est pas stabilisée à ce jour.

Le projet de modification du SRADDET prévoit de réserver un volume global de 15% de la consommation d'espaces 2021-2030 pour la réalisation des projets relevant de ces trois enveloppes mutualisées, soit environ 6000 ha répartis entre les territoires de SCoT et EPCI de la région.

Afin de construire les orientations du PADD en matière de sobriété foncière, plusieurs hypothèses ont été prises en compte en l'état actuel des connaissances :

- Recours à la Cartographie de la Consommation Foncière de l'Etablissement Public Foncier de Normandie pour mesurer la consommation d'espace sur la période 2011-2020, soit 610 ha.
- Application d'une réduction de 44,7% de la consommation d'espaces pour la période 2021-2030 par rapport à la décennie 2011-2020, soit 337,3 ha.
- Application d'une réserve foncière de 15% de la consommation d'espaces 2021-2030 pour la réalisation de projets relevant des enveloppes mutualisées, soit 15% de 337 ha, soit 50,6 ha.
- Exclusion des besoins fonciers compris dans la circonscription portuaire d'HAROPA à l'échelle temporelle du SCoT/PLUi, au motif que les travaux législatifs en cours tendent à ce qu'ils soient intégrés dans une enveloppe nationale ou régionale. Dans l'hypothèse où les projets compris dans la circonscription portuaire d'HAROPA seraient rattachés à l'enveloppe foncière régionale, les surfaces relatives à ces projets seront décomptées à raison de 70% sur l'enveloppe régionale et de 30% sur le territoire de la Communauté urbaine.
- Application d'une réduction de 50% de l'artificialisation des sols pour la période 2031-2040 par rapport à celle observée durant la décennie 2021-2030, en phase avec les objectifs du SRADDET.



Ainsi, le PADD du SCoT / PLUi prévoit une enveloppe maximale de consommation d'espaces de 287 ha pour la période 2021-2030, soit un objectif de réduction de 44,7% par rapport à la période 2011-2020, déduction faite de 15% pour les projets relevant de l'enveloppe régionale mutualisée (50,6 ha).

Pour la période 2031-2035, le PADD prévoit une réduction de l'artificialisation nette n'obérant pas l'objectif de réduction de moitié des surfaces nettes artificialisées sur la décennie 2031-2040 par rapport à la période de 10 ans précédente (2021-2030), en phase avec les objectifs du SRADDET.

Ces enveloppes globales sont entendues hors zone industrialo-portuaire et projets d'envergure nationale. Elles doivent permettre de répondre aux besoins fonciers en matière d'habitat, d'activités économiques, d'infrastructures et d'équipements.

La répartition projetée pour la période 2021-2030 est déclinée dans les pages suivantes (enveloppes à confirmer) :

- 100 ha pour l'habitat, répartis au sein des différents rangs de l'armature urbaine,
- 100 ha pour le développement économique hors ZIP,
- 60 ha pour les équipements et infrastructures,
- 27 ha pour les projets d'envergure communautaire non identifiés à ce jour. Cette mise en réserve, qui représente environ 10% de l'enveloppe globale pour la période 2021-2030, doit permettre de répondre à des besoins fonciers non exprimés à ce jour. Elle serait prioritairement mobilisée pour répondre à des besoins d'équipements et de développement économique (projets innovants / en lien avec la décarbonation, projets hors zones d'activité,...).

CONSOMMATION MAXIMALE THÉORIQUE



En parallèle, les dispositions réglementaires du SCoT et du PLUi devront décliner des mesures qui permettent de favoriser la perméabilité des sols et d'éviter l'artificialisation. L'intégration des différents services rendus par les sols sera à considérer dans la réalisation des projets d'aménagement, y compris le potentiel agronomique. La mise en œuvre de projets de renaturation sera également recherchée, permettant à terme de compenser l'artificialisation qui ne pourra être évitée.

】 Préserver la ressource forestière, composante multifonctionnelle du territoire

Bien qu'elles soient peu représentées en surface sur le territoire (7%), les surfaces boisées sont des marqueurs forts du paysage et du relief puisqu'elles se concentrent essentiellement sur les crêtes des falaises dominant la Seine, ainsi que sur les crêtes et les versants des vallées qui entaillent le plateau. Le Bois des Loges et le parc forestier de Montgeon sont deux des ensembles boisés les plus étendus de la Communauté urbaine.

En plus de leur rôle de refuge de biodiversité, les forêts jouent des fonctions de protection contre les risques naturels (érosion, ruissellement), de régulation du climat (captation du carbone) que Le Havre Seine Métropole, consciente des atouts que représentent ces ensembles pour le territoire et ses habitants, souhaite valoriser dans le cadre d'une démarche de gestion durable de la forêt : protection des massifs, entretien, politique foncière en lien avec les propriétaires forestiers, maintien des lisières...

En plus d'une potentielle valorisation de cette ressource dans le cadre d'une filière locale, ces espaces présentent aussi une importante dimension sociale, dans la mesure où ils sont plébiscités par les habitants pour des usages récréatifs. A ce titre, l'organisation de l'accès et de la fréquentation de ces massifs est à encadrer pour ne pas remettre en cause les autres fonctions de ces espaces.

1.4.Soutenir l'économie agricole locale et la pêche maritime, dynamiques et responsables

】 Valoriser l'agriculture comme pilier de l'économie locale

Valorisant près de 60 % de la surface du territoire, l'agriculture doit être considérée comme un pan essentiel de l'économie locale. Au-delà de la préservation du foncier agricole, il s'agit de soutenir les filières structurantes de l'économie agricole locale, comme l'élevage et les grandes cultures (céréales, lin,...). Pour cela, Le Havre Seine Métropole souhaite également soutenir l'implantation d'outils de stockage, de transformation et de distribution pour agir en faveur d'une économie agricole et alimentaire de proximité.

】 Promouvoir une agriculture durable et diversifiée, dans le respect du terroir normand et des ressources locales

Dans la continuité de ses politiques agricoles et alimentaires qu'elle porte depuis 2015, et des objectifs fixés par le Plan agricole et alimentaire du territoire, Le Havre Seine Métropole s'engage, au travers du SCoT et du PLUi, à créer un cadre propice aux mutations agricoles nécessaires au maintien des exploitations face au défi des transitions (environnementale, économique, sociétale, énergétique). Il s'agira de :

- Promouvoir les cultures et productions emblématiques du terroir et de la gastronomie locale : pêche, productions labellisées, élevage à l'herbe, lin...
- Soutenir les projets de diversification de l'activité agricole (vente directe, énergie, tourisme,...).
- Développer une agriculture nourricière pour répondre aux besoins alimentaires du territoire (proximité, qualité et diversification des productions).
- Accompagner l'accélération de la transition agroécologique des exploitations en soutenant les changements vers des pratiques agricoles plus responsables, ménageant les ressources naturelles et les paysages :
 - Préservation et renforcement des éléments de paysage participant à la trame verte et bleue,
 - Lutte contre l'érosion pour préserver l'eau, les sols et leur qualité agronomique,
 - Utilisation raisonnée de la ressource en eau,
 - Traitement qualitatif des constructions et installations agricoles.
- Faciliter l'installation de nouveaux modèles, notamment en lien avec les objectifs de diversification de productions et de développement des circuits courts de proximité, au regard des opportunités foncières.

】 **Limiter les pressions et les atteintes aux espaces agricoles et aux sièges d'exploitation pour maintenir l'identité rurale du territoire**

Soutenir l'économie agricole et revendiquer une identité rurale nécessitent d'articuler les choix de développement urbain avec le fonctionnement agricole du territoire et d'en limiter les impacts. Outre la définition d'une enveloppe maximale de consommation d'espaces agricoles pour le développement urbain, d'autres mesures seront à envisager :

- Prise en compte de la valeur agronomique des terres et des impacts sur les systèmes d'exploitation dans les choix d'aménagement,
- Vigilance quant au maintien des potentiels d'évolution des sièges d'exploitation agricole, en particulier au contact des espaces urbains,
- Lutte contre le mitage et le morcellement de l'espace agricole,
- Maintien des accès agricoles afin d'éviter la constitution d'enclaves et prise en compte des circulations agricoles,
- Traitement adapté des lisières agricoles, en particulier au contact des espaces urbanisés en lien avec les zones de non-traitement.

】 **Accompagner les activités de pêche et leur développement**

La trentaine de bateaux qui compose la flottille du port de pêche du Havre participe à la valorisation du littoral et des produits de la mer. Si les activités de pêche ont une importance pour l'emploi et l'économie locale, elles constituent également une facette emblématique de l'identité du territoire et de son histoire.

Le Havre Seine Métropole souhaite poursuivre son implication en faveur de ce secteur en :

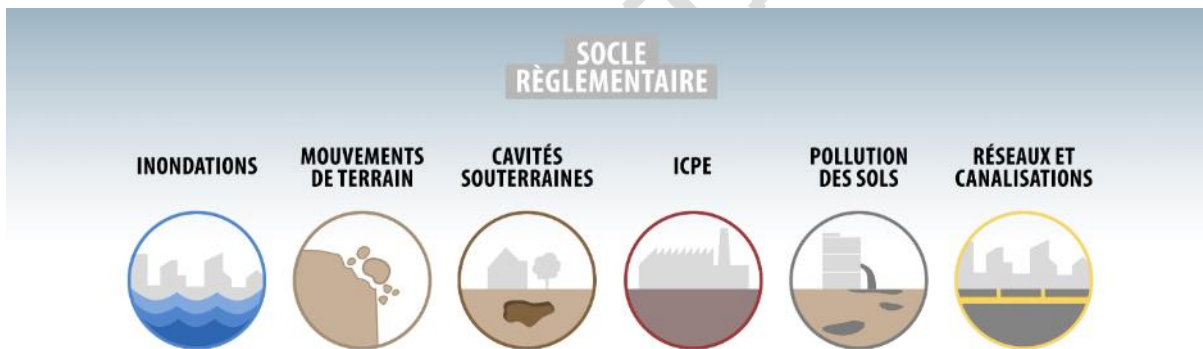
- préservant les espaces et les infrastructures portuaires dédiés et en anticipant leurs éventuels besoins d'évolution,
- œuvrant à l'amélioration de la qualité des eaux rejetées dans les milieux aquatiques,
- contribuant à la valorisation des produits issus des activités de pêche locale.

2. Faire référence en matière de résilience et d'adaptation au changement climatique

2.1. Tenir compte des vulnérabilités du territoire face aux changements climatiques et à l'exposition aux risques

Si, pris de manière indépendante, aucun événement ne peut être attribué en tant que tel au changement climatique, les travaux de recherche établissent toutefois que celui-ci vient modifier la fréquence et l'intensité de certains phénomènes. Sur le territoire de la Communauté urbaine : élévation du niveau de la mer, variations du régime de températures, élévation du régime des pluies et vents violents. Forger un territoire résilient c'est anticiper et prendre en compte les changements climatiques à venir, s'y adapter et réduire les vulnérabilités.

Ainsi, sur un territoire multirisque comme le sien, la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole porte depuis de nombreuses années un ensemble d'actions et d'investissements qui concourent à la prévention des risques naturels et à l'adaptation à ces derniers : réalisation d'études et travaux d'ouvrages hydrauliques, sensibilisation et culture du risque, assistance pour l'alerte et la gestion de crise, gestion d'un réseau de mesures météorologiques et hydrologiques, articulation avec la prise en compte des risques d'inondation dans les autorisations d'urbanisme.



» Réglementer l'évolution des constructions et installations comprises dans des zones de risque

Pour répondre aux enjeux de santé environnementale, le SCoT et le PLUi visent, outre la protection des atouts naturels et des ressources du territoire, à limiter l'exposition de la population aux risques, nuisances et pollutions, en cohérence avec des documents cadres tels que les différents plans de prévention des risques ou encore le Programme d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI) qui sera dans les années à venir un élément structurant de développement de la résilience du territoire et de l'adaptation aux risques.

Afin de développer la capacité d'adaptation et de résilience du territoire et permettre l'évolution sous conditions des constructions comprises dans des zones de risques identifiées, il s'agira notamment :

- De prendre appui sur les dispositions réglementaires qui s'imposent via l'application des différents plans de prévention des risques :
 - Le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la Plaine Alluviale Nord de l'Estuaire de la Seine (submersion marine) ;
 - Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) du bassin versant de la Lézarde (inondations par ruissellement, remontée de nappes, débordement de cours d'eau, érosion) ;
 - Les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de Sainte-Adresse et Gonfreville-l'Orcher (mouvement de terrain - falaises / chambres troglodytes) ;
 - Les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la zone industrialo-portuaire du Havre et de la CIM Antifer.
- De définir des prescriptions adaptées à chaque type de risques pour les secteurs non couverts par des plans de prévention des risques ;
- D'appliquer les préconisations et prescriptions établies par l'Etat relatives aux risques d'effondrement, suite à la réalisation ou à la mise à jour des recensements des indices de cavités souterraines des 54 communes.

】 **Tenir compte des sources de risques dans les choix d'aménagement**

Anticiper la vulnérabilité du territoire en prenant en compte ces risques le plus en amont possible implique une connaissance fine des différents aléas. Il s'agira donc de préciser la délimitation des zones exposées notamment aux différents aléas naturels.

Le Havre Seine Métropole s'engage à prévoir autant que possible dans les aménagements urbains ou les procédés de construction les mesures permettant de réduire la vulnérabilité des biens et de garantir la sécurité des personnes.

Dans les zones sensibles aux inondations, il s'agira de maintenir, voire de reconquérir, les champs d'expansion des crues et les zones d'infiltration, notamment en lien avec la trame verte et bleue (zones humides, prairies, haies ...). De plus, dans les zones sensibles, des prescriptions veilleront à encadrer les aménagements qui pourraient aggraver les aléas (imperméabilisation, défrichements,...).

Pour prévenir et maîtriser les risques industriels dans les projets d'aménagement, il s'agira de veiller au traitement et à la dépollution des sites pollués.

】 **Poursuivre les actions engagées œuvrant au développement de la culture du risque**

Le territoire a depuis 20 ans développé une approche de gestion collective des risques majeurs, notamment en fondant l'Office des Risques Majeurs de l'Estuaire de la Seine (ORMES) qui s'attache à partager les problématiques de gestion des risques majeurs et à proposer des approches dépassant l'approche strictement réglementaire.

Renforcer la résilience d'un territoire c'est aussi favoriser l'émergence de la culture du risque. Le Havre Seine Métropole s'engage ainsi à porter, à destination du grand public, des élus et des porteurs de projets, un

programme ambitieux de communication - sensibilisation - acceptabilité du risque pour faire de chacun un acteur de l'adaptation du territoire aux risques.

La politique volontariste d'accompagnement des communes à la gestion de crise portée de longue date par la Communauté urbaine sera ainsi également confortée et renforcée dans les années à venir avec notamment un appui à la mise à jour et à l'animation des PCS (plans communaux de sauvegarde), un exercice de simulation d'une inondation, la coordination des dispositifs d'alerte ou encore la formation des élus et agents des communes.

2.2. Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air et lutter contre les pollutions et les nuisances

Bien que la qualité de l'air s'améliore progressivement sur le territoire, elle reste un enjeu sanitaire majeur pour la Communauté urbaine, tout comme l'exposition des populations aux différentes pollutions et nuisances. Les secteurs les plus émetteurs de polluants atmosphériques, également générateurs de nuisances, sont ceux des transports et de l'industrie.

Aussi, pour contribuer à atteindre les différents objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques fixés par le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA), Le Havre Seine Métropole s'engage, au travers du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du SCoT et du PLUi, à agir sur le secteur des mobilités notamment en :

- Œuvrant au rapprochement des fonctions urbaines afin de ne pas inciter à l'usage de la voiture individuelle,
- Permettant le développement du réseau de transports en commun et le développement des modes actifs en lien avec le Plan de mobilité,
- Privilégiant le développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs,
- Favorisant le déploiement des stations de carburants alternatifs (gaz naturel, hydrogène, bornes de recharges des véhicules électriques),

Ces actions en faveur d'une mobilité plus durable auront également des impacts positifs sur la réduction du bruit engendré par le trafic routier. Elles s'accompagneront d'une prise en compte du bruit dans les opérations d'aménagement, avec une vigilance accrue pour celles localisées à proximité d'infrastructures de transport ou d'activité génératrices de nuisances sonores.

En cohérence avec le Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés et le Plan Climat Air Energie Territorial, Le Havre Seine Métropole poursuivra ses engagements afin de diminuer à la source la production de déchets et d'améliorer leur collecte et leur transformation en ressource. Il s'agira notamment de :

- prolonger les politiques engagées en matière de modernisation du réseau de centres de recyclage et d'amélioration des pratiques de tri et de traitement des déchets,
- considérer les conditions de gestion de déchets dans les nouvelles opérations d'aménagement,
- soutenir la mise en œuvre des actions favorisant l'écologie industrielle et l'économie circulaire.

2.3. Agir pour la transition énergétique afin de tendre vers la neutralité carbone à l'horizon 2050

» Œuvrer à l'amélioration des performances énergétiques du bâti

L'amélioration des performances énergétiques du bâti répond tout autant à des impératifs environnementaux qu'à des enjeux économiques et sociaux. Les secteurs résidentiel et tertiaire représentent en effet 62 % de la consommation énergétique sur le territoire de la Communauté urbaine hors activités industrialo-portuaires. Par ailleurs, les prix de l'énergie pèsent fortement sur le budget des ménages, des entreprises et des collectivités.

D'ici 2035, la Communauté urbaine prévoit d'accentuer les efforts déjà engagés au service d'un bâti performant sur le plan énergie-carbone. Elle s'appuie sur les actions et objectifs inscrits dans Programme Local de l'Habitat, le Plan Climat Air Energie Territoire et le Schéma Directeur des Energies en cours d'élaboration.

Concernant le parc bâti existant, il s'agit d'accélérer fortement la rénovation énergétique du parc résidentiel, tant privé que social, en mobilisant à la fois les acteurs et dispositifs locaux et les opérateurs et programmes nationaux tout en veillant à la prise en compte des sensibilités paysagères et patrimoniales du territoire.

L'effort de rénovation du bâti existant porte également sur le parc tertiaire privé en lien avec les obligations réglementaires issues du décret tertiaire sur les bâtiments publics, pour lesquels il sera complété sur le patrimoine de la Communauté urbaine par la mise en œuvre de mesures de gestion durable via le projet GEMINI (Gestion Exploitation Maintenance Immobilières Numériques Intégrées).

Concernant les constructions nouvelles, la Communauté urbaine souhaite promouvoir une architecture bioclimatique consistant à tirer parti de l'environnement du bâti afin d'en améliorer le confort thermique et les performances énergétiques.

La mise en œuvre des principes du bioclimatisme et de sobriété énergétique, tant dans les nouvelles opérations d'aménagement que sur le bâti existant, passera par une réflexion approfondie sur la mobilisation de différents leviers qui pourront donner lieu à la mise en place des prescriptions et de recommandations dans le PLUi, dont :

- Utilisation de matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- Récupération et réutilisation des eaux de pluie,
- Isolation thermique,
- Recours aux énergies renouvelables et récupérables,
- Orientation des constructions pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle,
- ...

】 **Promouvoir des mobilités à faible impact énergie – carbone**

Promouvoir des mobilités à faible impact énergie-carbone consiste à encourager l'utilisation de modes de transport et de solutions de déplacement qui réduisent la consommation d'énergie et les émissions de carbone. Cela implique de repenser la manière de se déplacer en privilégiant des alternatives durables et moins dépendantes des énergies fossiles. Dans cette perspective, Le Havre Seine Métropole entend :

- Poursuivre le développement de l'offre en transports collectifs décarbonés : l'extension du réseau de tramway, la conversion de la flotte de bus vers des véhicules électriques et à hydrogène d'ici 2030 ou encore la création de stations de distribution d'hydrogène s'inscrivent dans cette perspective.
- Accompagner le développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens (vélo, marche à pied...)
- Encourager les usages plus responsables de l'automobile : organisation du covoiturage, promotion de l'autopartage.
- Soutenir le développement de l'électromobilité :
 - mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de recharges pour véhicules électriques (IRVE) qui prévoit le développement d'un maillage dense de 534 points de charge d'ici fin 2024 sur l'ensemble du territoire,
 - promotion de la pratique du vélo électrique et de la trottinette comme alternative à l'utilisation de modes de transport carbonés.
- Développement de l'avitaillement des barges fluviales, des bateaux de croisières et des navires marchands par du gaz naturel liquéfié et des raccordements électriques (pointe de Floride, terminal ferry, terminaux nord et terminal roulier, Port 2000).

】 **Accélérer le développement de la production d'énergies renouvelables et de récupération**

Les énergies renouvelables et de récupération représentent 51 % de la production d'énergie finale sur le territoire de la Communauté urbaine. Néanmoins, la production locale d'énergie ne représente qu'une très faible part de la consommation d'énergie finale du territoire (2 % des 23,8 TWh consommés annuellement).

Conformément aux orientations et aux actions inscrites dans le Plan Climat Air Energie Territorial et dans le Schéma Directeur des Energies en cours d'élaboration, la Communauté urbaine poursuivra ses efforts d'ici 2035 afin d'accélérer la production d'énergies renouvelables et de récupération.

Pour ce faire, la collectivité et ses partenaires travaillent activement au renforcement et à l'extension des réseaux de chaleur existants (Le Havre Sud, Mont-Gaillard et Gonfreville-l'Orcher). De même, des réflexions seront menées quant à la création de nouveaux réseaux de chaleur à Saint-Romain-de-Colbosc, Criquetot-l'Esneval, Montivilliers et Octeville-sur-Mer.

En parallèle, il s'agira d'explorer de nouveaux potentiels de production d'énergies renouvelables et de récupération autour de différentes filières, notamment :

- le biogaz à partir de sources industrielles et agricoles,
- l'hydrogène bas-carbone ou décarboné,
- le bois-énergie,
- les énergies alternatives telles que les énergies marines renouvelables, l'hydroélectricité, les piles à combustible, la gazéification hydrothermale, la pyrogazéification ou encore la géothermie, etc.

La consolidation de la part des énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique doit également passer par une intégration territoriale renforcée via la valorisation des boues des stations d'épuration de la Communauté urbaine, l'accélération du développement du photovoltaïque et la structuration locale de la filière énergie.

Enfin, la mise en œuvre du Schéma Directeur des Energies est l'occasion de déployer un système numérique de suivi des données énergétiques du territoire. Cet outil d'aide à la décision permettra de mesurer les avancées du territoire à l'heure d'accélérer sa transition énergétique et sa décarbonation.

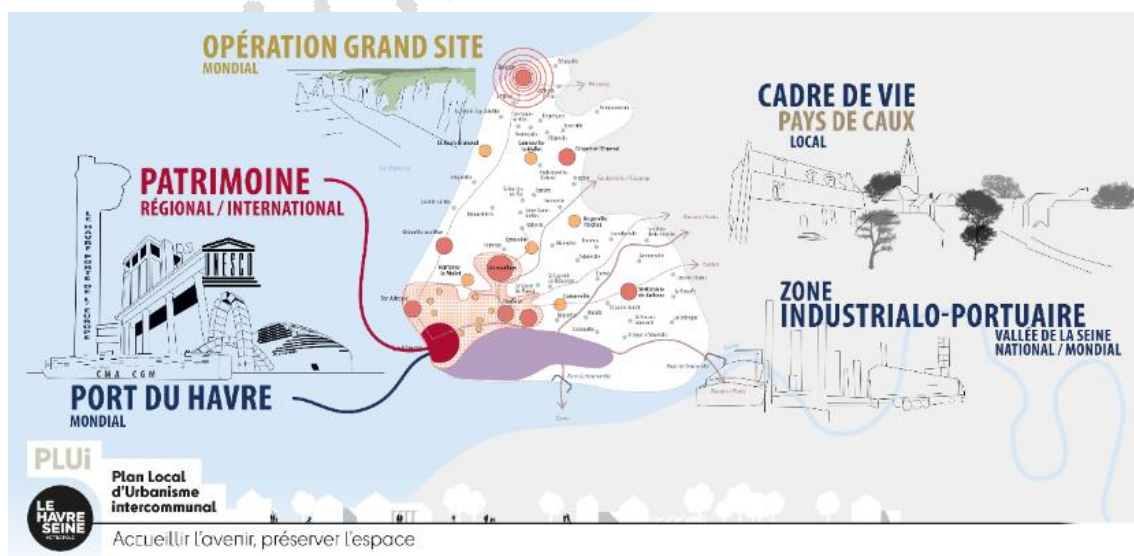
AXE 2.

PROMOUVOIR L'ATTRACTIVITE D'UNE METROPOLE MARITIME RAYONNANTE

La situation de finistère de la Communauté urbaine limite son espace terrestre de desserrement à une fraction de cercle de 60°. Pour autant, c'est sur ce site contraint qu'a émergé l'une des plus grandes zones industrialo-portuaires françaises. A travers son histoire, son ancrage territorial, sa puissance internationale, en lien avec l'axe Seine, le port du Havre est au centre de l'économie du territoire. Le PADD l'affirme comme la figure de proue de son rayonnement et de son attractivité. Le PLUi doit contribuer à l'effort national de réindustrialisation en offrant de nouvelles perspectives de développement, notamment pour les énergies renouvelables.

En appui de cette locomotive, les conditions d'un développement économique pérenne et sobre en foncier doivent pouvoir se dessiner sur l'ensemble du territoire. Ce développement doit également reposer sur le « Cœur métropolitain » qui, aujourd'hui, et plus encore demain, regroupe une grande partie des fonctions administratives, culturelles, éducatives, et des services aux entreprises dont le rayonnement est régional et national.

Enfin, étant donné que Le Havre Seine Métropole figure parmi les destinations d'importance à l'échelle internationale, le PADD positionne le tourisme comme une activité majeure pour le territoire. Ce tourisme est cependant lui aussi confronté à des défis propres (sur-tourisme, préservation des espaces naturels, etc.).



1. Conduire les transitions du paysage maritime, portuaire, industriel et logistique du territoire

1.1. Poursuivre le renforcement du dynamisme portuaire au service du rayonnement international du territoire et des retombées économiques locales

】 Affirmer la zone industrialo-portuaire comme pôle économique d'envergure nationale et européenne en lien avec l'axe Seine

La zone industrialo-portuaire havraise concentre de nombreux sites industriels d'envergure nationale voire européenne et internationale. Elle dispose en outre des infrastructures portuaires et d'une desserte multimodale la positionnant comme un des principaux points de passage des flux de marchandises à l'interface de la France et du monde.

Désormais intégrée au sein de HAROPA PORT, dont elle constitue la tête de pont, la zone industrialo-portuaire havraise est une pièce maîtresse du dynamisme des territoires séquanais et plus largement de l'ensemble de l'économie nationale. Son développement doit donc être envisagé en combinant enjeux locaux et supra-territoriaux.

Le Havre Seine Métropole souhaite ainsi consacrer la zone industrialo-portuaire comme une polarité économique structurante de dimension nationale et européenne au service de retombées économiques locales. Pour ce faire, elle soutiendra HAROPA PORT dans sa stratégie de consolidation et de développement d'un corridor industriel, logistique et portuaire intégré allant du Havre à Paris.

】 Développer les infrastructures portuaires (Port 2000, chaudière...) favorisant l'augmentation des trafics portuaires et fluviaux

Le port du Havre jouit d'une position géographique stratégique en tant que premier port touché à l'import et dernier port touché à l'export de la façade nord-européenne. S'il dispose d'ores et déjà des infrastructures portuaires lui permettant d'accueillir les plus grands navires du monde et de traiter rapidement les marchandises en transit, le port du Havre doit sans cesse innover et se développer pour se maintenir dans la course avec ses concurrents d'Europe du Nord.

De nombreux projets sont actuellement à l'œuvre ou annoncés en ce sens, dont l'achèvement des postes 11 et 12, le triplement de la capacité de stockage des terminaux de la Porte Océane et de Normandie et la création d'un accès fluvial direct à Port 2000 (projet de chaudière), la restructuration de la pointe de Floride, l'électrification des quais et la valorisation des quais d'Osaka et d'Asie.

Le Havre Seine Métropole défend avec force la mise en œuvre de ces projets précieux pour le développement économique du territoire et de l'axe Seine.

1.2. Renforcer la vocation logistique du territoire en lien avec son rôle de tête de pont de la vallée de la Seine

Le territoire de Le Havre Seine Métropole est parcouru par un très grand nombre de flux logistiques, qu'il s'agisse de répondre aux besoins de consommation des habitants par l'approvisionnement des grandes zones commerciales de périphérie ou des cœurs de ville, de permettre l'alimentation en matière première des activités productives et l'expédition de leurs produits finis ou de garantir le transit rapide des marchandises depuis et vers les infrastructures portuaires.

Or, l'articulation entre réponse aux besoins de consommation locale et renforcement des flux liés à l'activité industrielle et portuaire implique de structurer une vision transversale et intégrée de l'aménagement du territoire. Dans cette optique, le SCoT et le PLUi de la Communauté urbaine confirment une armature logistique intercommunale respectueuse des équilibres locaux combinant localisation cohérente des activités logistiques, adaptation du bâti en fonction de la nature de l'activité et prise en compte des besoins et conséquences des activités logistiques sur les infrastructures de transport et le cadre de vie.

Ces perspectives doivent être envisagées pour adapter le territoire aux différents types d'activités logistiques (proximité, distribution, portuaire) tout en favorisant les infrastructures et développements logistiques moins consommateurs d'espaces.

1.3. Favoriser le redéploiement et la diversification de l'industrie autour de la décarbonation et de la transition énergétique

1) Soutenir et encourager la décarbonation des sites industriels

La Communauté urbaine compte un grand nombre de sites industriels à forte intensité carbone dans des secteurs aussi variés que le raffinage, la pétrochimie, l'agroalimentaire, l'automobile ou l'aéronautique. A l'heure où les objectifs de décarbonation se font de plus en plus ambitieux sous l'impulsion des stratégies européennes et françaises, ces sites industriels implantés de longue date sur le territoire et fortement pourvoyeurs d'emplois vont voir leur activité muter rapidement du fait de l'abandon progressif des énergies fossiles.

Consciente de l'ampleur et de la rapidité de ces transitions, Le Havre Seine Métropole a signé dès 2020 le Pacte pour la transition écologique et industrielle suivi, en 2021, de la signature du Contrat de Relance et de Transition Ecologique. Dans la continuité de ces documents et à l'aune des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre inscrits dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en cours d'élaboration, Le Havre Seine Métropole favorisera la transition du paysage industriel et portuaire en participant à la définition d'une trajectoire collective de décarbonation via le projet ZiBaC (Zones Industrielles Bas Carbone), en encourageant le transport fluvio-maritime par le biais de l'AMI AAP Axe Seine et en développant les énergies renouvelables et de récupération.

】 **Accélérer et soutenir la structuration des filières industrielles d'avenir**

La transition vers un mix énergétique décarboné constitue un vecteur de dynamisme économique dans la mesure où elle se traduit par l'émergence de nouvelles filières porteuses d'emplois et de valeur ajoutée pour les territoires. A cet égard, Le Havre Seine Métropole présente de nombreux atouts pour faire de la transition énergétique un levier de développement économique local : savoir-faire industriel, culture du risque éprouvée, dense réseau d'acteurs habitués à collaborer, infrastructures portuaires et énergétiques sont autant d'atouts à valoriser pour faire émerger une filière industrielle structurante dans le champ de la transition énergétique.

A l'instar de l'éolien en mer avec l'installation de l'usine de production de pales et d'assemblage de nacelles de Siemens Gamesa, Le Havre Seine Métropole facilitera la structuration des filières émergentes de la transition énergétique, notamment dans le champ de la chimie verte, de l'hydrogène décarboné et des véhicules électriques. Pour ce faire, le territoire travaillera de concert avec HAROPA PORT afin de soutenir l'implantation de nouveaux sites industriels en lien avec les stratégies et feuilles de route nationales. La requalification et reconversion de sites existants, notamment l'ancienne centrale à charbon, seront ici privilégiées, tout comme le recours aux dispositifs et appels à projets nationaux (sites clés en main, AMI, grand site industriel, etc.).

1.4. Accompagner la mise en œuvre d'une politique foncière cohérente à l'échelle de la ZIP

】 **S'inscrire dans la trajectoire nationale de zéro artificialisation nette**

La crise sanitaire puis la guerre en Ukraine ont mis en lumière la forte dépendance de la France vis-à-vis de l'étranger pour ses approvisionnements, plaçant la réindustrialisation et la souveraineté industrielle au cœur des débats.

La zone industrialo-portuaire havraise est un espace privilégié pour le redéploiement de l'industrie. Néanmoins, ce redéploiement se heurte à des injonctions contradictoires puisqu'il requiert des surfaces importantes alors que la perspective du Zéro Artificialisation Nette encadre strictement les nouveaux développements en extension urbaine.

Aussi, considérant que les nouvelles implantations sur la zone industrialo-portuaire havraise répondent à l'enjeu national de souveraineté industrielle, aux besoins logistiques inscrits dans le SRADDET et participent au dynamisme de l'ensemble de l'économie française et normande par leur nature et leur ampleur, Le Havre Seine Métropole réaffirme sa volonté que les consommations foncières y afférentes soient comptabilisées à l'échelle nationale.

】 Activer les différents leviers de la sobriété foncière

La reconstruction du port sur lui-même est une dynamique enclenchée depuis plusieurs décennies. Elle s'est traduite par une rationalisation progressive de la consommation d'espace et une réduction des développements sur des terrains naturels ou agricoles.

Sur la prochaine décennie, le territoire poursuivra ses efforts de rationalisation de l'utilisation du foncier afin de limiter la consommation d'espaces et l'artificialisation d'espaces naturels ou agricoles. Pour ce faire, il mobilisera l'ensemble des leviers à sa disposition, dont la reconversion, la requalification et la densification des sites existants. Cette intensification sera accompagnée d'une adaptation de l'offre foncière aux besoins des porteurs de projet.

2. Créer les conditions d'un développement économique pérenne, en appui des locomotives économiques du territoire

2.1.Optimiser les conditions d'accueil des activités économiques au sein des différentes zones d'activité

】 Finaliser l'aménagement des zones d'activités en cours de réalisation

Le Havre Seine Métropole gère 14 zones d'activités économiques maillant l'ensemble du territoire communautaire. Accueillant plus de 200 entreprises sur une emprise foncière totale de 383 hectares, ces zones d'activités sont déterminantes pour la vitalité du tissu économique local. La Communauté urbaine entend finaliser l'aménagement de ces zones d'activités dans le respect de leur vocation actuelle.

A l'image du projet de zone d'activités Jules Durand au Havre, en lieu et place de l'ancienne cité Chauvin au Havre, et du parc de l'Escaut, la Communauté urbaine est déjà engagée dans une démarche de renouvellement urbain pour proposer une offre renouvelée en espaces à vocation économique.

Certaines zones d'activités communautaires disposent encore de réserves foncières conséquentes et impliquent une consommation d'espaces à vocation agricole ou naturelle à l'horizon temporel du SCoT et du PLUi, les plus importantes étant Le Mesnil sur Montivilliers, Epouville et Saint-Martin-du-Manoir (environ 35 ha, vocation généraliste), le parc Eco-Normandie à Saint-Romain-de-Colbosc (environ 16 ha, vocation industrielle) et Le Havre Plateau (environ 14 ha, vocation tertiaire et artisanat).

En parallèle, des réflexions sont également menées quant au développement de surfaces nouvelles complémentaires à l'offre déjà existante. Ces développements nouveaux concernent notamment :

- la création d'une zone d'activités de 12 ha sur le secteur des Jonquilles à Gainneville,
- le confortement d'un espace d'activités autour de l'aéroport du Havre en lien avec la vocation aéroportuaire du secteur.

Au total, le besoin foncier pour l'aménagement des zones d'activités économiques communautaires est estimé à environ 90 ha d'ici 2030.

】 **Densifier et requalifier les zones d'activités du territoire**

Les zones d'activités, qu'il s'agisse de zones communautaires, communales ou privées, participent activement au maintien et au développement des activités productives sur le territoire, que ce soit par le biais d'une approche endogène en accompagnant les entreprises déjà implantées à chaque étape de leur cycle de vie ou via un développement exogène en attirant des entreprises situées hors du territoire.

La Communauté urbaine s'engage à travailler à la densification et à la requalification des zones d'activités les plus anciennes et les plus vétustes du territoire. Il s'agit de travailler à l'adaptation de ces zones aux enjeux climatiques, environnementaux et urbains tout en entretenant localement les conditions de leur dynamisme économique.

En parallèle, une enveloppe foncière de 10 ha de consommation d'espaces est identifiée pour permettre l'évolution des sites à vocation économique qui ne relèvent pas d'une zone communautaire (zone des Hautes Vallées à Octeville-sur-Mer, autres à définir). Il s'agit autant d'offrir des opportunités de maintien et de développement d'activités économiques déjà implantées sur le territoire que d'optimiser les potentiels fonciers et les investissements déjà réalisés au sein de ces zones.

】 **Renforcer les facteurs d'attractivité des espaces à vocation économique : accessibilité, services, qualité urbaine et environnementale...**

Les espaces à vocation économique sont confrontés à des enjeux qui dépassent très largement leur seule dimension productive. Le changement climatique et l'impératif de sobriété foncière imposent en effet d'en repenser les modalités traditionnelles d'aménagement. Par ailleurs, les aspirations à davantage d'urbanité des personnes travaillant dans ces zones poussent les agents économiques à être de plus en plus regardants sur les critères connexes à la seule disponibilité foncière, à l'heure d'établir leur stratégie de localisation et de développement.

Face à ce contexte nouveau et aux facettes multiples, Le Havre Seine Métropole entend œuvrer à l'amélioration de l'accessibilité en modes actifs et en transports en commun des différents secteurs à vocation économique du territoire. Elle vise également une meilleure insertion urbaine et paysagère de ces espaces, notamment en ce qui concerne le traitement des franges et la qualité des espaces publics. Enfin, le territoire conduira des réflexions avec les acteurs économiques locaux quant à la mutualisation d'équipements existants, notamment le stationnement, et au développement de services nouveaux au sein de ces espaces (crèches partagées, restauration collective, autopartage...).

2.2. Répondre aux besoins d'évolution des activités économiques en retrait des secteurs à vocation économique

】 **Maintenir les activités économiques compatibles avec les fonctions résidentielles dans les centralités**

La préservation des activités économiques compatibles avec l'habitat dans les centralités est une nécessité à plusieurs égards. Elle limite la migration des activités économiques vers la périphérie, évitant ainsi des consommations foncières nouvelles et des déplacements, souvent motorisés, supplémentaires. Par ailleurs, le maintien de la dimension productive du tissu résidentiel participe également à l'intensité urbaine des centralités, faisant de ces dernières des lieux de vie et de sociabilité à part entière.

Dans cette optique, Le Havre Seine Métropole veillera à maintenir, voire à redévelopper, l'activité économique dans les tissus résidentiels chaque fois que cela sera possible en fonction des configurations locales. Les activités commerciales et tertiaires seront ainsi encouragées dans les centralités et les polarités existantes tandis qu'une meilleure articulation entre habitat, artisanat et petite industrie sera encouragée. Par effet miroir, une vigilance particulière sera portée à l'implantation d'activités susceptibles de générer des nuisances incompatibles avec les caractéristiques des centralités et des secteurs à vocation résidentielle.

Le maintien de l'activité économique dans les centralités nécessite aussi de réfléchir aux conditions d'accueil de ces activités face aux évolutions sociétales à l'œuvre, par exemple le développement du e-commerce ou le recours accru au télétravail. La prise en compte de ces enjeux impliquera de construire des réponses nouvelles, notamment via le développement de surfaces d'activités plus modestes et modulaires ou de la consolidation d'un réseau de tiers-lieux proposant une offre hybride et innovante.

】 **Encadrer l'évolution des activités économiques isolées**

Qu'elles soient sources de nuisance, qu'elles prennent appui sur la proximité d'une infrastructure de transport ou encore qu'elles nécessitent des emprises foncières conséquentes, certaines activités économiques sont de longue date implantées en dehors de centralités ou en retrait d'espaces urbanisés. Une attention particulière devra être portée à l'évolution de ces activités économiques : réponse aux besoins d'évolution, encadrement des extensions, réflexion sur leur évolution à long terme ...

2.3.Consolider les écosystèmes territoriaux favorables à l'innovation et au développement endogène du territoire

】 Favoriser les rapprochements entre enseignement supérieur, centres de formation, laboratoires de recherche et agents économiques en lien avec les filières d'excellence du territoire

Le territoire de la Communauté urbaine accueille un campus universitaire de dimension régionale et de nombreux équipements d'enseignement supérieur d'excellence (Ecole nationale supérieure maritime, Sciences Po campus du Havre, Institut national des sciences appliquées, Institut supérieur d'études logistiques...).

Le rapprochement entre ces lieux de production de savoir à haute valeur ajoutée et agents économiques constitue un levier important pour le rayonnement du territoire et son positionnement dans la compétition des grandes places portuaires mondiales.

Le Havre Seine Métropole s'engage à accompagner la structuration d'écosystèmes locaux réunissant centres de recherches, équipements d'enseignement supérieur et opérateurs économiques afin de favoriser l'émergence de l'innovation et les transferts de technologie dans les filières d'excellence du territoire.

】 Développer un écosystème de services basé sur le partage de données et l'utilisation de canaux d'information innovants

Les nouvelles technologies qui émergent (internet des objets, intelligence artificielle, imprimantes 3D, etc.) vont accélérer les mutations à l'œuvre et constitueront un avantage comparatif non-négligeable pour les territoires et acteurs qui s'en saisiront de manière proactive.

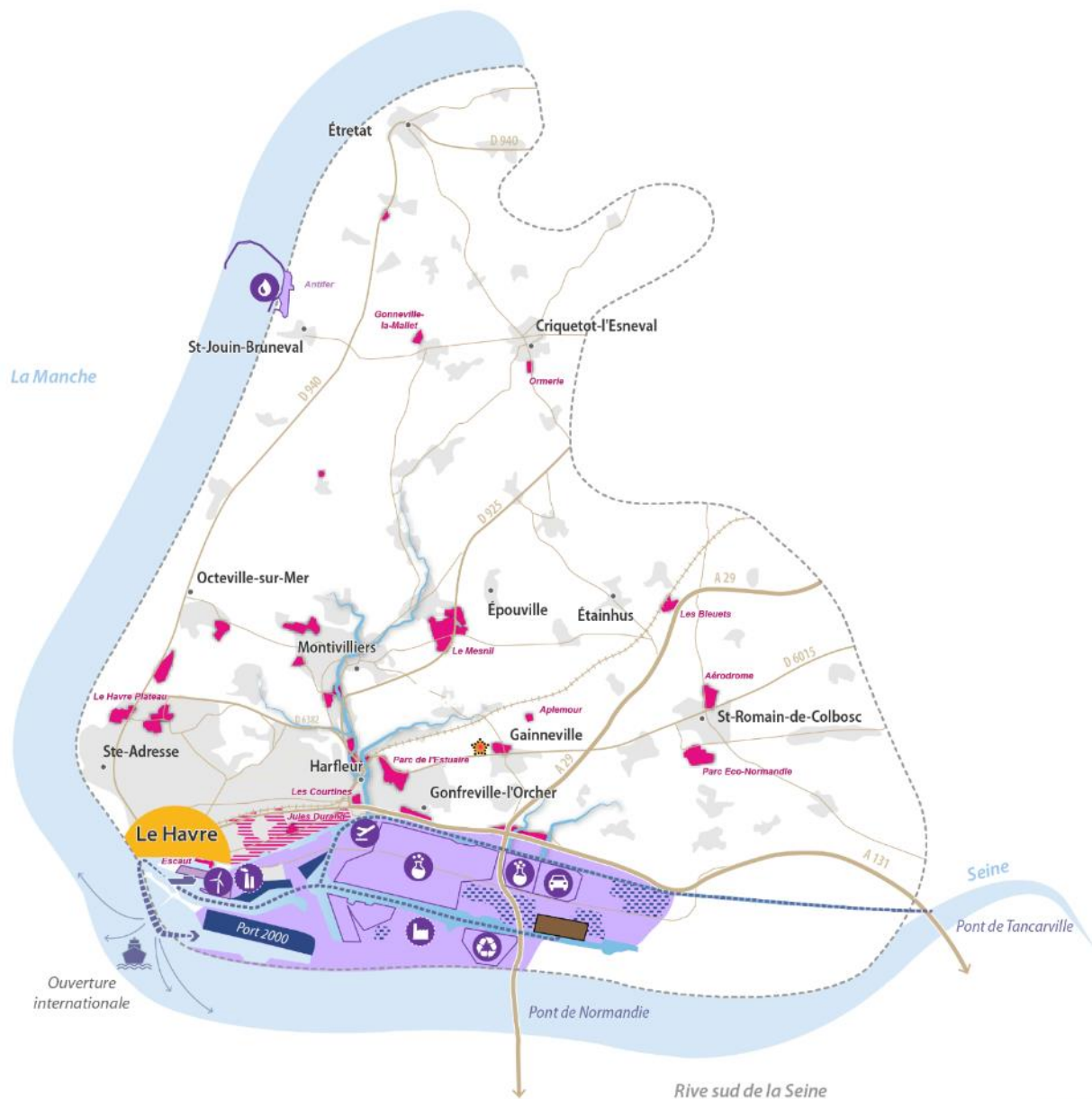
La Communauté urbaine poursuivra les efforts engagés afin de favoriser l'émergence et le déploiement de ces innovations au sein de l'écosystème local. Pour ce faire, elle pourra s'appuyer et capitaliser sur les démarches et projets d'ores-et-déjà engagés, notamment « Le Havre, Ville Portuaire Intelligente » ou la construction de la Cité numérique.

】 Renforcer la mise en circularité des ressources produites sur le territoire ou à proximité

Le renforcement de l'économie circulaire répond à des enjeux environnementaux, économiques et de cohésion territoriale. La transition de l'utilisation de matières premières nouvellement extraites vers le recours à des ressources existantes localement limite les pressions sur l'environnement, tant en amont (extraction) qu'en aval (traitement des déchets). En outre, l'économie circulaire favorise l'ancrage local des entreprises et le développement de nouvelles filières non-délocalisables. A l'image de l'alimentation du réseau de chaleur du Havre Sud par la chaleur résiduelle de la plateforme de Normandie de TotalEnergies, l'économie circulaire participe enfin à la complémentarité entre espaces urbains et ruraux, entre zones résidentielles et zones d'activités économiques.

Consciente de ces enjeux, la Communauté urbaine est engagée depuis plusieurs années dans le renforcement des synergies entre acteurs locaux afin de créer des boucles territoriales vertueuses. Le territoire souhaite confirmer son engagement en faveur de l'écologie industrielle territoriale, en témoignent la signature du Pacte pour la transition écologique et industrielle et la dynamique de projets incarnée par le projet d'envergure interrégionale ASTER, lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt "Transition écologique et développement économique" du Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) de la Vallée de la Seine.

version provisoire



Sources : AURH - 2022
Réalisation : AURH - (SCap 01/2023)



Conduire les transitions du paysage maritime, portuaire et industriel du territoire

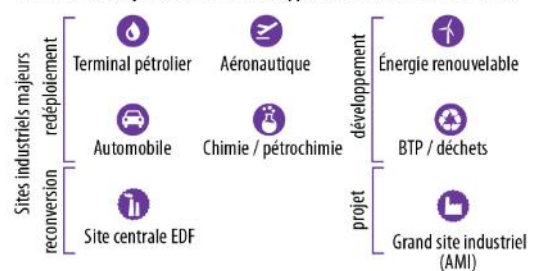
Poursuivre le renforcement du dynamisme portuaire
au service du rayonnement du territoire

- Terminaux à conteneurs
- Zone Industriale-Portuaire (ZIP)
- Projet de chaudière

Renforcer la vocation logistique du territoire
en lien avec son rôle de tête de pont de la vallée de la Seine

- Parc logistique
- Terminal multimodal

Favoriser le redéploiement et le développement d'une industrie durable



Créer les conditions d'un développement économique pérenne, en appui des locomotives économiques du territoire

Densifier et moderniser les zones d'activités existantes

- Zone et site d'activité économique
- Projet de zone d'activité économique
- Pôle tertiaire à consolider
- Secteur en tissu mixte

3. Confirmer le dynamisme et l'attractivité du cœur métropolitain

3.1.Développer l'offre tertiaire dans le cœur métropolitain

Le cœur métropolitain représente l'essentiel de l'immobilier d'entreprise et une grande partie des emplois tertiaires de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole. Cette représentation – qui s'explique par le caractère historiquement central et accessible du cœur métropolitain – doit être renforcée afin de créer un écosystème économique riche et dynamique.

Pour ce faire, le cœur métropolitain doit cultiver son identité territoriale et s'imposer comme le lieu préférentiel d'implantation des sièges sociaux et autre immobilier d'entreprise structurant pour la vie économique du territoire. Cette concentration d'activité pourra se faire aux alentours de la gare, pour renforcer le pôle tertiaire constitué, ou encore sur le secteur de la Citadelle, prioritairement fléchée pour les activités présentant une composante maritime.

En dehors de ces implantations sur un foncier libre, le renforcement de l'offre tertiaire devra se faire en renouvellement / réhabilitation des constructions existantes afin de leur donner une seconde vie tout en améliorant les performances thermiques des bâtiments et en mettant aux normes les constructions concernées par le risque de submersion marine. Ces réhabilitations pourront permettre de développer de nouvelles offres attractives (petites surfaces adaptables, espaces de co-working, tiers-lieux, etc.), susceptibles de renforcer le rayonnement du cœur métropolitain.

3.2.Consolider le cœur métropolitain havrais comme espace préférentiel d'accueil des grands équipements

La dimension centrale et symbolique du cœur métropolitain et son accessibilité facilitée par le réseau de transport en commun en font un lieu privilégié pour l'accueil d'équipements à rayonnement qui dépasse l'échelle communale.

Cette dynamique s'exprime d'ores et déjà à travers l'aménagement du campus Le Havre-Normandie qui ambitionne de regrouper, sur deux sites distincts, la majeure partie de l'offre de formation supérieure de l'agglomération. Cette stratégie doit être confortée et étendue aux autres typologies d'équipements (sportif, culturel, institutionnels, récréatifs, etc.) afin de renforcer l'attrait du cœur métropolitain.

Zoom sur... le cœur métropolitain : un territoire de projet attractif au bénéfice de la Communauté urbaine

De la plage du Havre au quartier des Docks, le cœur métropolitain constitue la matérialisation du « centre d'agglomération ». C'est un périmètre d'intensités qui rayonne bien au-delà de ses limites géographiques et qui concentre une grande partie des fonctions institutionnelles, résidentielles, économiques, culturelles, éducatives et touristiques du territoire.

C'est un territoire de projet dynamique qui se nourrit des réalisations récentes (campus Le Havre-Normandie, réaménagement du Grand Quai, Réinventer Le Havre, etc.) et embrasse une modernité mise en valeur par la reconstruction du centre-ville du Havre. Il se déploie sur ce terreau fertile, entre modernité et histoire d'agglomération, pour incarner la centralité de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Cœur habité

Un habitant sur dix de la Communauté urbaine habite au sein du cœur métropolitain. Le cœur métropolitain doit relever le défi de rendre désirable la vie en ville. Il s'agit de montrer que la qualité de vie peut y être tout à fait appréciable pour les différents profils de ménages. Il doit s'appuyer sur les atouts indéniables de sa situation, de son environnement et de l'intensité de projet qui y règne, afin de conserver son rôle d'intégrateur social historique et permettre l'épanouissement de ceux qui vivent.

Cœur actif

Un tiers des emplois de la Communauté urbaine est concentré au sein du cœur métropolitain, qui doit entretenir et développer cette intensité en optimisant son potentiel de développement et en construisant des synergies vertueuses entre les différentes identités économiques qui le constituent. Dans un contexte de raréfaction des ressources, il doit par ailleurs réinventer certains processus et partager ses atouts auprès des acteurs voisins de la ZIP et du port.

Cœur mobile

Incontournable hub de transport, le cœur métropolitain doit offrir une alternative décarbonée aux déplacements et replacer le piéton au cœur des réflexions. Brique fondamentale de l'espace urbain, il est le symbole de l'intensité désirée. Les espaces publics doivent redevenir confortables pour les usagers. Il devra également permettre les parcours continus et sécurisés, notamment pour les modes doux.

Cœur étudiant

Cet espace du campus doit être intégré de manière spécifique au cœur métropolitain, comme un territoire dynamique, étudiant dont l'ambiance globale serait différente de celle des quartiers voisins. En solidifiant la stratégie campus, en poursuivant le développement de l'offre d'enseignement supérieur dans le centre-ville, il s'agira également de prévoir les évolutions à moyen et long terme du campus, aussi bien dans l'aménagement du territoire que l'émergence de services à destination des étudiants.

Cœur touristique

Cette dimension rayonnante doit être développée. En travaillant sur les parcours et la mise en valeur du patrimoine, il doit permettre une diffusion maximale des visiteurs. Il devra par ailleurs renforcer les fonctions culturelles attractives, en cultivant son identité maritime, afin de renouveler l'expérience proposée. À l'image d'un vrai cœur, il est une pièce maîtresse d'une stratégie touristique qui ne pourrait se contenter de son périmètre pour fonctionner.

4. Renforcer la valorisation touristique du territoire

Le territoire de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est composé de deux destinations touristiques majeures : Etretat et Le Havre, l'une historique, l'autre résultant d'une politique active de valorisation patrimoniale. Ainsi, le territoire dispose de divers positionnements touristiques et aux niveaux de maturité non concomitants. Le Havre a travaillé son image et a développé une filière touristique basée sur la culture, l'évènementiel et le maritime. Etretat, village de pêcheurs devenu station balnéaire, possède une offre touristique à requalifier et à diversifier. Le reste du territoire propose une offre construite autour et pour ses habitants : un patrimoine local protégé dans un objectif de préservation de l'identité locale et des loisirs de plein nature comme les chemins de randonnées.

4.1. Préserver et valoriser la diversité des patrimoines

L'attractivité touristique du territoire s'appuie en grande partie sur son offre patrimoniale, qu'elle soit architecturale ou naturelle, dont la protection (UNESCO...) et la singularité (falaises d'Etretat...) ont fait la renommée de la destination. Il s'agit de poursuivre les actions de protection et de valorisation du patrimoine, d'y apporter un nouveau souffle et de faire bénéficier l'ensemble du territoire des premières expériences de mise en valeur touristique :

- Préserver et réinterpréter le patrimoine « mature » connu des habitants et reconnu touristiquement (centre reconstruit du Havre, abbaye de Montivilliers...).
- Préserver et valoriser le patrimoine architectural urbain, rural, industriel et portuaire d'intérêt.
- Préserver les paysages et les espaces naturels du territoire tout en donnant accès de manière encadrée aux visiteurs et en livrant les clés de compréhension, en particulier sur la façade littorale et dans l'estuaire de la Seine
- Faire découvrir et mettre en valeur les clos-masures, comme emblèmes culturels et paysagers du territoire.

4.2. Renforcer la capacité de la destination à générer des retombées économiques

L'offre touristique s'est particulièrement développée ces dernières années, que ce soit en termes d'hébergement offrant un nombre croissant de lits hôteliers ou en termes d'infrastructures d'accueil telles que le terminal de croisière du Havre. Le territoire doit renforcer sa capacité à générer des retombées économiques pour asseoir la filière tourisme dans l'économie locale.

Il s'agit ainsi de :

- Favoriser une offre d'hébergement touristique équilibrée entre développement et régulation des capacités d'accueil.
- Soutenir l'émergence d'une offre différente pour répondre aux nouvelles tendances du tourisme (ex : hébergement insolite).

- Accompagner le développement de produits touristiques en lien avec les dimensions balnéaire et « destination nature » du territoire.
- Soutenir le développement de services et de commerces tournés vers le tourisme.
- Encourager les acteurs touristiques à proposer des prestations tout au long de l'année pour faire vivre les structures dans un objectif de désaisonnalité de l'activité.

4.3. Diffuser les flux touristiques à l'ensemble du territoire

L'attractivité touristique du territoire est génératrice de flux. La massification estivale contribue aussi bien à engendrer des effets de charge entre visiteurs et habitants comme à représenter une réelle opportunité de développement économique. L'enjeu est de diffuser ces flux sur tout le territoire depuis les portes d'entrées touristiques que sont Le Havre et Etretat :

- Intervenir sur les lieux d'intensités existants (Grand Site Falaises d'Etretat – Côte d'Albâtre – Le Havre) pour garantir une expérience touristique de qualité et produire un effet d'entraînement sur l'ensemble du territoire (ex : requalification du front de mer, organisation du stationnement touristique...).
- Favoriser une offre touristique complémentaire à l'offre havraise et étretataise pour inciter à découvrir et séjourner dans tout le territoire.
- Faciliter les déplacements grâce à une interconnexion des mobilités qu'elles soient actives ou en transport en commun.

4.4. Promouvoir un tourisme durable

Le développement touristique post Covid doit prendre la mesure de son impact environnemental. Le futur du tourisme devra être durable, avant tout pour les destinations mais aussi par attente des touristes eux-mêmes. Les mobilités touristiques sont fortement émettrices de Gaz à Effet de Serre (GES). L'arrivée et les déplacements dans la destination doivent être décarbonés et l'empreinte environnementale d'un séjour en villégiature doit être réduite. Dans cette perspective, plusieurs pistes pourraient être approfondies :

- Proposer un réseau cyclable et pédestre couvrant tout le territoire. Assurer une continuité des grands itinéraires cyclables présents que sont la Vélomaritime et la Seine à Vélo.
- Soutenir une desserte touristique en transports en commun correspondant au temps « touristique » et favoriser les connexions aux territoires touristiques voisins (Côte d'Albâtre, Pays d'Auge, Vallée de la Seine).
- Accompagner les infrastructures touristiques vers la décarbonation en créant les conditions favorables aux changements de pratique (ex : électrification des quais...) et en les incitant à intégrer un volet environnemental exemplaire dès le début du projet (ex : bâtiment à énergie positive...), à l'image du projet de terminal Croisières au Havre.

AXE 3.

CONSTRUIRE LA METROPOLE DES PROXIMITES ET DES COMPLEMENTARITES TERRITORIALES

Le Havre Seine Métropole souhaite promouvoir un développement en accord avec les transformations contemporaines de la société. La mise en valeur de ses atouts, la quête d'attractivité, l'adaptation aux transitions et l'ambition économique s'entrecroisent avec le besoin de trouver un fonctionnement en phase avec les besoins de ceux qui animent le territoire, afin de leur garantir la meilleure qualité de vie. C'est tout le sens de la métropole des proximités et des complémentarités. Elle vise à rapprocher les lieux d'habitat des lieux de travail, de consommation et de services par une mixité et une proximité des fonctions urbaines. Elle vise à optimiser les espaces urbains existants pour limiter les mouvements centre-périphérie, l'allongement des temps de trajets et la dépendance à l'automobile. Sa mise en œuvre nécessite d'articuler les choix d'urbanisation avec les dessertes en transports en commun mais aussi, avec l'offre en équipements et services du quotidien pour encourager l'utilisation des modes doux et actifs.

A ce titre, le PLUi intègre le Programme Local de l'Habitat et le Plan de Mobilités de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole.

Le PADD souhaite accompagner cette organisation territoriale en révélant la diversité des communes, en favorisant l'intensité urbaine et l'attractivité des centralités. Cela suppose également une valorisation de la qualité urbaine, paysagère et architecturale.

1. Promouvoir un développement équilibré du territoire, en phase avec la diversité des communes

1.1. S'appuyer sur une armature urbaine équilibrée, support du développement territorial

1) Présentation de l'armature urbaine

Définir une armature urbaine revient à mettre en évidence l'organisation du territoire, en termes de structuration des polarités, de répartition des différentes fonctions urbaines (habitat, équipements, activités économiques et commerciales...) et d'organisation du développement territorial projeté sur le territoire intercommunal. Cette armature peut être complétée par d'autres types d'armature : commerciale, économique, naturelle,...

En l'absence d'une stratégie territoriale claire et partagée aux bonnes échelles, les armatures territoriales s'effacent, sont susceptibles de perdre leur lisibilité, les fonctions urbaines sont mises en concurrence et les risques d'une ségrégation sociale et spatiale sont accrus.

L'armature urbaine est construite sur la base de critères qualitatifs : offre d'équipements et de services, diversité commerciale mais également rayonnement et influence des différents niveaux de polarités. Chaque rang de cette armature participe à la structuration d'un bassin de vie à l'échelle duquel le développement urbain est organisé. Elle implique des logiques de complémentarités dans les ambitions de développement portées par la collectivité, participe à la cohérence globale du projet stratégique et à la quête de proximité.

L'armature urbaine du Havre Seine Métropole mise en évidence dans le cadre du SCoT et du PLUi prend appui sur 2 secteurs et 5 niveaux de polarités. Chaque rang porte des ambitions de développement adaptées aux enjeux du territoire, en matière de politique de l'habitat, de sobriété foncière et de développement de l'offre en équipements / services / commerces :

- Une **agglomération principale** qui se distingue par son caractère urbain affirmé, composée du Havre, ville-centre du territoire, et des 4 pôles urbains structurants de Montivilliers, Gonfreville-l'Orcher, Harfleur et Sainte-Adresse. Poids de population, densité bâtie, offre en équipements et services de proximité et de rayonnement métropolitain font de cet espace le support majeur du développement urbain d'ici 2035. Au sein de cet ensemble, différents niveaux de centralités sont identifiés :
 - Le cœur métropolitain du Havre, qui s'étend de la plage au quartier des Docks, secteur d'intensité urbaine et de projets, qui symbolise la centralité havraise. Il intègre les quartiers du centre-ville du Havre (Saint-François, les Ormeaux, centre ancien,...) ainsi que les quartiers Saint-Nicolas et Brindeau,
 - Les cœurs de quartier : Saint-Vincent, Sanvic, Bléville, Mont-Gaillard, Rouelles, Caucriauville, Aplemont, Sainte-Cécile, Graille, Vallée Béreult au Havre, Belle-Etoile à Montivilliers, Beaulieu à Harfleur, Mayville et Gournay à Gonfreville-l'Orcher.
- Les **1ères et 2èmes couronnes** de l'agglomération principale, au sein desquels sont représentés différents niveaux de polarités qui participent à l'animation de cet espace :
 - 4 pôles structurants : Criquetot-l'Esneval, Etretat, Octeville-sur-Mer et Saint-Romain-de-Colbosc.

Ces pôles urbains ont un rôle majeur pour la structuration du territoire, en termes d'accueil de nouvelles populations, de développement économique et d'accueil d'équipements et de services.

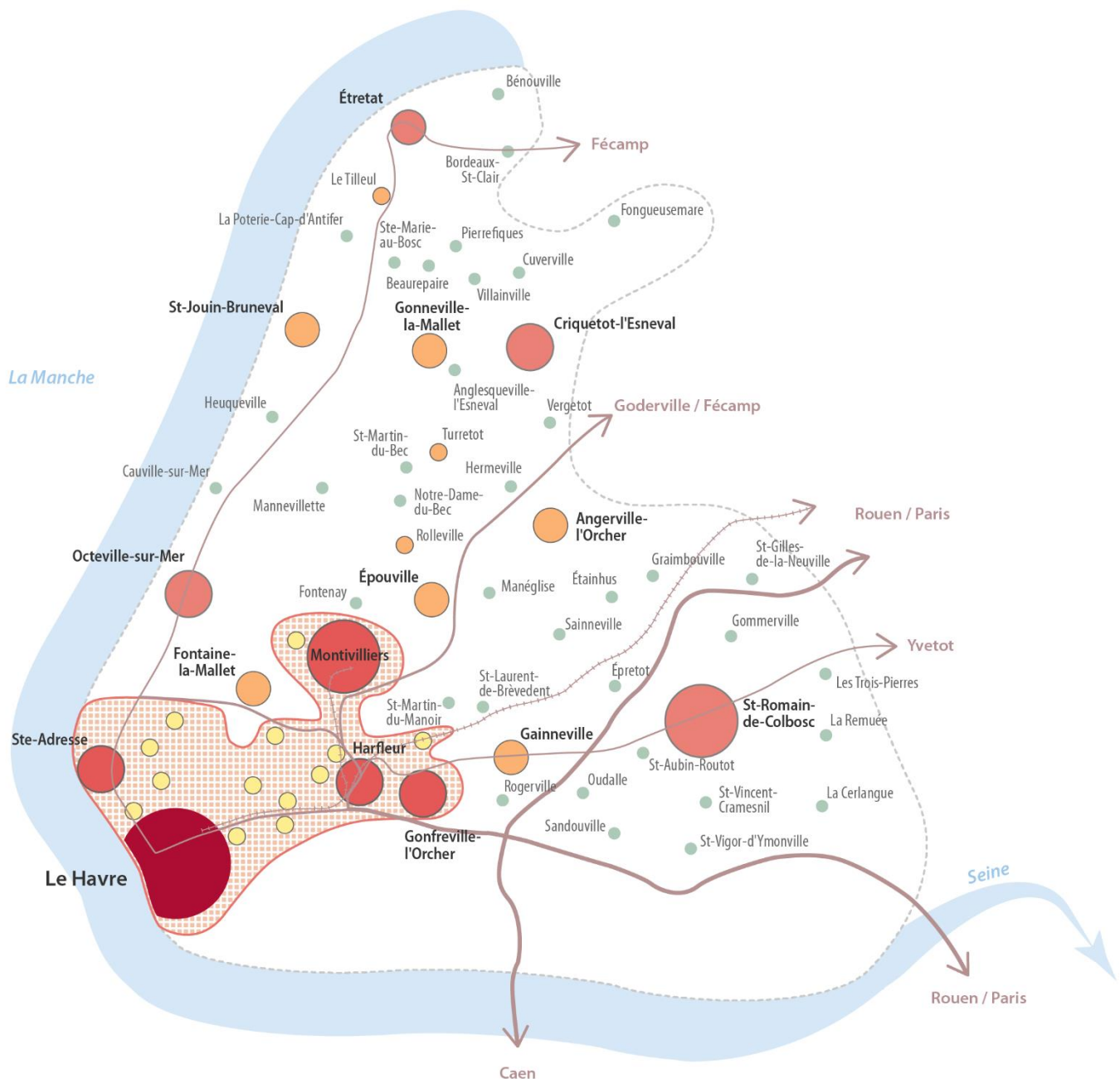
- 9 pôles de proximité : Angerville-l'Orcher, Epouville, Fontaine-la-Mallet, Gainneville, Gonneville-la-Mallet, Le Tilleul, Saint-Jouin-Bruneval, Rolleville et Turretot.

Complémentaires aux pôles urbains, ils disposent d'une offre de services et de commerces qui en font des communes relais au sein de l'espace rural.

- 36 communes rurales : Anglesqueville-l'Esneval, Beaurepaire, Bénouville, Bordeaux-Sain-Clair, Cauville-sur-Mer, Cuverville, Epretot, Etainhus, Fongueusemare, Fontenay, Gommerville, Graimbouville, Hermeville, Heuqueville, La Cerlangue, La Poterie-Cap d'Antifer, La Remuée, Les Trois-Pierres, Manéglise, Mannevillette, Notre-Dame-du-Bec, Oudalle, Pierrefiques, Rogerville, Sainneville, Saint-Aubin-Routot, Sainte-Marie-au-Bosc, Saint-Gilles-de-la-Neuville, Saint-Laurent-de-Brévedent, Saint-Martin-du-Bec, Saint-Martin-du-Manoir, Saint-Vigor-d'Ymonville, Saint-Vincent-Cramesnil, Sandouville, Vergetot et Villainville.

Le PADD leur donne un rôle majeur dans la préservation des espaces agricoles et naturels du territoire et la mise en valeur du cadre de vie, tout en permettant un développement urbain modéré et adapté aux capacités et enjeux de chaque commune.

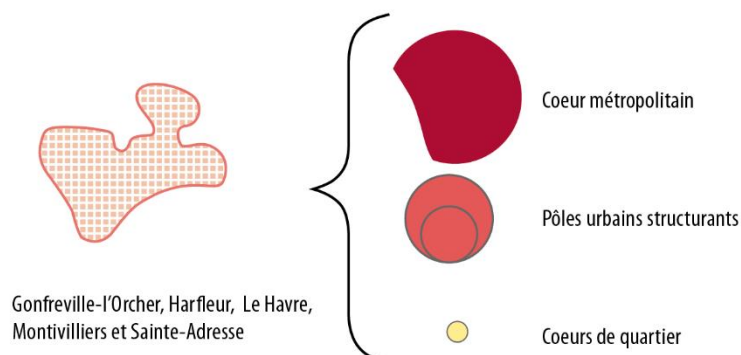
L'armature urbaine de la Communauté urbaine Le Havre Seine métropole



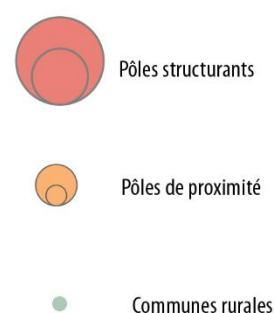
Sources :
Fond : AURH - 2022
Réalisation : AURH - (SCap 05/2023)



Agglomération principale



Hors agglomération principale



1.2. Renforcer les centralités comme lieux privilégiés d'intensité urbaine

】 Favoriser l'intensité urbaine et l'attractivité des centralités en s'appuyant sur l'armature urbaine

Intégrer la sobriété foncière dans la production des espaces urbains de la Communauté urbaine pourra prendre différentes formes : intensifier les usages et les fonctions, réinvestir les friches, encourager les changements de destination, réinvestir les logements vacants, organiser la densification adaptée des tissus urbanisés (surélévation des bâtis les plus bas, comblement des dents creuses,...). La réussite de ce défi implique néanmoins d'adapter les actions à la diversité des profils communaux et aux ambitions de développement du territoire, en phase avec l'armature urbaine mise en avant.



› **Aménager les espaces publics pour en faire des lieux de vie accueillants**

Les espaces publics constituent un socle public commun, accessible et support de la vie urbaine et rurale du territoire. Leurs caractéristiques en font des espaces multiformes qui cumulent plusieurs fonctions essentielles pour l'animation des territoires : lieux chargés d'histoire, support de mobilité et d'infrastructures techniques, valeur paysagère et esthétisme.

Le Havre Seine Métropole et ses communes membres s'engagent à porter une attention particulière au traitement des espaces publics pour en faire des lieux de convivialité agréables, généreux, sécurisants et confortables participant à la mise en valeur des lieux de centralités. A cette fin, il s'agira notamment :

- De veiller à l'accessibilité de tous les publics,
- De garantir un partage de l'espace public pour permettre les circulations actives, devant les véhicules en circulation et en stationnement (en dehors des axes structurants),
- D'encourager la qualité urbaine : traitement qualitatif des espaces de stationnement, mise en valeur du patrimoine, installation de mobilier urbain, ...
- D'assurer la gestion des eaux pluviales selon les principes d'hydraulique douce,
- D'envisager leur praticité lors des épisodes de chaleur pour lutter contre les îlots de chaleur (déminalisation des surfaces, développement de la nature en ville,...)
- De considérer leur rôle de refuges pour la biodiversité locale, voire pour le fonctionnement de la trame verte et bleue, tout en s'inscrivant de manière cohérente dans leurs environnements urbain et rural.

› **Limitier l'étalement urbain et organiser les nécessaires consommations d'espaces agricoles et naturels pour l'habitat**

Le PADD du SCoT et du PLUi vise à organiser les nécessaires consommations d'espaces agricoles et naturels pour l'habitat dans le cadre d'une politique foncière porteuse de sobriété et d'efficacité.

Il prévoit notamment la définition d'une enveloppe globale de 100 ha pour la consommation d'espaces agricoles et naturels au profit de l'habitat, répartie au sein des différents rangs de l'armature urbaine.

Les ouvertures à l'urbanisation seront :

- Conditionnées à la mise en évidence de capacités foncières insuffisantes au sein des enveloppes urbaines et d'un besoin à satisfaire, en cohérence avec les objectifs qualitatifs et quantitatifs de la politique locale de l'habitat
- Phasées dans le temps, en déclinant des échéanciers d'ouverture à l'urbanisation et en tenant compte des objectifs de sobriété foncière sur la période 2021-2030 et sur la deuxième tranche de vie du PLUi (2031-2035)

Pour la période 2021-2030, la répartition de la consommation d'espaces est répartie au sein des différents rangs de l'armature urbaine comme suit :



Pour la période 2031 – 2035, la répartition de l'enveloppe globale d'artificialisation reste à définir.

De plus, des fourchettes de densité brute sont fixées pour les nouvelles opérations de production de logements (zones d'ouverture à l'urbanisation et secteurs à enjeux identifiés au sein des enveloppes urbaines) :

Objectifs de densité plancher brute pour les opérations de production de logements		
	Opération en centralité	Opération en retrait de la centralité
Ville-centre	50 logements / ha	20 logements / ha
Pôles urbains structurants	30 logements / ha	15 logements / ha
Pôles structurants	30 logements / ha	15 logements / ha
Pôles de proximité	30 logements / ha	15 logements / ha
Communes rurales	15 logements / ha	12 logements / ha

La densité brute s'entend comme le nombre de logements rapporté à la surface globale d'une opération, voiries et espaces publics compris.

Les dispositions réglementaires du PLUi (Orientations d'Aménagement et de Programmation, règlement écrit et graphique) devront intégrer ces densités plancher adaptées au contexte urbain dans lequel les nouvelles opérations de logement s'inséreront (principe de densité adaptée).

】 Permettre une densification encadrée des hameaux urbains structurés

En dehors de l'agglomération principale et des vallées, la majorité des villages du territoire s'appuie sur une structure traditionnelle caractéristique du Pays de Caux. Ils sont constitués autour d'une place de village (« le carreau ») et de clos-masures plus ou moins étendus qui ont conservé leur vocation agricole ou ont évolué vers une fonction résidentielle. De nombreux hameaux ont également connu une densification progressive des tissus bâtis voire un étalement supplémentaire vers les espaces agricoles ou naturels. Certaines communes présentent également une organisation urbaine historiquement linéaire, développée le long de voies de communication (ex : Bordeaux-Saint-Clair le long de la RD.940, La Remuée autour de la RD.81...).

Certains hameaux constitués et prolongements historiques urbains sont susceptibles d'accueillir de nouvelles constructions principales (logements, activités, équipements,...) sous conditions :

- Les nouvelles constructions devront être comprises au sein de l'enveloppe urbaine du hameau. L'extension urbaine sera proscrite à partir des hameaux et seuls les remodelages ponctuels de silhouettes urbaines pourraient être envisagés.
- Une desserte par les réseaux appropriée (eau, énergie, numérique, défense incendie,...) ;
- La préservation du fonctionnement agricole et naturel du secteur ;
- La préservation des éléments patrimoniaux de l'identité locale (bâti et naturels) ;
- Un dimensionnement approprié au regard des caractéristiques du site, sans remettre en cause les centralités voisines préexistantes.

S'il s'agit d'optimiser certains potentiels fonciers au sein de ces hameaux et des prolongements historiques (dents creuses, divisions parcellaires,...), les prescriptions réglementaires de densité seront plus mesurées que celles retenues au sein des centralités.

Pour les communes littorales, cette orientation devra tenir compte des dispositions relatives aux secteurs déjà urbanisés induits par l'application de la loi Littoral.

Zoom sur... l'application de la loi Littoral

La loi Littoral est applicable aux communes du bord de mer mais aussi proches des estuaires. De La Cerlangue à Bénouville, 17 communes de la Communauté urbaine sont concernées par l'application de la loi Littoral.

La loi Littoral fixe le principe de graduation de la protection des espaces en fonction de la proximité avec le rivage. Ainsi, les documents d'urbanisme locaux doivent décliner localement cinq grandes notions :

- *Le principe d'extension de l'urbanisation en continuité avec les agglomérations et les villages existants. En retrait de ces espaces, seule la densification sous conditions des secteurs déjà urbanisés (SDU) sera autorisée ;*
- *La bande littorale ou bande des 100 mètres a vocation à protéger la zone la plus proche du trait de côte et la plus sensible d'un point de vue environnemental, où le principe de préservation stricte primera en dehors des espaces urbanisés ;*
- *Les espaces proches du rivage limitent fortement les destinations des constructions autorisées afin d'orienter le développement urbain en situation rétro-littorale ;*
- *Les coupures d'urbanisation permettent de séparer les différentes parties urbanisées, d'empêcher l'urbanisation linéaire sur la façade littorale et de préserver des espaces de respiration paysagère et écologique ;*
- *Les espaces remarquables et caractéristiques du littoral représentent 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.*



» Encadrer l'évolution du bâti diffus sur l'ensemble du territoire

En dehors des centralités, des hameaux urbains et des prolongements historiques identifiés, une attention particulière sera portée au mitage de l'espace. Pour tenir compte des implantations bâties préexistantes, seules les évolutions du bâti existant (annexes, extensions, rénovations, changements de destination) pourront être autorisées sous réserve :

- du respect des prescriptions réglementaires du document d'urbanisme,
- d'une desserte appropriée par les réseaux (si nécessaire),
- de la préservation du fonctionnement agricole et naturel du territoire,
- de la préservation des éléments patrimoniaux de l'identité locale (bâti et naturels).

Des dispositions spécifiques seront déclinées pour les communes soumises à l'application de la loi Littoral.

1.3. Répondre aux différents besoins en équipements et services publics des habitants

】 Conforter et compléter l'offre en équipements et en services publics de proximité, en priorité dans les centralités

Les centralités, qu'ils s'agissent des pôles ou des centres-bourgs des communes rurales, ne doivent pas être réservées uniquement à une vocation résidentielle : elles doivent constituer des lieux de rencontre et de lien social, par le biais des équipements administratifs, scolaires, commerciaux, culturels, sportifs... Il est donc primordial de permettre leur évolution à l'horizon temporel du PLUi, de conforter les équipements communaux existants et d'anticiper les nouveaux besoins éventuels pour garantir l'animation de toutes les centralités : bâtiments techniques, équipements pour la petite enfance, services aux personnes âgées, animation locale, extension des cimetières, équipements sportifs...

De plus, le développement des usages et des services numériques doit également être considéré comme un enjeu stratégique pour l'attractivité du territoire : en effet, il s'agit pour la Communauté urbaine de répondre aux attentes des acteurs territoriaux (ménages, entreprises, associations, institutions,...) qui peuvent être satisfaites par le déploiement d'infrastructures et de services numériques dans différents domaines : éducation, santé, essor de la pratique du télétravail, télé médecine.

】 Travailler à la mise en partage des équipements de rayonnement intercommunal et à leur complémentarité

Au-delà de la confirmation du rôle du cœur métropolitain dans l'accueil d'équipements de rayonnement intercommunal et régional, il s'agit pour la Communauté urbaine d'orienter le développement de l'offre en nouveaux équipements structurants au sein des différentes polarités identifiées dans l'armature urbaine : agglomération principale, pôles structurants et pôles de proximité ont vocation à accueillir ces nouveaux équipements culturels, sportifs, de santé, d'enseignement de rayonnement communautaire.

Qu'ils soient portés par les communes ou de compétence communautaire, il apparaît indispensable que ces projets s'inscrivent dans une logique de complémentarité intercommunale lorsque ces équipements bénéficient à plusieurs communes. Il s'agit autant de rationaliser les investissements, de réduire les coûts de fonctionnement que d'offrir une plus grande variété et une meilleure qualité de services à la population.

2. Mettre en œuvre une politique locale du logement qualitative, équilibrée et inclusive, répondant aux besoins des ménages et participant à la qualité du cadre de vie

2.1. Produire et mobiliser environ 12500 logements sur la période 2021-2035, en prenant appui sur l'armature urbaine du territoire

› Mener une politique ambitieuse de mobilisation du parc existant

Le SCoT et le PLUi s'inscrivent dans la continuité des orientations et actions développées dans le Programme Local de l'Habitat 2022-2027, au regard des enjeux mis en exergue durant son élaboration en matière de tendances démographiques : dynamiques démographiques contrastées, territoire particulièrement concerné par les enjeux de transition démographique (vieillesse de la population, desserrement des ménages...).

Dans le prolongement de la politique déjà mise en œuvre suite à l'approbation du PLH et dans le contexte de sobriété foncière, la Communauté urbaine et les communes prévoient d'intensifier leurs actions pour réhabiliter le parc ancien dégradé, privé ou social, de poursuivre le travail de fond visant à la résorption de l'habitat indigne et à la remise sur le marché des logements vacants. La mobilisation des friches et le renouvellement du parc par changement de destination seront également mis à profit pour limiter l'étalement urbain et adapter l'offre de logements aux besoins des ménages.

› Articuler la production de logements avec l'armature urbaine, de sorte que chaque commune trouve sa place dans l'objectif métropolitain communautaire

En phase avec le PLH, le PADD prévoit de prendre appui sur l'armature urbaine mise en évidence pour organiser le développement de l'offre de logements sur le territoire. A ce titre, la production de logements neufs est, en proportion et en valeur absolue, orientée en priorité vers les polarités de l'armature urbaine.

En considérant la production de logements neufs et la mobilisation du parc de logements existants, un objectif global d'environ 12500 logements d'ici 2035 est défini pour le présent PADD. Il correspond à la reprise du scénario envisagé dans le cadre du PLH 2022-2027, qui vise à inverser la tendance démographique des dernières années et à recentrer le développement de l'habitat sur les polarités, et au prolongement des objectifs de production et mise sur le marché de logements à l'horizon temporel du SCoT et du PLUi.

Cet effort de mise sur le marché / production de logements est réparti selon les différents rangs de l'armature urbaine comme suit :

- Agglomération principale : 75% de la production / mise sur le marché de logements
 - Le Havre : 53%
 - Pôles urbains structurants : 22%
- 1^{ère} et 2^{ème} couronne : 25% de la production / mise sur le marché de logements
 - Pôles structurants : 7,5%
 - Pôles de proximité : 7,5%
 - Communes rurales : 10%

Armature urbaine SCoT & PLUi		Objectifs production de logements PLUi 2021-2035 (projection 15 ans)
Rang	Communes	Synthèse
Ville-centre	Le Havre	6660
Pôle urbain structurant	Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Montivilliers et Sainte-Adresse	2790
Pôle structurant	Criquetot-l'Esneval, Etretat, Octeville-sur-Mer et Saint-Romain-de-Colbosc	945
Pôle de proximité	Angerville-l'Orcher, Epouville, Fontaine-la-Mallet, Gainneville, Gonneville-la-Mallet, Le Tilleul, Rolleville, Saint-Jouin-Bruneval et Turretot	900 à 1140
Commune rurale	36 communes rurales	1260 (720 à 1800)
		12555 (12015 à 13095)

2.2. Répondre à la diversité des attentes des ménages en matière de logement

】 **Proposer une offre de logements abordable et attractive, en phase avec les capacités des ménages**

Le développement d'une offre de logements abordable et attractive est une nécessité pour favoriser les parcours résidentiels de l'ensemble de la population. Il s'agit pour la Communauté urbaine, les communes et les acteurs de l'habitat de poursuivre le développement du parc social dans les zones urbaines et les centres-bourgs et de favoriser la mixité des projets, notamment avec le développement de l'offre en accession sociale à la propriété.

】 **Poursuivre le rééquilibrage de l'offre en logements sociaux**

Avec une offre de logement social très concentrée sur le territoire, il faut veiller à poursuivre le développement de l'offre en logements sociaux en maintenant l'offre à hauteur de 30% du parc de logements dans la Communauté urbaine. Avec le développement des ventes ces dernières années, il faut veiller à maintenir la proportion de logements sociaux au Havre et à Montivilliers.

L'offre doit être particulièrement :

- 】 orientée dans les communes déficitaires (Octeville-sur-Mer, Sainte-Adresse et Saint-Romain-de-Colbosc), en veillant à ne pas créer des zones surdotées en logements sociaux dans le contexte de raréfaction du foncier disponible et en considérant les contraintes de constructibilité qui s'imposent.
- 】 limitée dans les communes surdotées (Gonfreville-l'Orcher et Harfleur) sauf dans le cas d'un projet urbain cohérent qui le justifie.

】 **Renforcer la mixité d'habitat dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement, en particulier dans les centralités**

Les centralités du territoire offrent un habitat peu mixte principalement tourné vers les grands logements individuels et les propriétaires occupants. Les nouvelles opérations d'aménagement devront proposer des opérations mixtes en termes :

- de nature de logements (individuels/collectifs),
- d'occupation (location sociale ou par des bailleurs privés, accession, accession sociale),
- de typologies proposées (petits, moyens et grands logements).

】 **Promouvoir l'efficacité énergétique de l'habitat dans l'ancien**

Dans le contexte actuel, l'efficacité énergétique de l'habitat est essentielle pour offrir une qualité de vie en phase avec les attentes des ménages. Il s'agit de poursuivre et d'amplifier les actions engagées depuis plusieurs années pour la rénovation énergétique des logements anciens, en particulier par la plateforme de la rénovation de la Communauté urbaine. En complément, les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (Petites villes de demain et vallée de la Lézarde) doivent permettre de mettre en œuvre une action ciblée pour la rénovation globale de l'habitat avec un impact fort sur l'efficacité énergétique des bâtiments dégradés dans les centres anciens.

】 **Veiller à la qualité architecturale et à l'insertion des nouvelles opérations de logement**

Pour le logement neuf, il s'agit d'adopter une démarche plus qualitative de l'offre de logement neuf en s'appuyant sur des prérequis architecturaux, environnementaux, sanitaires, paysagers pour guider le développement des nouvelles opérations. Dans le contexte d'augmentation des coûts de l'énergie et du changement climatique, une attention particulière doit être portée à l'efficacité énergétique des logements proposés dans le cadre d'opérations neuves en tenant compte notamment de la qualité de l'isolation et des solutions de chauffage proposées.

】 **Répondre aux besoins en logements et hébergements des publics spécifiques (jeunes, étudiants, pensions de famille, personnes âgées)**

Pour offrir des parcours résidentiels fluides pour l'ensemble des habitants, il s'agit d'apporter des réponses adaptées aux besoins particuliers des publics spécifiques en :

- anticipant le vieillissement et la perte d'autonomie de la population,
- accompagnant l'accès au logement des jeunes et des étudiants,
- améliorant l'accueil des gens du voyage et en répondant aux besoins de sédentarisation,
- apportant des réponses adaptées aux besoins de logements liés à l'emploi notamment pour les alternants, emplois saisonniers...

3. Améliorer les conditions de mobilité selon une organisation réaliste et plus efficace

3.1.Poursuivre le développement de l'offre en transports collectifs

1) Conforter l'offre en transports collectifs en s'appuyant sur le réseau actuel et en s'adaptant aux caractéristiques des différentes parties du territoire

- Au sein de l'agglomération principale :
 - Confirmation du réseau structurant (tramway et bus) et extension du réseau de tramway

Il s'agit pour Le Havre Seine Métropole de confirmer le réseau structurant, composé des lignes A et B du tramway et des principales lignes de bus (lignes 1 à 9 et ligne 22) et de le développer en lien avec le projet d'extension du réseau de tramway en direction des quartiers Sud du Havre, d'Harfleur et de Montivilliers. La liaison TER entre les trois villes sera ainsi remplacée à compter de 2027 par un service plus adapté aux attentes des habitants : fréquence, amplitude horaire, confort, intermodalité avec le réseau Lia.

Cette extension du réseau doit permettre de desservir des zones densément urbanisées et plusieurs équipements majeurs dont le Campus - Le Havre Normandie (réparti sur deux sites), les Docks, le stade Océane, l'hôpital Jacques-Monod, le cinéma Les Arts, des établissements d'enseignement secondaire et des pôles urbains et commerciaux. Le projet assurera la desserte d'environ 55 000 habitants et d'environ 25 000 emplois.

- Affirmation du pôle d'échanges intermodal des gares du Havre et mise en évidence de pôles complémentaires à Montivilliers et Harfleur

Le pôle des Gares du Havre concentre, sur un espace resserré, les trains nationaux et régionaux, les cars régionaux et privés, le tramway et les lignes urbaines de bus, les taxis, un service de location de voitures et de vélos et des aires de stationnement en surface ou en souterrain. Le pôle des gares doit devenir le pôle de référence à l'échelle du territoire de l'Estuaire de la Seine et différents aménagements pourront être envisagés, notamment en termes d'organisation des accès et d'optimisation des flux.

L'arrivée du tramway à Harfleur et à Montivilliers doit permettre d'affirmer leur rôle de pôle intermodal au sein de l'agglomération, en articulation avec le réseau de bus.

Pour encourager le report modal en entrée d'agglomération, des parking relais seront placés à proximité des futurs arrêts du tramway à Montivilliers et à Harfleur et seront complétés par des aires de stationnement secondaires.

- Hors agglomération principale :
 - Organiser le rabattement vers les polarités

En prenant appui sur les différentes polarités de l'armature urbaine et les pôles intermodaux, le réseau Lia s'est développé en 2021 sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine. 4 lignes de bus cadencées à l'heure permettent ainsi d'améliorer la desserte des zones faiblement peuplées et d'organiser le rabattement vers les polarités principales.

Dans les polarités, il s'agirait d'aménager les principaux arrêts en petits pôles intermodaux regroupant services et équipements de mobilité : abri, stationnement vélo sécurisé, services dédiés au vélo, aires de covoiturage communale, informations touristiques.

- Développer des lignes express vers Etretat, Saint-Romain-de-Colbosc et Criqueotot-l'Esneval

Pour améliorer les temps de parcours et favoriser le report modal les lignes 12 et 13 pourraient être complétées par des liaisons express entre Le Havre, Etretat (RD.940), Criqueotot-l'Esneval (RD.925) et Saint-Romain-de-Colbosc (RD.6015) ne comportant que quelques arrêts intermédiaires.

- Adapter l'offre de transport en commun aux spécificités de la ZIP et des territoires peu denses

La desserte de la ZIP du Havre par les transports en commun a connu une progression permanente ces dernières années. Aujourd'hui, la solution Flexilia assure une desserte à la carte sur l'ensemble des sites industriels. Ce service pourrait être complété par une offre de covoiturage organisée par les entreprises et par des itinéraires vélos sécurisés.

Concernant les territoires peu denses, il s'agira également de maintenir une offre de service permettant de faciliter le rabattement vers les polarités, en s'appuyant notamment sur les dispositifs existants (Filbus et lignes régulières).

】 Intensifier les connexions à différentes échelles (Grande Pointe de Caux, Normandie, Axe Seine)

La gare du Havre est le point de départ et d'arrivée de nombreuses lignes de car régionales (réseau Nomad) en provenance de la pointe de Caux (Fécamp, Goderville, Lillebonne, Rives-en-Seine) et de la rive sud de la Seine (Caen, Deauville, Honfleur, Lisieux, Pont-Audemer). Ces services doivent être renforcés par des liaisons express et coordonnés avec le réseau Lia et les gares ferroviaires.

Aussi, il apparaît indispensable de renforcer les liaisons Fécamp-Le Havre via la gare de Bréauté-Beuzeville et les haltes d'Etainhus-Saint-Romain-de-Colbosc et Saint-Laurent-de-Brévedent-Gainneville.

Portées par le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, les perspectives d'amélioration substantielle du service ferroviaire sont particulièrement attendues par l'ensemble des acteurs locaux et devront être soutenues dans le temps long. Une mise en œuvre à l'horizon temporel du SCoT et du PLUi doit permettre de développer l'attractivité du territoire, d'intensifier encore davantage les échanges à l'échelle de la vallée de Seine, de renforcer la compétitivité du mode ferroviaire et de participer à la décarbonation des mobilités.

Zoom sur... le Plan de Mobilité 2023 - 2033

La voiture individuelle qui domine le paysage des mobilités, de la ville à la campagne, quels que soient les motifs et les distances parcourues. Comment diminuer la part modale de la voiture "soliste" notamment dans l'agglomération principale où des solutions alternatives existent ?

Le Plan de Mobilité (PDM) de la CU, approuvé en 2023, affiche des objectifs de réduction de part modale de la voiture individuelle de 45% en 2018 à 35% en 2033. Le transfert bénéficiera aux transports en commun et surtout aux déplacements du quotidien à vélo.

Agir sur les mobilités alternatives à la voiture "soliste", c'est apaiser les centres-villes et les axes routiers, améliorer la qualité des cheminements piétons et vélos dans les bourgs et réduire la pollution dans les zones densément peuplées.

3.2. Accompagner le développement des modes actifs

】 Accompagner le développement de la marche à pied :

Redonner toute sa place au piéton c'est revoir les emprises accordées à la voiture dans l'ensemble des centralités (voirie et stationnement). Un centre-ville apaisé apporte de la sécurité pour les populations les plus fragiles et améliore le cadre de vie des habitants. Les projets d'aménagement en cours et futurs accorderont la priorité aux parcours piétons vers les écoles et autres équipements publics, commerces, services.

Par ailleurs, la randonnée pédestre connaît un regain d'intérêt lié au développement de la société du loisir et des pratiques sportives et vertueuses. La Communauté urbaine a mis en place un ensemble d'itinéraires qu'il s'agira de conforter, d'entretenir et d'étendre à l'ensemble du territoire : sentier du littoral, boucles locales, chemins de grande randonnée (GR).

】 Poursuivre le développement d'itinéraires cyclables, sécurisés et confortables et de services et équipements facilitant l'usage du vélo

Le Plan Vélo 2021-2030 de la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a pour objectif de densifier et relier les différentes centralités du territoire par des itinéraires cyclables sécurisés, continus et confortables. Pour ce faire, le réseau cyclable sera porté à 445 km en 2030. Sur l'ensemble du territoire, 100 km d'itinéraires en site propre et 165 km d'itinéraires en voies partagées supplémentaires sont ainsi programmés.

Au-delà de ces aménagements cyclables, indispensables au développement de la pratique, la Communauté urbaine prévoit la mise en œuvre de nombreuses actions complémentaires afin de développer un écosystème vélo performant et sécurisant pour les cyclistes :

- multiplication des points de stationnement sécurisé (arceaux, box),
- soutien aux associations de promotion du vélo ,
- lutte contre le vol,
- développement de la location de vélos et intégration dans l'offre de transport Lia,
- développement de la filière cyclotouristique en prenant appui sur la Seine à Vélo et la Vélomaritime.

】 Organiser le rabattement en mode actif vers les polarités

Le centres-villes et centres bourgs, les équipements scolaires, sportifs, les gares et haltes ferroviaires et les pôles d'emploi sont facteurs de flux convergents. Il est nécessaire d'accompagner ces flux de rabattement par des aménagements dédiés au vélo et par des cheminements piétons sécurisés pour encourager le report modal sur des distances de 3 à 5 km.

Les futures opérations d'aménagement ou projets d'équipement prendront en compte l'accessibilité des cyclistes et des piétons pour diminuer les trajets du quotidien en voiture.

Par ailleurs, la Communauté urbaine entreprendra des travaux nécessaires dans le cadre des plans communaux d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. L'objectif est d'aménager et sécuriser les traversées de chaussée pour les piétons et les personnes à mobilité réduite et de mettre aux normes des places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap.

3.3. Maîtriser les déplacements automobiles en optimisant les infrastructures existantes

】 Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier pour pacifier la circulation automobile au profit des autres modes de déplacement :

La maîtrise des flux de véhicules et du stationnement dans les centralités urbaines est une priorité pour redonner l'envie de vivre en ville dans un cadre agréable et apaisé. Les traversées de bourg et les voiries urbaines devront s'inscrire dans un plan de circulation tenant compte des principaux flux piétons et cyclistes. Les voies de simple desserte de quartier seront aménagées pour améliorer la cohabitation entre l'ensemble des modes.

】 Sécuriser et adapter le réseau routier actuel aux conditions de trafic actuelles ou projetées

Globalement, le maillage routier est suffisamment capacitaire pour supporter un trafic soutenu aux heures de pointe du matin et du soir. Les grands projets routiers autour du Havre (rocade Nord, déviation d'Harfleur) ont complété le réseau structurant. Il existe cependant deux points de congestion majeurs pour lesquels des aménagements seront mis en œuvre :

- Mise à 2X2 voies de la RD.925 entre Manéglise et St-Sauveur d'Emalleville pour fluidifier et sécuriser le trafic très intense en aval de la déviation de Goderville. Ce projet est actuellement porté par le Département de la Seine-Maritime. Une enveloppe foncière d'environ 19,7 ha est prise en compte pour sa réalisation.
- Aménagement d'un nouvel échangeur entre la route de l'estuaire et l'A.29 à hauteur du Pont de Normandie pour fluidifier le trafic poids lourds en provenance des terminaux portuaires et de la zone industrielle.

】 **Accompagner les usages plus responsables de l'automobile et les mobilités émergentes :**

Dans les territoires de la seconde couronne peu desservis par les transports en commun, le covoiturage au quotidien est une solution à soutenir et à encourager par la Communauté urbaine.

Pour accompagner ce développement, un schéma directeur des aires de covoiturage a été adopté par la Communauté urbaine. Il prévoit l'aménagement d'une vingtaine d'aires nouvelles en complément des 6 aires déjà existantes. Elles seront localisées sur les axes routiers stratégiques, à proximité des bourgs ou adossées aux pôles intermodaux. Des lignes virtuelles de covoiturage seront également mises en place le long des pénétrantes principales en direction du Havre, au niveau des arrêts de transport en commun. Outre une baisse significative de l'empreinte carbone, le covoiturage doit participer au désengorgement des axes routiers structurants et des centralités urbaines concernées par des problématiques de congestion.

】 **Coordonner une politique de stationnement adaptée à tous les usages**

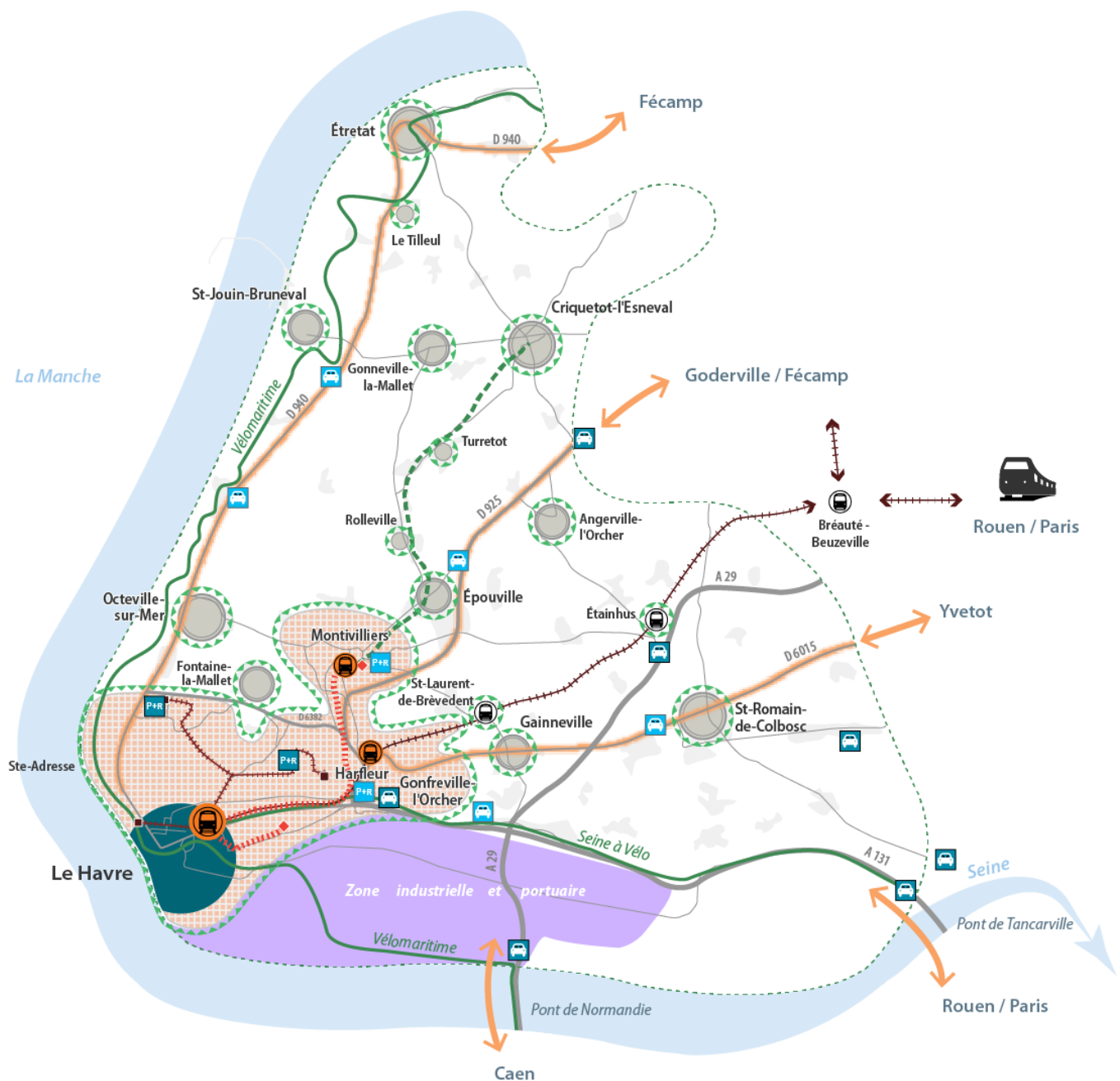
Les centralités urbaines du territoire accordent parfois une place importante à la voiture au détriment des autres modes de déplacement. L'apaisement des centres-villes et des bourgs est un axe prioritaire du Plan de Mobilité. Que ce soit dans l'agglomération principale et dans le périmètre de l'OGS, dont Etretat, l'optimisation des conditions de stationnement sur l'espace public doit être recherchée.

Il s'agira de réguler le stationnement en proposant des solutions de parkings déportés dans les communes en tension ou des réductions de capacité en cas de projets d'aménagement d'espaces publics (place, parvis, quais, trottoirs, piétonisation). A ce titre, une enveloppe foncière est envisagée pour l'aménagement d'espaces de stationnement permettant d'améliorer les conditions d'accès et de fréquentation de différents pôles générateurs de flux (ex : secteur de la Guézane au Tilleul).

Une attention particulière devra également être apportée à l'intégration paysagère des aires de stationnement.

Par ailleurs, des dispositions pourront être développées dans les pièces réglementaires du PLUi pour encadrer le stationnement privé pour les différents types de construction et limiter l'encombrement des espaces publics.

Améliorer les conditions de mobilité selon une organisation réaliste et plus efficace



Sources : AURH - 2022
Réalisation : AURH - (SCap 01/2023)



Poursuivre le développement de l'offre en transports collectifs

• Au sein de l'agglomération principale

Renforcer le réseau de Tramway

Poursuivre l'amélioration de la desserte en bus

Consolider les pôles d'échanges

• Hors agglomération principale

Développer des lignes Express

Améliorer la desserte de la ZIP

Intensifier les liaisons interurbaines

Conforter le réseau ferroviaire structurant

Adapter la liaison ferroviaire
Le Havre / Paris : Projet LNPN

Accompagner le développement des modes actifs

Accompagner le développement de la marche à pied dans les espaces urbains

Organiser le rabattement en modes actifs

Poursuivre le développement des itinéraires cyclables dans la communauté urbaine

Itinéraires cyclables structurants

Maîtriser les déplacements automobiles en optimisant les infrastructures existantes



Apaiser la circulation
dans toutes les centralités



Encourager le covoiturage
en aménageant des aires



Déployer l'offre de parcs relais

4. Consolider l'appareil commercial du territoire

La vitalité commerciale d'un territoire est soumise aux évolutions des modes de consommation d'une part et aux dynamiques locales d'autre part. Depuis une vingtaine d'années, le commerce en France est en mutation avec de nouvelles tendances de consommation et une part du e-commerce toujours grandissante. La déconnexion parfois constatée entre l'évolution des m² commerciaux et la croissance démographique accentue le déficit de consommateurs pour un même territoire. Pour la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, s'ajoute la particularité d'une zone de chalandise limitée en raison de son positionnement géographique entre mer et Seine.

4.1. Veiller à l'équilibre de l'armature commerciale

】 Créer les conditions favorables au maintien et au développement de l'offre commerciale dans les centralités

Le territoire de la Communauté urbaine connaît une faible évacuation commerciale, montrant la cohérence du bassin de vie. L'enjeu est de maintenir cette rétention commerciale sur le territoire. Le maintien des pôles de centralité, contributeurs à l'animation locale, la vie de quartier/de centre-bourg et la cohésion sociale, a également pour rôle d'assurer une offre de proximité, notamment au regard du vieillissement de population.

Il s'agit notamment de conforter l'existant grâce à des actions portées sur les linéaires commerciaux (identification, protection...) et de favoriser la concentration de l'offre en centralité en faisant de ces espaces des lieux privilégiés d'implantation.

Les centres-villes ayant réussi à diminuer leur taux de vacance et conserver des linéaires commerciaux dynamiques, comme autour de l'Hôtel de ville du Havre, sont maintenant confrontés, non pas à la concurrence d'internet, mais à ses conséquences. Les centralités doivent désormais gérer et encadrer la logistique urbaine et ses nombreux flux de marchandise induits en grande partie par les commandes en ligne.

】 Contenir les développements commerciaux périphériques dans leur enveloppe actuelle

L'utilisation économe du foncier, dans un souci de sauvegarde des espaces naturels, agricoles et forestiers et un taux de vacance commercial interrogeant la suroffre dans les zones périphériques du territoire, incitent à limiter la consommation foncière en faveur de surfaces commerciales supplémentaires.

Les zones commerciales de périphérie (Parc de l'Estuaire à Gonfreville-l'Orcher, Centre commercial de la Lézarde et ZA d'Epaville à Montivilliers, zones du Super U à Saint-Romain-de-Colbosc et d'Intermarché à Criquetot-l'Esneval) doivent se développer au sein de leur enveloppe foncière actuelle.

Contenir l'extension de ces pôles structurants offre la possibilité à ces derniers de se moderniser, tout en ménageant les centralités urbaines.

】 Intégrer les mutations du commerce en lien avec les nouveaux modes de consommation

L'activité commerciale évolue donc dans un contexte concurrentiel plus large et plus fluctuant où le e-commerce et autres nouvelles tendances de consommation (seconde main, consommation locale...) rebattent les cartes du duel commerce de centre-ville/ commerce de périphérie. Ainsi, la vacance commerciale fait son apparition dans les centres commerciaux. Le commerce de périphérie doit à son tour se réinventer pour redevenir attractif. Les stratégies de dynamique commerciale appliquées au centre-ville (requalification urbaine, manager de centre-ville...) semblent devoir désormais s'étendre au périurbain.

La dynamique démographique locale et les nouveaux modes de consommation incitent au rééquilibrage et à l'adaptation de l'offre existante. La consommation multicanal remet en question les logiques d'implantation traditionnelles. Il s'agit pour le territoire d'encadrer les implantations commerciales aux abords des axes routiers structurants, car ce commerce de flux peut avoir une influence sur la préservation des centralités.

Également, il s'agit d'encadrer les nouvelles pratiques en lien avec la logistique commerciale et l'ubérisation des pratiques (dark-stores, drive, drive piéton...) pour ramener le consommateur vers les centralités et préserver la vie commerciale locale. Cette réflexion doit être approfondie en relation étroite avec les communes concernées par ces enjeux, notamment les pôles urbains.

4.2. Conforter l'attractivité commerciale du territoire

】 Accompagner la requalification et la mixité fonctionnelle des zones commerciales (périphéries et centralités)

Le maintien de l'attractivité des zones commerciales doit s'appuyer sur un renouvellement de leur identité commerciale. Selon la dynamique commerciale observée et la localisation géographique (entrée de ville, continuité urbaine...), certaines zones devront muter.

Certaines devront être requalifiées pour réenchanter l'acte d'achat physique, nécessitant une rénovation du bâti et des aménagements extérieurs. Le développement d'une offre diversifiée innovante, en capacité de répondre aux nouveaux besoins des populations (divertissement, bien-être...) pourra accompagner ce renouveau. D'autres zones devront muter vers de l'économie productive (artisanat, bureau...). Les autres acteurs économiques hors commerce pourraient trouver dans les zones commerciales un foncier, certes à requalifier mais d'intérêt (viabilisation, desserte...). Également, les zones rattrapées par l'urbanisation seraient susceptibles de muter en pôles de quartiers multifonctionnels (habitat, services publics...).

】 Améliorer l'accessibilité aux polarités commerciales

La majorité des pôles commerciaux est accessible en transport en commun mais la voiture reste le mode de déplacement privilégié avec un réseau routier de qualité.

Dans un objectif de décarbonation des mobilités, il s'agit de maîtriser les flux et le stationnement et d'inciter à l'usage des modes doux et des transports en commun pour les déplacements dits de consommation. L'accessibilité doit également être facilitée par les continuités urbaine et commerciale, favorables à la déambulation et au confort des parcours marchands.

】 Promouvoir la qualité urbaine, environnementale et paysagère de toutes les typologies et organisations d'espaces commerciaux

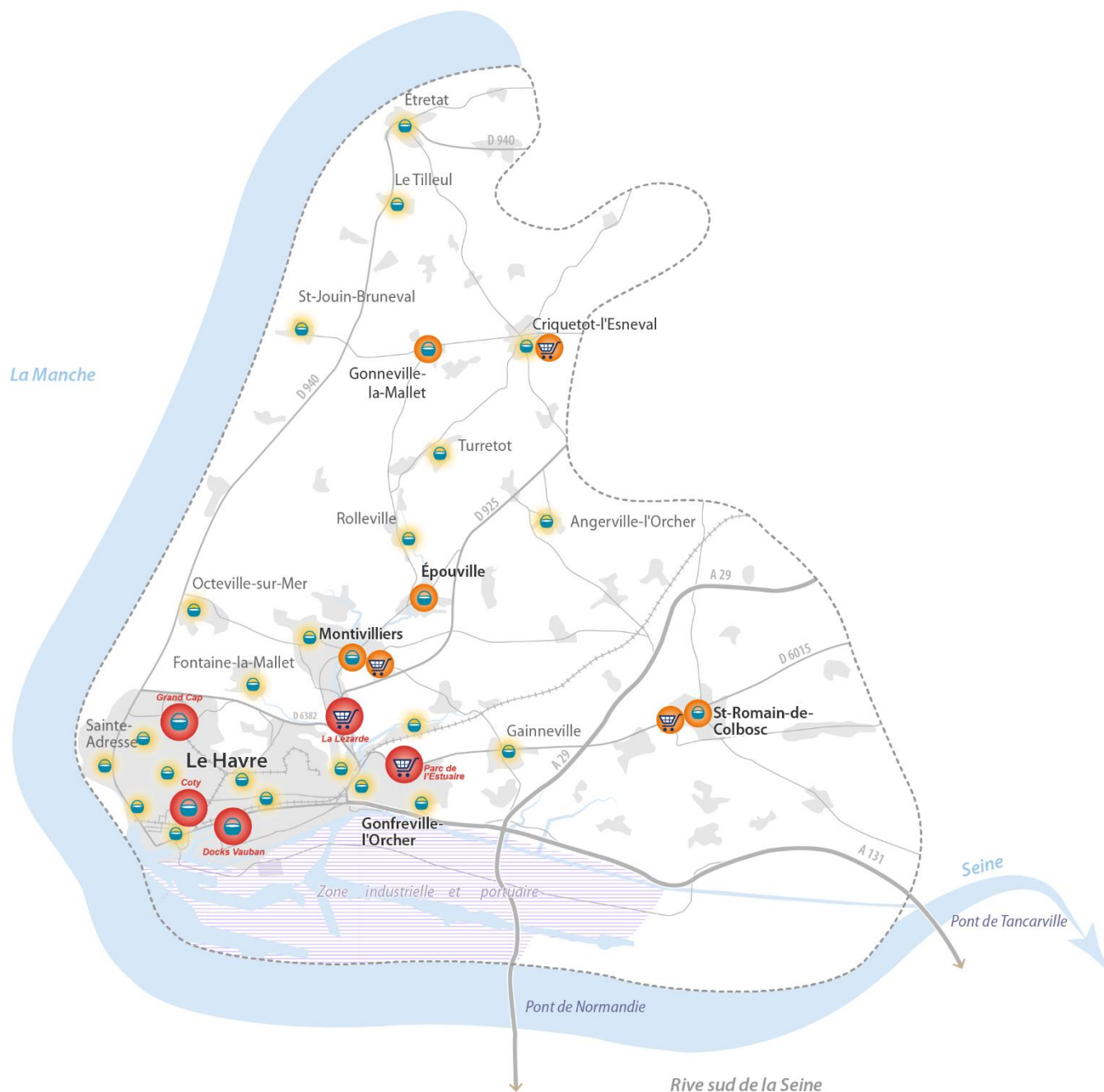
Le renforcement de l'attractivité et de l'identité commerciale des pôles s'appuie sur une montée en qualité urbaine et architecturale s'intégrant parfaitement dans l'environnement proche, garantissant une continuité esthétique (centralité) et participant à la requalification des entrées de ville (périphérie).

La dimension paysagère doit être traitée au même niveau dans un enjeu de protection de la biodiversité et de création d'îlots de fraîcheur dans des espaces fortement minéralisés, cadre verdoyant propice à l'attractivité et au parcours marchand.

Ainsi, il s'agira de :

- créer les conditions favorables à la préservation du patrimoine paysager et architectural en agissant notamment sur la végétalisation, le stationnement, les espaces publics ou encore la publicité ;
- privilégier des aménagements et des constructions durables et évolutives, économes en énergie et en ressources consommées et à impact carbone limité.

L'armature commerciale dans la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole



Sources : CCI Seine Estuaire / CCI Ouest Normandie - 2023
Réalisation : AURH - (SCap 04/2023)



Conforter l'attractivité commerciale du territoire

Niveaux de polarité des zones commerciales

- Pôle structurant
- Pôle intermédiaire
- Pôle de proximité

Localisations des pôles commerciaux

- En centralité
- 🛒 En périphérie

- Zone habitée
- Zone Industriale-Portuaire
- Réseau routier principal
- Réseau ferré