

SCOT DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE  
**RAPPORT DE PRÉSENTATION**



## **TOME II**

**Résumé non technique**



métropole  
ROUENORMANDIE

# SOMMAIRE

<b>I - DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
<b>II - ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>9</b>
<b>III - ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET OBJECTIFS CHIFFRÉS DE LIMITATION</b>	<b>24</b>
<b>IV - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS</b>	<b>27</b>
<b>V - DESCRIPTION DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE A ÉTÉ EFFECTUÉE</b>	<b>32</b>
<b>VI - ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR LES ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER</b>	<b>33</b>
<b>VII - ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES</b>	<b>37</b>
<b>VIII - MODALITÉS DE SUIVI</b>	<b>38</b>

## TOME II

### Résumé non technique

## I - DIAGNOSTIC

### 1. Les territoires vécus par les habitants

La Seine est très présente sur le territoire de la CREA, offrant des paysages très variés : ruraux, naturels, urbains, industriels, portuaires. Elle a historiquement fortement contribué au développement de Rouen, point de rencontre entre la voie fluviale et maritime. Elle continue d'organiser le fonctionnement du territoire et constitue un passage obligé pour de nombreux déplacements. Le fleuve explique la diversité des paysages : le tissu urbain et industriel du méandre de la rive gauche, l'étroit méandre d'Elbeuf, les grandes boucles naturelles à l'aval de Rouen, les petites vallées affluentes de la Seine à l'histoire industrielle, les coteaux urbanisés de la rive droite et les plateaux agricoles plus récemment urbanisés, parsemés de villages.

Le territoire s'est développé selon une forte tendance à la concentration des emplois et des lieux de consommation, alors que la population s'est progressivement dispersée au sein du territoire, voire au-delà. La tendance à la concentration vaut également pour les activités de commerces, de services et d'équipements qui ont une logique de regroupement, soit dans des pôles commerciaux périphériques, soit sous formes de polarités insérées dans le tissu urbain. Les dynamiques démographiques témoignent à l'inverse d'une logique de dispersion de la population dans les secteurs périurbains et ruraux. La ville-centre renoue depuis peu avec une démographie positive alors que la plupart des centres urbains anciens connaissent des soldes migratoires négatifs. Pour autant, le choix de vivre en ville ou à la campagne n'est plus aussi déterminant dans la mesure où la majorité des habitants vit aujourd'hui à moins de 30 voire 20 minutes de l'ensemble des services nécessaires ou plus accessoires de la vie quotidienne.

### 2. Les déplacements des habitants au quotidien

L'augmentation générale de la mobilité (+ 70 % en 40 ans), n'est pas tant liée à une augmentation de la population (+ 13 % sur la même période), qu'à une évolution structurelle des déplacements. L'accès à des moyens de déplacements rapides a profondément modifié la mobilité, rendant accessibles des territoires plus larges.

Entre 1968 et 2007, le nombre de déplacements quotidiens a considérablement augmenté, faisant évoluer le nombre moyen de déplacements par personne de 2,35 à 3,78. Chaque jour 1 600 000 déplacements sont effectués par les habitants de l'agglomération. La voiture est le mode le plus utilisé, représentant plus d'un déplacement sur deux. Néanmoins, entre 1996 et 2006 la part de la voiture s'est globalement stabilisée pour la première fois, sauf dans le secteur d'Elbeuf, où elle continue de progresser.

La marche reste un moyen important de se déplacer (500 000 déplacements quotidiens), en croissance. Après une baisse marquée dans les années 70, caractérisée par une forte augmentation des déplacements automobiles (+ 90 %), la marche progresse et est le seul mode à concurrencer la voiture, en particulier dans les centres-villes.

L'utilisation des transports en commun (160 000 déplacements par jour) représente une part modale de 10 %, en constante progression. Les lignes de transports en commun en site propre (tramway et bus à haut niveau de service) captent les 2/3 des voyages du réseau TCAR. Dans le secteur d'Elbeuf, les transports en commun urbains sont majoritairement utilisés par des scolaires, des demandeurs d'emplois et des personnes âgées. Ils représentent un peu moins de 7 % de part modale. Quant aux deux roues, leur utilisation reste très faible (30 000 déplacements journaliers).

Les déplacements s'organisent souvent dans une chaîne de déplacements (travail, achats, écoles, loisirs, santé...). La part des déplacements consacrée aux achats et aux loisirs est en croissance continue et explique en partie l'étalement des déplacements dans la journée.

La voiture reste très utilisée pour des déplacements de courte distance, un déplacement sur quatre en voiture faisant moins de deux kilomètres et un sur deux moins de cinq kilomètres. Poursuivre le report de la voiture vers les modes doux nécessite de prolonger les efforts engagés en faveur du maillage cyclable, des circulations piétonnes et du partage de la voirie.

### 3. Un maintien des grands équilibres entre espaces naturels, agricoles, forestiers et urbanisés

Le contexte géographique et géologique du territoire a favorisé le développement de milieux naturels diversifiés et remarquables. La nature, très présente (plus des 3/4 du territoire), a permis au territoire de se développer tout en maintenant un équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Cet équilibre est néanmoins fragile et suppose une reconnaissance du rôle des espaces naturels, agricoles et forestiers dans le fonctionnement du territoire. Une part importante de ces espaces naturels fait l'objet de protections réglementaires et de mesures d'inventaires.

Le territoire est particulièrement exposé aux risques naturels (inondation par débordement, remontée de nappe, ruissellement, mouvements de terrains liés aux falaises, aux cavités souterraines). Comme partout en France, les écosystèmes ont subi des dommages. Une trame continue des milieux naturels « ordinaires » aux zones protégées les plus riches doit être préservée ou restaurée afin d'éviter la régression de la biodiversité.

Les espaces agricoles (37 % du territoire), qui présentent de bonnes potentialités agronomiques, sont soumis à la pression de l'urbanisation qui entraîne une poursuite de l'artificialisation des sols. A la fonction économique et paysagère de l'agriculture, s'ajoute une fonction environnementale essentielle. Le maintien des prairies liées à l'élevage bovin contribue en particulier à limiter le ruissellement et l'érosion des sols et à préserver la qualité des eaux. Par ailleurs, la diversité des espaces agricoles assure un rôle majeur en termes de biodiversité et de continuités écologiques.

Les espaces naturels, agricoles et forestiers jouent également un rôle important dans la préservation, le stockage et le renouvellement de la ressource en eau, ressource en quantité importante mais fragile, notamment la nappe de la craie, essentielle pour répondre aux besoins en eau potable du territoire.

L'utilisation des espaces agricoles, naturels et forestiers pour le logement ou les zones d'activités économiques sur les dix dernières années (98 hectares par an en moyenne) se poursuit au même rythme que lors des décennies passées. Cependant, le renouvellement de la ville sur la ville s'accélère ces dernières années dans les espaces urbains existants de la CREA, et est amené à se poursuivre sur les espaces en friche.

### 4. Des logements suffisamment nombreux et diversifiés

Le territoire de la métropole connaît une stabilité démographique sur la période 2000-2012 avec une production d'environ 2000 logements par an, un solde migratoire négatif (- 1 700 habitants par an) mais une hausse du nombre de ménages (+ 16 000 ménages depuis 1999) due à l'évolution des modes de vie et à l'accélération du vieillissement de la population.

La fluidité globale du marché du logement représente un atout pour l'agglomération quant à sa capacité à garantir l'accessibilité au logement pour les ménages. Mais des difficultés existent notamment pour les ménages les plus pauvres dans leur parcours résidentiel. Les revenus moyens des

ménages sont globalement faibles, et près d'1/3 des ménages ont des revenus donnant droit à un logement très social (PLAI).

Les évolutions récentes ont confirmé les phénomènes de spécialisations résidentielle et sociale des territoires : toujours plus de petits ménages dans la ville centre, une fonction d'accueil des familles plus importante en seconde couronne (mais une tendance qui marque le pas avec la diminution des grands ménages), des ménages plus aisés sur les plateaux nord et est. L'offre de logements au sein de chaque secteur n'apparaît pas encore assez diversifiée (en typologie et en coûts) pour favoriser les parcours résidentiels internes, assurer la cohésion sociale du territoire et tendre vers un meilleur équilibre de peuplement.

Compte tenu de l'ancienneté du bâti (2/3 des logements construits avant 1975), les performances énergétiques du parc de logements restent encore particulièrement faibles et les problématiques liées à sa vétusté prégnantes.

## 5. Le profil de la population active, reflet du tissu économique local

Au sein d'un bassin d'emplois de plus de 820 000 habitants, le territoire compte 229 223 emplois en 2011, soit une hausse d'environ 9 % comparée à 1999. En dépit des mutations de l'économie à l'œuvre sur le territoire, le rythme de création des entreprises s'avère positif et les emplois créés nombreux (20 000 emplois supplémentaires entre 1999 et 2011). Les effets de la crise économique entamée en 2008 se sont néanmoins traduits par une forte dégradation de l'emploi. Le taux de chômage est stable à 10,6 % pour la zone d'emploi de Rouen au 4<sup>ème</sup> trimestre 2013, la moyenne nationale étant à 9,8 %. Les suppressions d'emplois dans le secteur industriel et la faible qualification des demandeurs influent sur les caractéristiques du chômage.

L'industrie reste un secteur puissant du territoire avec 29 518 emplois en 2011 (12,9 % des actifs occupés), en dépit d'une baisse constante de l'emploi salarié dans l'industrie depuis 1999 qui s'est accentuée avec la crise économique. Cette spécialisation industrielle se caractérise par des savoir-faire spécifiques et des compétences techniques pointues, et l'activité s'appuie notamment sur la présence du Grand Port Maritime de Rouen qui joue un rôle important dans la performance industrielle et en termes d'offre d'emplois (18 000 emplois salariés fin 2010).

L'évolution des effectifs salariés par grands secteurs d'activités traduit la mutation, opérée en quarante ans, d'une économie industrielle vers un pôle métropolitain tertiaire. L'emploi est désormais majoritairement tertiaire, représentant plus des 3/4 des emplois, et sa croissance récente renforce ce caractère commun à l'économie française. Néanmoins, la tertiarisation de l'économie locale apparaît moins importante qu'ailleurs et demeure inachevée, notamment concernant le développement des emplois tertiaires supérieurs. Le territoire peine en effet au regard des autres métropoles du fait d'un manque de dynamisme démographique et d'une situation de l'emploi moins favorable. Les projets portés par le territoire, qu'il s'agisse de grands projets urbains ou d'aménagement de parcs d'activités, ont et auront, dans les années à venir, un fort effet de levier sur la capacité à accélérer la création d'emplois tertiaires supérieurs.

En terme d'offre foncière, le territoire souffre d'un manque d'attractivité sur le marché de l'implantation d'entreprises pour répondre efficacement à la demande, mais dispose de foncier potentiellement mobilisable, dont une part résulte de la reconversion d'anciennes friches industrielles, pour impulser une nouvelle dynamique de développement. Dans le cadre de la stratégie économique, le territoire s'appuie sur un certain nombre de zones existantes ou en cours d'aménagement pour développer les différents segments d'activités. Pour assurer un marché fluide, être en capacité de répondre aux demandes et créer les conditions de la croissance de demain, la réflexion menée collectivement par les acteurs locaux a permis de déterminer les besoins fonciers nécessaires à mobiliser à 960 hectares pour l'ensemble du territoire à horizon du SCOT.

## 6. Les services et les équipements qui structurent l'agglomération

La CREA dispose d'un nombre important d'équipements et de services à la population, relativement bien répartis sur le territoire et accessibles en transports en commun. L'accès au réseau haut débit s'est également généralisé sur le territoire.

Si l'on distingue les équipements selon leur champ d'action (services aux particuliers, commerces, enseignement, santé/social, transports, loisirs ou tourisme), le territoire est particulièrement bien équipé dans les domaines commercial et socio-sanitaire.

La centralité rouennaise a été confortée ces dernières années par l'implantation de plusieurs grands équipements porteurs de rayonnement métropolitain, dans le domaine de l'enseignement (faculté de droit, école des impôts, école d'infirmières), de la culture et des sports (Zénith, Kindarena), ... d'autres sont à venir tel le centre des congrès route de Neufchâtel à Rouen. Le maillage de lieux de diffusion de la culture (musée, salles de spectacles) a été renforcé par l'ouverture du cirque-théâtre, celle de la Fabrique des savoirs à Elbeuf, du 106 et de H2O à Rouen.

Les forêts, espaces majeurs de détente et de découverte de la nature, qui couvrent près d'un tiers du territoire sont très fréquentées (5 millions de visiteurs par an).

Le maillage commercial de l'agglomération s'articule autour de trois pôles majeurs que sont le centre-ville de Rouen, Tourville-la-Rivière et Barentin (ce dernier étant situé hors périmètre de la CREA) et d'un réseau de polarités commerciales (888 000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente en 2011) au rayonnement allant de l'agglomération au quartier. L'équilibre commercial entre ces pôles reste fragile compte tenu du nombre important de mètres carrés commerciaux autorisés entre 2005 et 2009, de leur nature et de leur localisation.

Les équipements structurants (hôpitaux, universités, grands équipements administratifs et culturels) sont bien desservis par les principaux axes de transports en commun, avec un renforcement prévu pour l'accès du Zénith. En revanche, les zones d'emplois et d'activités commerciales sont plutôt localisées à proximité de grands axes routiers dans des sites faiblement desservis en transports en commun.

La mise en œuvre du tramway puis du bus à haut niveau de service, TEOR, et le cadencement du réseau TER ont renforcé l'attractivité des transports collectifs. Le territoire urbanisé est bien irrigué par un réseau de transports en commun conçu en étoile. En 2011, les 4/5 de la population habitent à moins de 300 mètres à vol d'oiseau d'un point d'arrêt, et la moitié à moins de 300 mètres à vol d'oiseau d'un point d'arrêt d'une ligne structurante du réseau TCAR (tramway, bus à haut niveau de service, ligne 4, 7, 10 et 21).

Les projets en cours, le renforcement de la ligne 7, la mise en service de Filo'R en juillet 2011, de même que la création d'une ligne de transports en commun partiellement en site propre selon un axe Nord-Sud au sein du territoire devraient permettre d'améliorer l'attractivité des transports en commun, dont la réorganisation a été lancée en parallèle de l'élaboration du Plan Déplacements Urbains (PDU).

L'architecture des réseaux routiers et de transports en commun (urbain ou ferré) montre une accessibilité inégale sur le territoire. Rouen, nœud du réseau de transport en commun et du réseau routier, est au cœur de l'organisation des déplacements, comme un point d'origine ou de destination des déplacements ou un point de passage. L'offre de stationnement y est aujourd'hui concentrée (44 000 places de stationnement). Les liaisons en transport en commun entre les principaux pôles urbains du territoire sont encore peu concurrentielles en temps de trajet par rapport à la voiture.

## 7. La coordination des dynamiques de développement urbain

Les dynamiques de développement de l'habitat et de l'emploi sont encore dissociées, générant un accroissement des déplacements domicile-travail. Ce déséquilibre entre actifs hébergés et emplois offerts apparaît différent selon les secteurs.

La CREA a eu une utilisation de l'espace plus économe que d'autres agglomérations compte tenu de son évolution démographique, mais la croissance des surfaces urbanisées s'est faite en dehors de l'espace urbain. Sur 1 278 hectares urbanisés sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers entre 1999 et 2012, un peu plus de la moitié (55 %) sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun structurants, 45 % sont situés en dehors de ce périmètre d'attractivité.

La croissance urbaine, sous forme d'habitat individuel, est encore trop peu économe en foncier (1 100 m<sup>2</sup> en moyenne par nouveau logement en individuel diffus), avec des impacts paysagers, un allongement des déplacements et des coûts collectifs (coûts en infrastructures routières, scolaires, coûts de gestion des réseaux, ...) qu'il convient de prendre en compte. Les évolutions sociétales telles que le vieillissement de la population ou la fragilisation des parcours résidentiels interrogent quant à la poursuite de ce type d'urbanisation.

Certains territoires périurbains ou ruraux ont vu leur population croître rapidement et doivent faire face à des attentes qu'ils ne peuvent toujours satisfaire, notamment en matière d'équipements.

La desserte des zones d'activités par les transports en commun est complexe à organiser, notamment pour les zones d'emplois situées en rive gauche, le long de la Seine alors qu'existent des potentialités fortes, notamment en matière d'amélioration de la desserte des zones tertiaires et commerciales.

En 2013, 1 347 hectares sont recensés dans les documents d'urbanisme des communes de la CREA (zone d'urbanisation future). Parmi celles-ci, 62,5 % sont localisées dans la zone d'attractivité des principales lignes du réseau de transport en commun, 37,5 % étant situés en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun. Les logiques d'urbanisation et d'irrigation du territoire par les transports en commun doivent être articulées.

## 8. Une agglomération qui attire et fait converger de nombreux flux

La CREA est au carrefour de flux de circulations intenses de voyageurs et de marchandises :

- routiers entre les régions du Nord de l'Europe et de la France et l'Ouest et le Sud-ouest, d'une part, et la région parisienne et le littoral normand, d'autre part.
- ferroviaires, avec l'axe majeur de desserte de la ligne Paris-Rouen-Le Havre,
- fluvio-maritimes avec la Seine et le Grand Port Maritime de Rouen.

Le territoire attire de nombreux salariés, acteurs économiques, étudiants, consommateurs, touristes... L'intensité de ces échanges constitue l'animation et la richesse de la CREA et le socle de ses fonctions économiques.

Ces flux génèrent toutefois une double saturation, sur certains axes routiers et ferroviaires du fait du nœud rouennais couplée à une incapacité de la gare rive droite à répondre aux prévisions de trafic attendues. De plus, ils sont sources de nuisances pour l'environnement et la santé (pollution atmosphérique et bruit).

Dans le cadre des études sur l'axe Paris-Normandie, l'amélioration des conditions de desserte ferroviaire est d'ores et déjà recherchée et les aménagements nécessaires anticipés. En effet, le déplacement de la gare de Rouen en rive gauche de la Seine aura des impacts sur l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération mais aussi sur son fonctionnement urbain général.

L'ambition est également d'aborder de façon cohérente les enjeux inextricablement liés de transport, d'urbanisme et de développement économique.

La gestion du trafic routier de marchandises, de transit et d'échange, est une problématique importante pour le territoire ; le transfert modal de la voie routière vers le fleuve et le fer devant être amplifié.

## 9. Des fonctions économiques qui caractérisent l'agglomération

La CREA, premier pôle économique de Haute-Normandie (1/3 des emplois de la région), confirme son rôle de capitale régionale. Les grandes filières économiques sont marquées par un tissu industriel et portuaire, fruit de l'histoire économique de Rouen.

L'industrie, bien qu'ayant perdu des emplois, reste un atout majeur sur lequel appuyer le développement à venir. Les spécificités économiques de l'agglomération reposent sur des filières d'excellence, mais également des filières présentant de véritables potentialités de développement (agriculture, tourisme notamment).

Ces activités sont porteuses d'un dynamisme et d'innovations et sont bien insérées dans des réseaux de filières professionnelles et de formations supérieures, constituant un vivier d'emplois qualifiés. Elles sont néanmoins dépendantes de sièges sociaux extérieurs au territoire.

Un accompagnement des mutations industrielles (reconversion vers l'éco-industrie ...), une diversification des activités, le pari de l'innovation et l'accélération de la dynamique tertiaire, créatrice de services aux entreprises et d'emplois métropolitains sont des enjeux forts de la stratégie économique de la CREA.

L'agriculture et sa filière agroalimentaire, et le tourisme sont indissociables du territoire et valorisent des ressources et des richesses locales. La préservation des espaces agricoles répond à un objectif économique : permettre aux agriculteurs d'exercer une activité viable et durable économiquement. De même, le développement d'une offre touristique diversifiée, s'appuyant sur un parc d'hébergement plus important et requalifié, est un axe de développement de l'économie « présente » de la CREA (liée aux besoins et à l'activité des populations qui sont présentes sur le territoire) affirmé dans la stratégie de développement économique. Ces deux filières ont été identifiées comme disposant de potentiels de développement, notamment d'emplois, et sont des vecteurs de transformation de l'image du territoire.

Les services aux entreprises, notamment supérieurs (gestion d'entreprises, conception/recherche, prestations intellectuelles), mais aussi d'autres métiers rares, porteurs de dynamisme (presse, culture, loisirs), sont moins présents que dans d'autres grandes villes. Ces fonctions font défaut à l'agglomération alors que leur développement tire la croissance de l'emploi des agglomérations où celles-ci sont fortes.

La qualité de vie et l'offre de logements apparaissent également déterminantes, au-delà des leviers classiques du développement économique pour attirer des cadres et participer à l'attractivité du territoire.

## 10. Une attractivité à renforcer

La CREA, à l'instar de la Région Haute-Normandie et des régions du nord et de l'est de la France, souffre d'un déficit d'attractivité - les personnes quittant le territoire sont plus nombreuses que celles venant s'y installer.



Le Schéma Directeur de 2001 identifiait déjà ce déficit d'attractivité comme un des défis à relever pour l'agglomération afin d'être qualifiée de pôle métropolitain européen et de poursuivre sa croissance démographique.

L'attractivité d'un territoire repose sur sa capacité objective à attirer des entreprises, des habitants, des touristes, des capitaux et des biens. Elle repose aussi sur l'attrait subjectif qu'elle suscite. S'il est essentiel d'offrir les conditions d'attraction de ces flux (offre de logements, de commerces, de services et d'équipements, offre de bureaux et de parcs d'activités, cadre de vie agréable), il est aussi nécessaire de développer, de faire connaître et de rendre désirable le territoire.

L'image qu'ont les habitants mais aussi les acteurs extérieurs au territoire (le connaissant ou pas) peut évoluer. L'agglomération peut ainsi être plus valorisée encore en s'appuyant sur ses leviers, en assumant son statut mais également en développant ses spécificités.

La Seine, les richesses environnementales et patrimoniales, sont de véritables atouts d'image et/ou de développement pour « faire connaître » et « se reconnaître » la CREA.

## II - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

### 1. Paysages

Le territoire offre des **paysages variés et emblématiques** (naturels, agricoles, forestiers, urbains, industriels ou portuaires) autour de l'axe Seine :

- Une dynamique de paysages influencée par un **relief singulier** : des coteaux véritables monuments naturels surplombant le fleuve et offrant des panoramas privilégiés,
- Des forêts périurbaines et une végétation liée à l'eau offrant un **cadre naturel** à l'urbanisation,
- Des **paysages intimes des petites vallées affluentes de la Seine** formant des micro-paysages qui contrastent nettement avec les étendues étirées des plateaux,
- Une **agriculture mixte** (vergers, pâturage, maraîchage, élevage, cultures), créatrice de paysages diversifiés,
- Une **forte présence de l'arbre** (bosquets, petits boisements, vergers, arbres isolés au milieu des cultures, haies boisées autour des clos-masures, alignement d'arbres...),
- Une image rurale et jardinée des villages et des hameaux qui incarne l'archétype des **paysages de campagne traditionnels**,
- Une **organisation urbaine traditionnelle** constituée de clos-masures, villes fluviales et villages-rues,
- Un **patrimoine architectural et urbain riche et diversifié**, protégé ou faisant l'objet de réhabilitation/reconversion/valorisation (historique, religieux, industriel...),
- Des **itinéraires qui favorisent la découverte des paysages** permettant de traverser les sites bâtis et naturels remarquables et de suivre les reliefs accidentés des boucles.

Des « **pressions** » s'exercent sur le territoire et contribuent à une certaine **standardisation des paysages** :

- Une uniformisation des paysages de coteaux vers un boisement généralisé, au détriment des anciennes pelouses calcicoles,
- Une croissance urbaine qui s'étale sur les plateaux et transforme les paysages ruraux en zones périurbaines au détriment des terres agricoles,
- Une tendance à l'urbanisation des espaces de respiration entre les zones bâties,

- La création de nouveaux paysages bâtis en rupture avec les formes urbaines traditionnelles, formant un continuum bâti sans cohérence,
- Une uniformisation des espaces agricoles au détriment des prairies et vergers ceinturant les villages, et d'un système polyculture-élevage réparti de façon plus distincte dans l'espace, produisant des paysages où l'alternance cultures-clairières est moins dynamique.

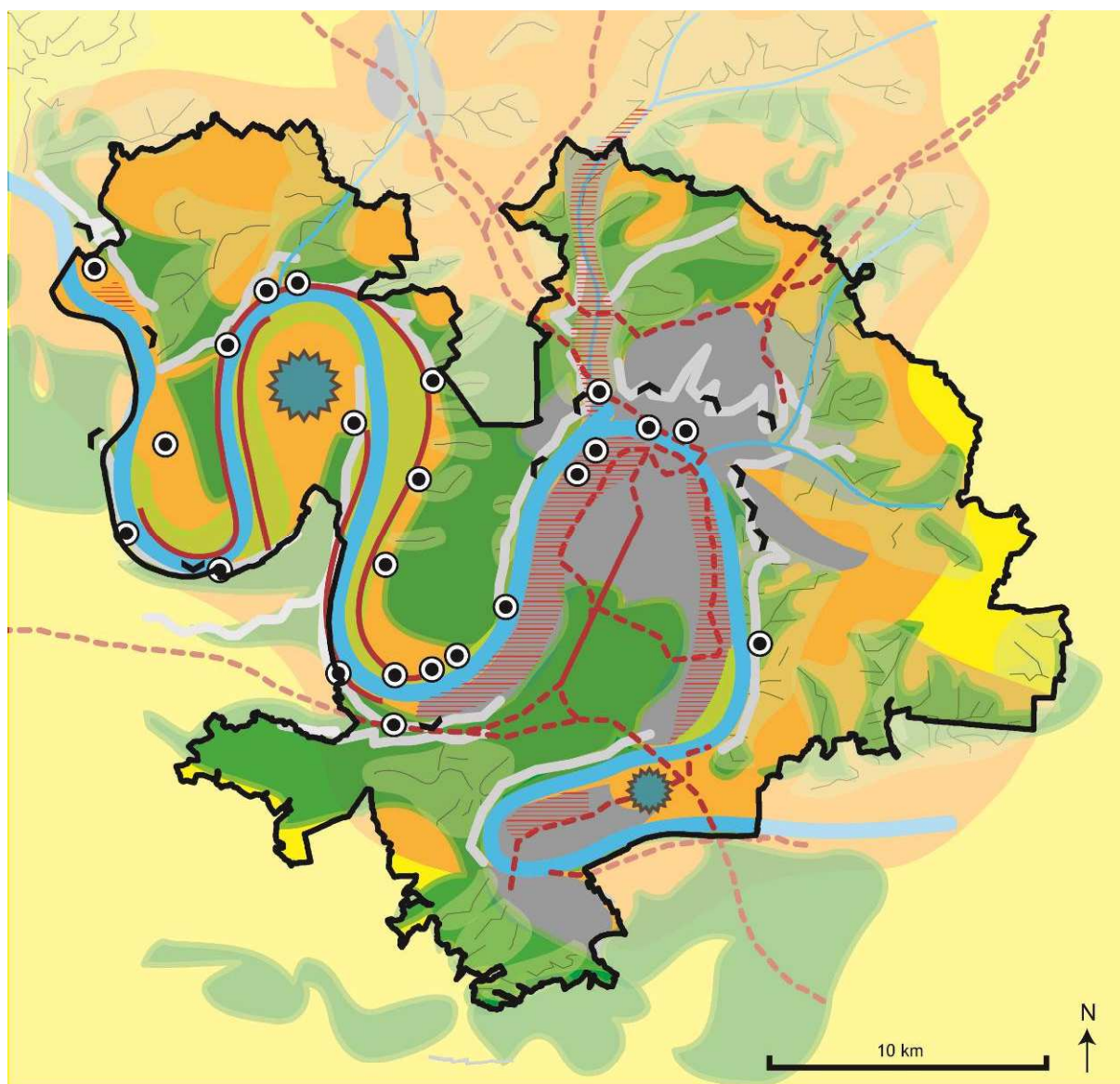
On distingue **cinq grandes unités paysagères** au sein desquelles se retrouvent tout ou partie des grandes caractéristiques paysagères emblématiques et reconnues du territoire :

- **La boucle d'Elbeuf :**
  - Une boucle urbaine, traversée et découpée par les infrastructures,
  - Un paysage agricole espace de respiration entre les zones urbaines, mais contraint et consommé par l'urbanisation ou les gravières.
- **La boucle de Rouen :**
  - Une boucle urbaine et industrielle, ceinturée par un linéaire forestier,
  - Une relation ville/fleuve rendue difficile par les coupures des infrastructures, mais des projets en cours pour reconquérir les bords de l'eau.
- **Les trois boucles aval de Rouen :**
  - Un paysage de campagne aux portes de Rouen : vergers, pâturages, cultures, maraîchage et forêts,
  - Des implantations bâties linéaires qui s'étirent le long des routes pour former un continuum urbain, entraînant une perte de lisibilité globale des paysages des boucles,
  - Des impacts paysagers forts liés à l'activité d'extraction.
- **Les petites vallées affluentes de la Seine :**
  - Des vallées sinueuses qui entaillent le plateau de Caux et créent une alternance de paysages urbain, industriel et naturel,
  - Des paysages marqués par l'essor industriel de la production textile du 19ème siècle, aujourd'hui en cours de reconversion.
- **Le plateau de Caux autour de Rouen :**
  - Vers une uniformisation des espaces agricoles au détriment des prairies et vergers ceinturant les villages,
  - Un développement de la périurbanisation qui se traduit par une transformation rapide des paysages ruraux et une standardisation du bâti.








De nombreux **outils et démarches** sont déployés au service de la préservation des paysages :

- **Des objectifs de préservation de la qualité paysagère déjà présents dans le schéma directeur préexistant au SCOT :**
  - valorisation des espaces à proximité de l'eau et des éléments singuliers du paysage (entrées de ville, infrastructures et monuments),
  - mise en œuvre des orientations de la ceinture verte (amélioration de l'accessibilité du public aux espaces naturels et des interfaces entre tissus urbanisés et industries, mise en valeur des paysages industriels).
- **Des actions pour la préservation et la valorisation des paysages bâtis et urbains :**
  - des protections réglementaires pour le patrimoine bâti (patrimoine vernaculaire, religieux, industriel et archéologique, panoramas),
  - des actions de requalification des entrées et traversées d'agglomération,
  - des projets de reconquête des sites urbains en friche ou dégradés,

- des projets pour découvrir les vallées urbaines du territoire.
- **Une mise en valeur du patrimoine forestier** via la mise en œuvre d'une charte forestière depuis 2005 pour une gestion multifonctionnelle de la forêt et le label « Forêt d'Exception<sup>®</sup> » de l'ONF.
- **Des projets de reconquête paysagère des berges**, notamment dans le cadre du Schéma d'aménagement et de gestion durable de la Seine du Département de Seine-Maritime.
- **Des actions pour la préservation et la valorisation des espaces ruraux et naturels :**
  - des protections réglementaires pour les paysages ruraux (inscription ou classement de certaines boucles de la Seine, Roche d'Orival, Côte Sainte Catherine, vues panoramiques),
  - des actions paysagères menées sur les 3 boucles aval de Rouen par le Parc naturel régional,
  - des actions sur les milieux naturels et la biodiversité ayant un impact sur les paysages,
  - une prise de conscience culturelle de la valeur des paysages via les grandes manifestations touristiques.



**Légende**

- |   |   |
|---|---|
| <p> <b>Un relief singulier emblématique des paysages de la CREA</b><br/>Un axe Seine épine dorsale du territoire<br/>Des coteaux et falaises de craie véritables monuments naturels<br/>Des points de vues panoramiques</p> <p> Des petites vallées aux paysages intimes<br/> Des cours d'eau peu visibles dans le paysage<br/> Des coteaux abrupts qui renforcent l'impression d'encaissement des vallées</p> <p><b>Des paysages de nature accrochés au fil de l'eau et au coeur des massifs forestiers</b><br/> Des paysages boisés omniprésents et constitués de grands massifs forestiers et des ripisylves relictuelles<br/> Des paysages naturels ouverts sur les berges de Seine</p> <p><b>Des paysages agricoles diversifiés mais menacés</b><br/> Des espaces agricoles fragilisés par le développement de l'urbanisation<br/> Des paysages agricoles appauvris par la disparition progressive des structures végétales (haies, vergers, mares...)</p> | <p><b>Des paysages fortement marqués par l'urbanisation</b><br/> Des zones urbanisées en continuité entre les agglomérations de Rouen et Elbeuf<br/> Des paysages urbains peu soignés et des berges peu accessibles aux habitants<br/> Des coupures dans le paysage liées aux infrastructures de transport<br/> Des routes-paysages<br/> Des silhouettes et des patrimoines bâtis marquants dans le paysage (Cathédrale, pont Flaubert, tour Axa, château Robert le diable, silos, front urbain...)<br/> <b>Des paysages marqués par l'activités d'extraction</b></p> |
|---|---|

Source : cartographie ADAGE Environnement - 2014

## 2. Espaces naturels et biodiversité

Le contexte géographique et géologique a favorisé le **développement de milieux naturels diversifiés et remarquables** : forêts, coteaux calcaires, zones humides, milieux aquatiques de la Seine et de ses affluents...

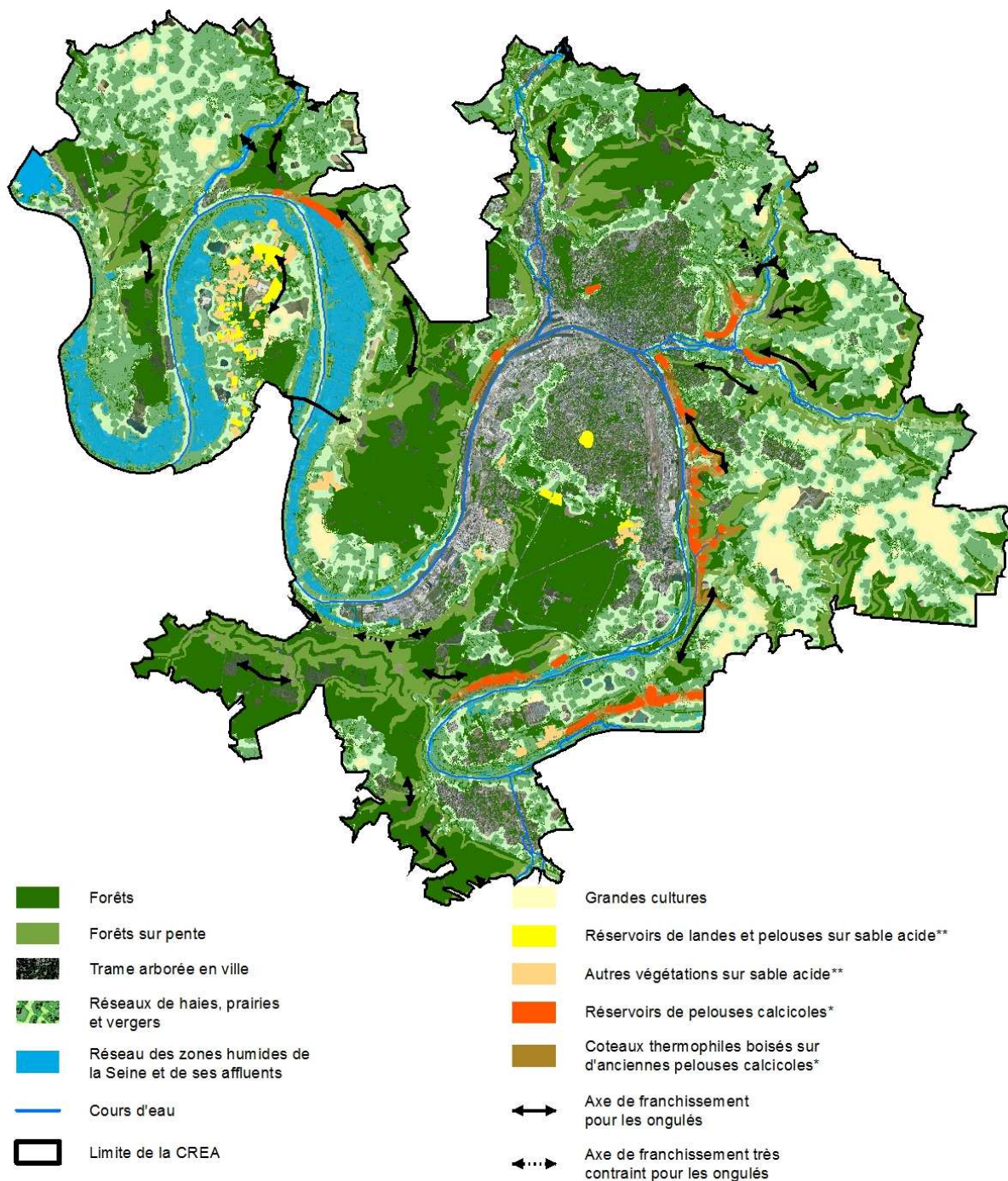
- Des **espaces et des milieux naturels qui ont fortement évolué** avec les profondes modifications apportées par l'occupation humaine, **mais une nature toujours très présente au sein du territoire**, avec une tendance globale à la banalisation.
- Des **forêts alluviales** relictuelles : un potentiel de restauration réel sur certains secteurs.
- Des **forêts de ravin** peu étendues mais nombreuses : un habitat forestier de grand intérêt à préserver absolument.
- Des **mares forestières** et en secteur agricole dans les villages : des réseaux à restaurer.
- Des **pelouses et landes intra-forestières sur sables** de faibles superficies et vieillissantes : un véritable enjeu de diversité et de valorisation des espaces forestiers.
- Des **pelouses sèches** des coteaux de la Seine en régression depuis le milieu du 20<sup>ème</sup> siècle : un patrimoine exceptionnel du territoire, à préserver pour sa richesse écologique et son caractère emblématique pour l'identité paysagère du territoire.
- La **vallée de la Seine**, axe majeur pour la migration des oiseaux et des poissons, mais qui connaît une perte et une uniformisation des habitats écologiques pour la faune aquatique en lien avec le fort degré d'aménagement du fleuve.

Les **protections de sites ponctuelles** ne suffisent pas à assurer la pérennité des milieux naturels et les fonctionnalités écologiques du territoire.

Il est nécessaire de préserver un **réseau fonctionnel** permettant aux espèces de se déplacer et d'assurer l'ensemble de leur cycle de vie. Sa définition doit être faite en cohérence avec le Schéma régional de cohérence écologique (qui définit la trame verte et bleue à l'échelle régionale) et la charte du Parc naturel régional des Boucles de la Seine.

- Des **continuités forestières** à préserver ou à restaurer à une échelle dépassant celle du territoire,
- Une **trame bleue** centrée sur la Seine et ses affluents (et le réseau de mares),
- Un maillage écologique à préserver / reconstituer au sein du **territoire agricole**,
- Un réseau de **pelouses** à préserver et restaurer,
- Une **trame verte** à poursuivre jusqu'au cœur des espaces urbains.

Synthèse des continuités écologiques du territoire



Sources : Ortho IGN 2008 ; SAGE ; SIRAS ; O.G.E. 2014 (connaissances locales et photo-interprétation) ;  
 BD topo IGN ; DREAL ; Données PNR, SRCE (\*\*)  
 Cartographie : O.G.E. 2014



### 3. Ressources en eau

Les cours d'eau du territoire sont encore **fortement dégradés** :

- La plupart des cours d'eau dits « **fortement modifiées** » en raison des altérations irréversibles de leur morphologie : Seine, Cailly, Aubette, Robec, Oison.
- Un état écologique ou chimique des cours d'eau qui a conduit le Schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE 2010-2015) à prévoir un **report de l'échéance d'atteinte du bon état**<sup>1</sup> ou du bon potentiel en 2021 ou 2027.

Le territoire présente **2 nappes d'eau souterraine très productives mais aussi vulnérables aux pollutions** : la nappe de la Craie qui s'étend sur tout le territoire et la nappe des alluvions de la Seine :

- **Un état qualitatif globalement mauvais** de ces nappes lié à la contamination par les nitrates, mais aussi les pesticides et métaux pour la nappe des alluvions. En conséquence un report de l'objectif d'atteinte du bon état en 2027.
- **Un état quantitatif satisfaisant mais une exploitation intensive** qui pourrait conduire à des tensions pour la nappe de la craie.

L'alimentation en eau potable est assurée essentiellement par la **nappe de la Craie** ; sa sécurisation est à finaliser sur certains secteurs.

- Une alimentation en eau potable du territoire assurée à la fois par des captages situés au sein et hors du périmètre du SCOT.
- Une qualité des eaux distribuées conforme aux normes en vigueur mais une vigilance à maintenir quant à la qualité des eaux prélevées (paramètres de turbidité pour l'ensemble des captages, nitrates et pesticides plus localement).
- Des périmètres de protection vis-à-vis des pollutions accidentelles établis ou en cours, une protection à l'échelle des aires d'alimentation des captages en cours de mise en place pour les captages dits prioritaires, avec des actions concernant les pollutions d'origine agricole.
- Une sécurisation de l'approvisionnement en eau potable assurée pour l'essentiel des communes du SCOT, mais des interconnexions qui restent à créer sur certains secteurs alimentés par des captages pouvant poser ponctuellement des problèmes de qualité.

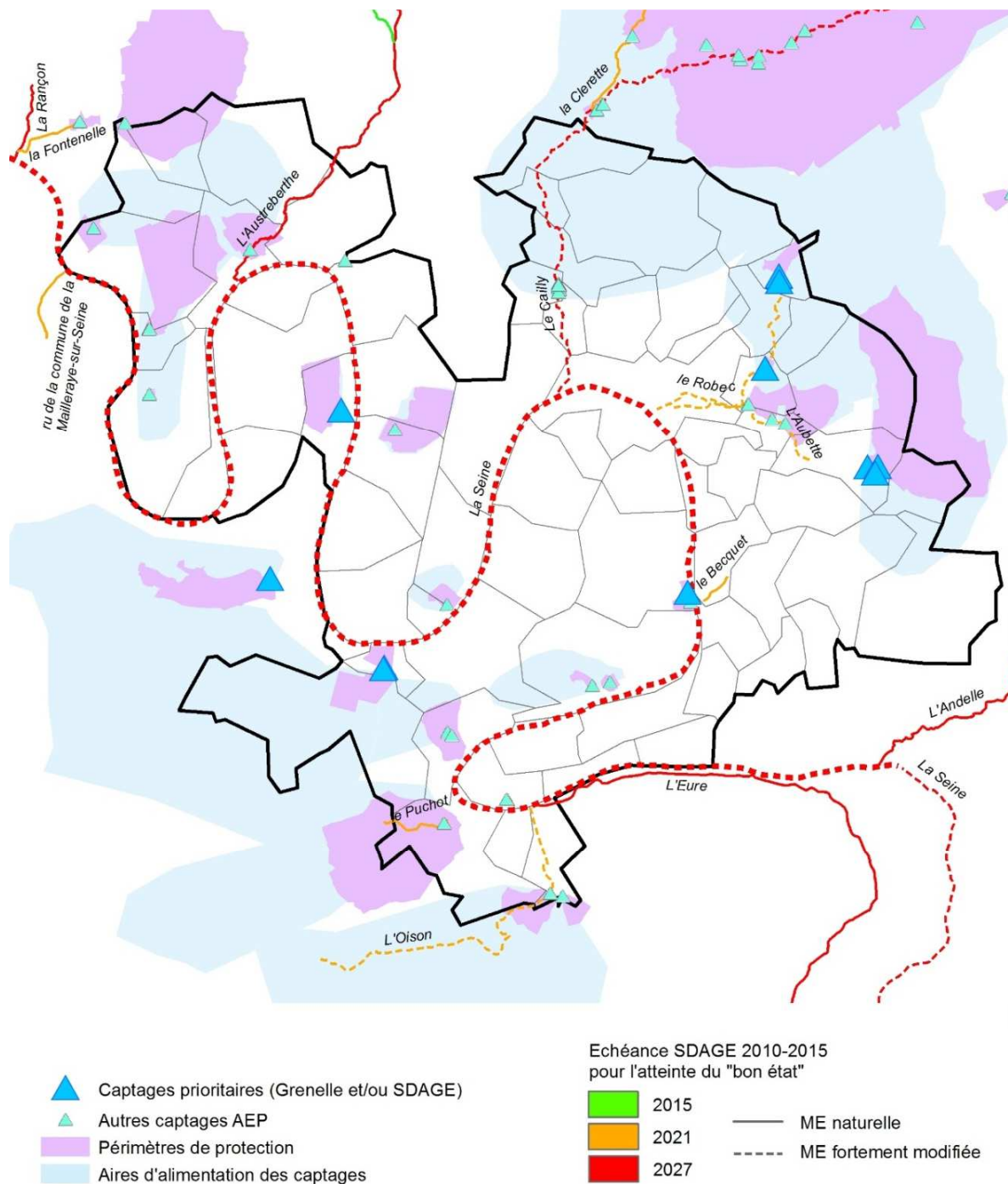
Une **implication des différents acteurs** pour une limitation des pollutions et une reconquête de la ressource en eau à pérenniser :

- Industrie/artisanat : Les gros rejets industriels en diminution, mais des rejets des petites et moyennes entreprises plus difficiles à maîtriser.
- Agriculture : une progression des pratiques plus respectueuses de l'environnement mais un scénario tendanciel de diminution de l'élevage au profit de grandes cultures qui doit faire l'objet d'une grande vigilance.
- Assainissement collectif : **des systèmes collectifs globalement satisfaisants par temps sec mais saturés par temps de pluie. Certains systèmes d'assainissement collectif en limite de capacité.** Un véritable enjeu pour le territoire, avec des impacts en termes de qualité des rejets au milieu et des conséquences en termes de choix d'aménagement du territoire.
- Assainissement individuel : des systèmes d'assainissement non collectifs sur certains secteurs, avec une nécessité de mise en conformité pour une partie d'entre eux afin de ne plus représenter un risque sanitaire et/ou environnemental.

<sup>1</sup> La Directive cadre européenne sur l'eau de 2000 fixe l'objectif d'atteindre un bon état des masses d'eau superficielles ou souterraines (bon potentiel pour celles qui sont fortement modifiées) à l'horizon. Ces objectifs ont été précisés dans le SDAGE 2010-2015, le SDAGE 2016-2021 étant en cours de préparation.

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Cailly-Aubette-Robec révisé en 2014 concerne le nord-est du territoire. Un autre SAGE dit des 6 vallées est en projet et concernera le bassin versant de l'Austreberthe.

**Captages des eaux souterraines pour l'alimentation en eau potable et qualité des cours d'eau**



Sources : Agence de l'eau Seine-Normandie 2013, BD Carthage IGN, BD GEOFLA IGN, DREAL Haute-Normandie, DREA, SM du SAGE Cailly-Aubette-Robec  
 Cartographie : ADAGE Environnement, 2014





## 4. Sols et sous-sols

Le sol est une ressource à préserver au même titre que les autres ressources naturelles du territoire.

- Une **problématique sites et sols pollués** importante en lien avec l'histoire industrielle.
- Plus de 100 sites (vallées de la Seine et du Cailly) recensés qui font l'objet d'une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif, un impact local sur les usages des ressources en eau.
  - Une nécessaire vigilance compte tenu du nombre d'anciens sites industriels (environ 2000 dans la base de données BASIAS en 2014).
  - Une problématique de stocks de contaminants présents en profondeur et potentiellement remobilisables dans le milieu, dans certaines vasières du lit mineur de la Seine.
- Des sols **naturellement sensibles à l'érosion par ruissellement**, avec des phénomènes aggravés par les usages (cf. risques naturels).

**Une grande richesse du sous-sol en matériaux alluvionnaires** utilisables dans le BTP : un atout économique important à concilier avec de forts enjeux environnementaux.

- L'essentiel de la ressource de la Seine-Maritime, principalement localisée dans la boucle d'Anneville-Ambourville.
- Une activité économique à proximité du bassin de vie qui permet de limiter l'impact économique et environnemental des transports.
- Mais une situation qui reste précaire : **une augmentation des besoins pour une baisse globale de la production** :
  - Une diminution de près de moitié de la production à l'horizon 2019 si aucune nouvelle exploitation n'est autorisée,
  - Des milieux naturels d'une grande qualité écologique sur la boucle d'Anneville-Ambourville qui concentre l'essentiel de la ressource.
- Une remise en état systématique des sites sans vision globale à l'échelle de la vallée de la Seine pour assurer une diversification des milieux naturels, avec des impacts cumulés sur la ressource en eau, les milieux et les paysages encore insuffisamment appréhendés. Un projet engagé de reconquête paysagère de la boucle d'Anneville-Ambourville.
- Le recyclage et l'extraction de granulats marins, des opportunités pour réduire l'exploitation de matériaux alluvionnaires ; sans toutefois reporter la pression sur d'autres sites sensibles hors SCOT.

## 5. Risques naturels

**Des inondations par débordement de la Seine :**

- Des secteurs concernés limités aux abords immédiats des berges au niveau de la boucle de Rouen (présence de digues).
- Une plus forte emprise des zones inondables dans les zones situées entre le barrage de Poses et Amfreville-la-mi-Voie.
- Des phénomènes de submersion par les eaux dans les plaines alluviales des boucles d'Anneville-Ambourville et Jumièges (débordement et remontée de nappe).
- Des plans de prévention des risques d'inondation existants, un plan de gestion des risques inondation (PGRI) en cours d'élaboration et un TRI (territoire à risques importants d'inondation) identifié sur le secteur Rouen-Louviers-Austreberthe (comprenant 41 communes du SCOT).

**Pour les affluents, plusieurs phénomènes se conjuguent :**

- Ruissellement urbain et agricole, remontée de nappe, débordement.
- Des phénomènes de ruissellement renforcés par l'urbanisation des plateaux et des talwegs, qui aggravent les inondations en aval.
- Des dommages récurrents et des impacts sur les biens et les personnes, les ressources en eau et l'activité agricole.
- Des actions volontaires à renforcer :
  - Poursuite de l'amélioration de la connaissance des phénomènes.
  - Actions avec la profession agricole (diagnostic érosion, développement des cultures intermédiaires, aménagements d'hydraulique douce).
  - Actions de maîtrise du ruissellement dans les zones urbanisées (schéma de gestion des eaux pluviales, recensement des axes de ruissellement et des ouvrages, prescriptions dans les PLU).
- Un enjeu au cœur de l'élaboration des Plan de prévention des risques inondations Cailly, Aubette, Robec et Austreberthe-Saffimbec et des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

**Un nombre important de personnes et de biens sont potentiellement exposés**, en particulier dans les boucles de Rouen et Elbeuf :

- 13% des zones urbanisées de la CREA en zone inondable.
- 40% des zones d'activités de la CREA en zone inondable.
- Convergence des réseaux de transport et présence d'équipements structurants en bord de Seine : incidences directes (emprises inondées) et indirectes (déplacement et accessibilité).
- Une stratégie locale à établir en application de la Directive européenne « inondations ».

Un risque mouvement de terrain lié à la présence de **falaises** :

- Des phénomènes localisés.
- Une conscience du danger dans les communes concernées (habitat et voiries).
- 2 Plans d'exposition aux risques, diagnostics communaux, une prise en compte dans les PLU.
- Une connaissance précise du risque à approfondir sur certains secteurs.

Un risque diffus lié à la présence de nombreuses **cavités** :

- Des phénomènes diffus sur les plateaux.
- Une connaissance à compléter.
- Un risque déjà bien pris en compte dans les PLU.

## 6. Risques technologiques

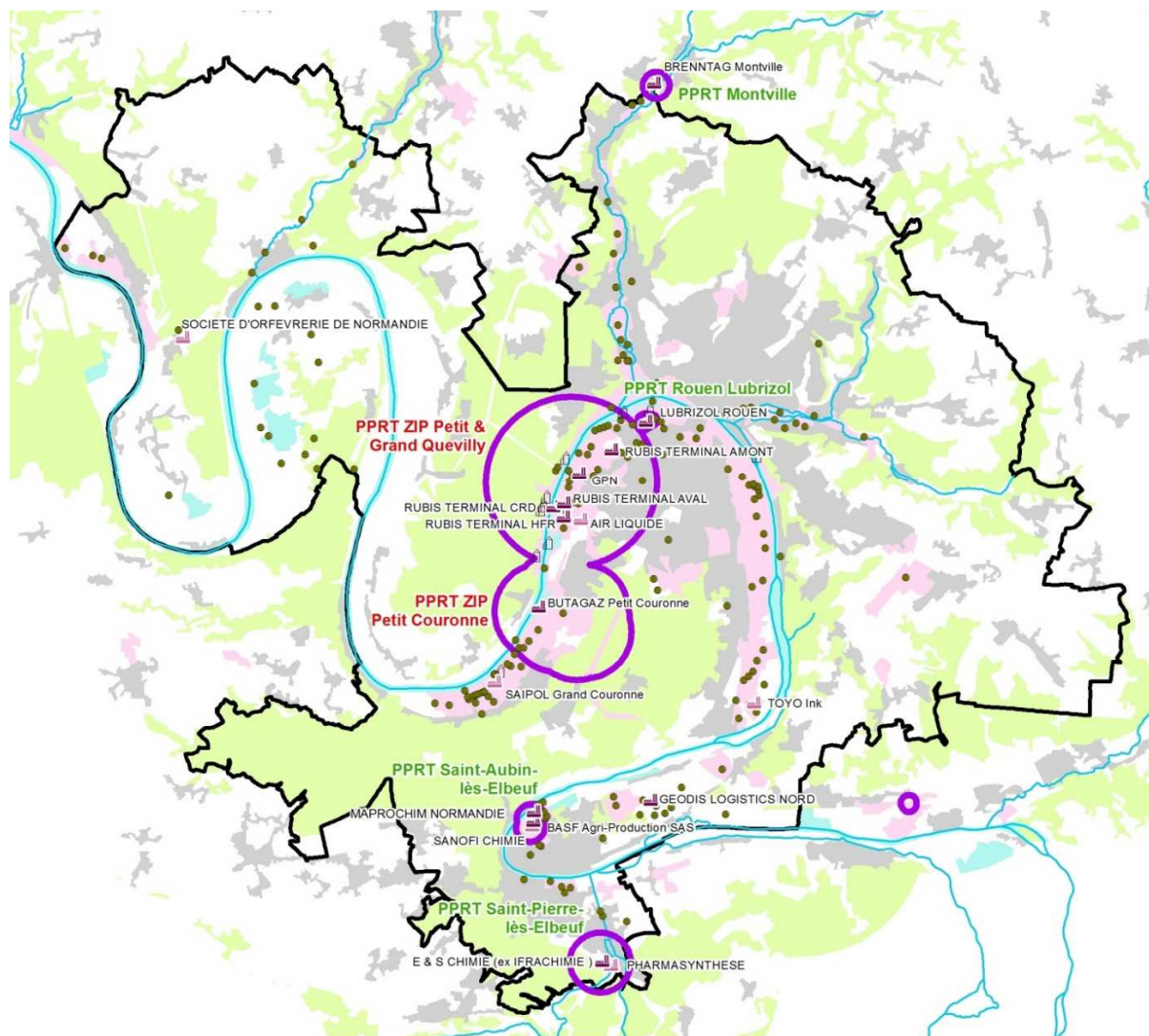
Pôle industriel et portuaire historique, **le territoire concentre un nombre important d'activités industriels, avec un risque technologique très présent** :

- 18 installations sont recensées comme à risque majeur au titre de la Directive Seveso : 12 « seuil haut », 6 « seuil bas ».
- D'autres installations jugées à risque (réfrigération à l'ammoniac, silos...) et un risque lié au transport de matières dangereuses.
- Une concentration des activités à risques dans des zones urbaines denses.
- Parallèlement à l'enjeu humain, des impacts potentiels sur l'environnement.

Des actions de prévention des risques sont engagées :

- Actions de réduction du risque à la source par l'industriel.
- Maîtrise de l'urbanisation autour des sites à risques, notamment autour des établissements Seveso seuil haut : 6 Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dont 4 sont approuvés.

### Risques technologiques



#### Etablissements à risque

- SEVESO seuil haut
- SEVESO seuil bas
- Silos
- Autres ICPE
- Périmètre d'étude des PPRT

#### Occupation du sol

- Zones urbanisées
- Zones d'activités
- Bois et forêts
- Plans d'eau

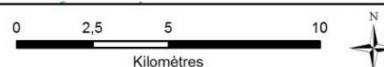
**PPRT ZIP Petit & Grand Quevilly**

PPRT prescrit

**PPRT Montville**

PPRT approuvé

Sources : BD TOPO IGN, DREAL Haute-Normandie, Corine Land Cover IFEN (2006)  
Cartographie : ADAGE Environnement, 2014



**Deux PPRT déterminants pour l'aménagement du territoire sont encore en cours d'élaboration sur les zones industrielles portuaires** (Petit et Grand Quevilly, Petit Couronne) :

- Des enjeux locaux de sécurité des biens et des personnes, et de protection de l'environnement.
- Des enjeux économiques : nombre d'emplois importants et activités stratégiques à l'échelle régionale, voire nationale.
- Des impacts d'éventuels accidents touchant un vaste périmètre comprenant des secteurs habités, des zones d'activités, la Seine...
- Des mesures à définir qui pourraient impacter fortement les usages existants et à venir.

## 7. Air, Energie, Climat

Malgré des sources importantes de polluants atmosphériques, **la qualité de l'air est satisfaisante environ 7 jours sur 10. Mais des épisodes de pollution touchent le territoire** au même titre que l'ensemble de la région.

- Une trentaine d'épisodes de pollution d'échelle régionale en 2012 et 2013 dus le plus souvent aux particules en période hivernale.

Des facteurs de dégradation de la qualité de l'air qui évoluent :

- Une baisse significative de la pollution industrielle au dioxyde de soufre : des normes européennes respectées pour la 1<sup>ère</sup> fois en 2009.
- **Les particules devenues principal facteur dégradant la qualité de l'air** : en 2012, les modélisations de la pollution indiquent qu'environ 33 000 habitants seraient concernés par des dépassements de la valeur limite réglementaire, principalement le long d'axes routiers.
- **Le dioxyde d'azote émis par le trafic routier, une préoccupation toujours importante** : des dépassements de la valeur limite sur certains secteurs proches des grands axes de circulation concernant environ 78 000 habitants selon les modélisations ; une tendance générale à la baisse des concentrations toutefois relevée.

La connaissance se développe concernant la qualité de l'air intérieur, **préoccupation croissante de santé publique.**

- Des campagnes de mesures menées par Air Normand : établissements recevant des jeunes enfants, enceintes ferroviaires souterraines, collèges...

Un profil énergétique marqué par les **consommations du secteur industriel ; une dépendance forte aux énergies fossiles.**

- Concernant le secteur de l'habitat, un parc de logements plutôt ancien et globalement peu performant du point de vue énergétique.

**Un territoire densément peuplé et industrialisé et donc logiquement fortement émetteur de gaz à effet de serre :**

- Le transport de marchandises (en lien avec l'importance du trafic de transit et le port), la production d'énergie (données antérieures à la fermeture de la raffinerie Pétroplus) et l'industrie, plus gros postes d'émissions de gaz à effet du territoire.
- Viennent ensuite les bâtiments résidentiels, la production de biens de consommation et le transport de personnes.

**Profil Carbone de la CREA : répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre en 2005**



Source : Bilan Carbone © de la CREA – Solving Efeso, 2011

**Un territoire faiblement producteur d'énergies renouvelables**

- Certaines filières de production d'énergies renouvelables en émergence mais une part encore faible des énergies renouvelables dans le bilan énergétique. Des potentiels à explorer en matière de solaire, de bois-énergie, de géothermie, de valorisation des déchets...

**De vastes espaces forestiers qui jouent le rôle de « puits de carbone »**

- Les sols non artificialisés et la forêt absorbent et émettent du CO<sub>2</sub>. Ils en absorbent et jouent ainsi le rôle de « puits de carbone » lors de la croissance des végétaux et des arbres, de l'extension des forêts ou lorsqu'un sol s'enrichit en matière organique. Le rôle de puits de carbone joué par les vastes espaces forestiers de la CREA est estimé à plus de 300 000 teqCO<sub>2</sub>, soit près de 4% des émissions du territoire.

**8. Bruit - Calme**

29 communes du territoire et les grandes infrastructures sont concernées par la directive européenne sur le bruit imposant l'élaboration d'une cartographie du bruit et d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement.

**Les transports routiers et ferroviaires sont les principales sources de nuisances sonores :**

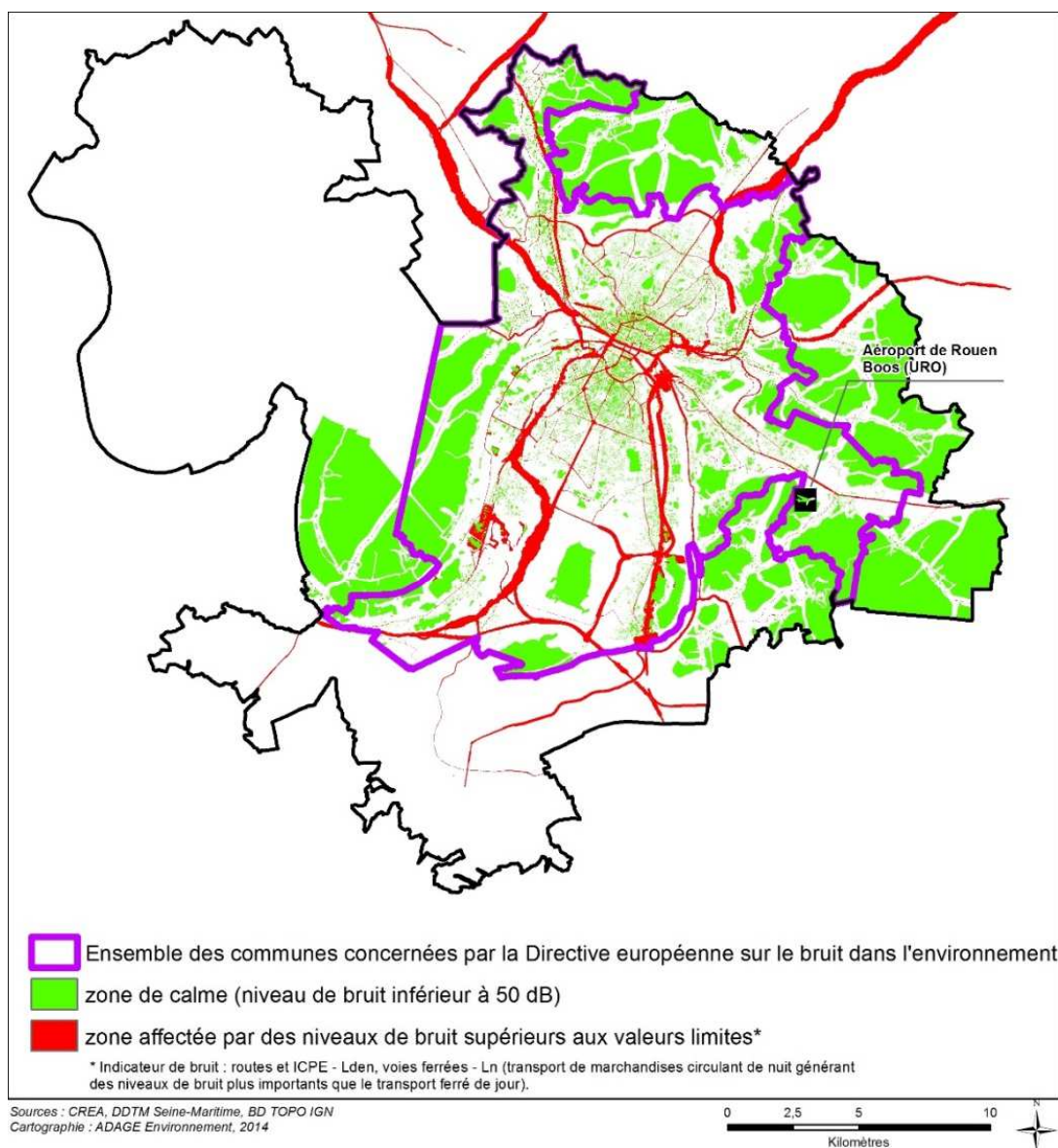
- Bruit routier : 54 800 des habitants des 29 communes concernés par des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires (15% de la population de ces communes).
- Bruit ferroviaire : 5 800 habitants des 29 communes concernés par des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires.

**Des démarches en cours :**

- Prise en compte dans l'urbanisme des voies classées bruyantes, ce classement étant en cours de révision.
- Plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les 29 communes, l'Etat, le Département prévoyant des mesures de rattrapage et de prévention.



**Cartes stratégiques du bruit de l'agglomération et des infrastructures de transport**



## 9. Déchets

Une **collecte sélective des déchets ménagers et assimilés** en place sur l'ensemble du territoire :

- Une recherche d'optimisation dans un double objectif d'amélioration et d'harmonisation du service rendu et de réduction des coûts.

Une **diminution des gisements** sur les dernières années :

- 357 kg/hab d'ordures ménagères en 2013, 582 pour l'ensemble des déchets ménagers et assimilés (intégrant la collecte en déchetterie, les déchets verts, encombrants...).
- Un renforcement nécessaire de la prévention pour poursuivre cette réduction.

**Trois modes complémentaires de valorisation** (matière, organique, énergétique) mis en place par le SMEDAR (Syndicat mixte regroupant 6 structures intercommunales dont la Métropole).

- Des équipements performants organisés autour de l'écopôle VESTA de Grand-Quevilly.
- L'essentiel des déchets valorisés et une faible part stockés.

Un équilibre à rechercher concernant le transport des déchets entre réduction des impacts sur l'environnement et viabilité économique.

D'autres gisements de déchets importants en volume qui ne sont pas de la responsabilité directe de la collectivité : entreprises, BTP...

## 10. En synthèse de l'état initial de l'environnement : 6 enjeux essentiels se dégagent pour le territoire

### 1/ Faire de la préservation et de la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages un axe majeur du projet de territoire, gage de qualité du cadre de vie pour les habitants, d'identité et d'attractivité du territoire, et indispensable pour le maintien de la fonctionnalité écologique du territoire

- Maîtrise de la consommation et de la fragmentation des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages
- Face à la perte de qualité et de diversité des milieux et paysages naturels, agricoles et forestiers du territoire (par la réduction des surfaces d'espaces naturels, leur fragmentation, leur banalisation...), préservation voire reconquête de la biodiversité et des continuités écologiques par l'affirmation du rôle des espaces naturels, agricoles et forestiers et par des modes de gestion adaptés, constituant la « trame verte et bleue » du territoire
- Un enjeu de préservation de la lisibilité des paysages emblématiques et de valorisation des points de vue remarquables

### 2/ Aménager le territoire en respectant au mieux le cycle naturel de l'eau, en visant la limitation du ruissellement et de l'érosion et la prévention des inondations

- Amélioration de la connaissance des phénomènes
- Préservation et restauration du maillage écologique des espaces agricoles (bosquets, petits boisements, fossés, haies, bandes enherbées...) et de reconnaissance du rôle des espaces forestiers pour contribuer à la limitation de la génération du ruissellement et à l'érosion des sols
- Prise en compte de l'exposition au ruissellement et aux inondations dans la localisation des zones de développement
- Adaptation de la localisation et de la conception des zones de développement aux capacités de gestion et de traitement des eaux pluviales et usées

### 3/ Préserver la ressource en eau souterraine en qualité et en quantité pour satisfaire sur le long terme tous les usages

- Reconquête de la qualité des ressources en eau souterraine, notamment pour l'alimentation en eau potable
- Maintien de l'équilibre quantitatif de la nappe de la craie, en particulier dans l'amont du bassin versant du Cailly où sa sollicitation pourrait augmenter et dans la perspective du réchauffement climatique

### 4/ Rechercher les conditions du maintien d'un développement urbain et d'un secteur économique dynamique tout en garantissant la santé et la sécurité de la population

- Réduction de la vulnérabilité des territoires exposés au risque industriel
- Non-aggravation de l'exposition du territoire aux risques industriels

- Anticipation le plus en amont possible des incidences d'une éventuelle pollution des sols dans les projets de renouvellement urbain, afin notamment de valoriser l'espace par des activités et des usages compatibles
- Diminution de l'impact des activités sur l'environnement et le cadre de vie
- Prévention de l'exposition des populations aux nuisances sonores

#### 5/ Rechercher les conditions d'une exploitation durable des matériaux du sous-sol et d'une économie des matières premières non renouvelables

- Diminution de la pression d'exploitation de la ressource du territoire en matériaux alluvionnaires par le développement des filières locales de recyclage et d'utilisation de matériaux recyclés dans le secteur du BTP
- Préservation des espaces naturels et paysagers remarquables dans le cadre de l'aménagement et de l'exploitation des sites d'extraction, de transit ou de recyclage des matériaux nécessaires pour l'approvisionnement du bassin de vie de la Métropole et à celui des territoires voisins (département, région)
- Réhabilitation coordonnée des anciennes carrières à envisager à l'échelle de la vallée de la Seine pour mieux prendre en compte les perturbations hydrauliques générées et restaurer des milieux naturels diversifiés (zones humides, prairies, boisements...) et connectés au fil des boucles de la Seine
- Renforcement de la prévention de la production de déchets, de réutilisation et valorisation des déchets produits

#### 6/ Créer les conditions d'un territoire sobre en énergie pour une réduction de sa contribution à l'effet de serre et une meilleure qualité de l'air

- Structuration de l'organisation urbaine du territoire en lien avec les transports et de mixité des fonctions urbaines
- Développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle
- Recherche de sobriété et de performance énergétiques dans le bâti
- Mise en place des conditions de valorisation des ressources énergétiques locales et renouvelables
- Anticipation des conséquences du changement climatique

La maîtrise de la consommation d'espace est un enjeu transversal essentiel à la prise en compte des 6 enjeux identifiés. La maîtrise des déplacements est également un enjeu très important et transversal pour le SCOT, en matière socio-économique mais également environnementale.

### III - ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET OBJECTIFS CHIFFRES DE LIMITATION

#### 1. L'évolution de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation entre 1999 et 2012

L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par l'urbanisation au cours de la période 1999-2012 a mis en évidence une consommation, sur l'ensemble du territoire, de **1 278 hectares** d'espaces naturels, agricoles et forestiers, ce qui correspond à 1,9 % du territoire.

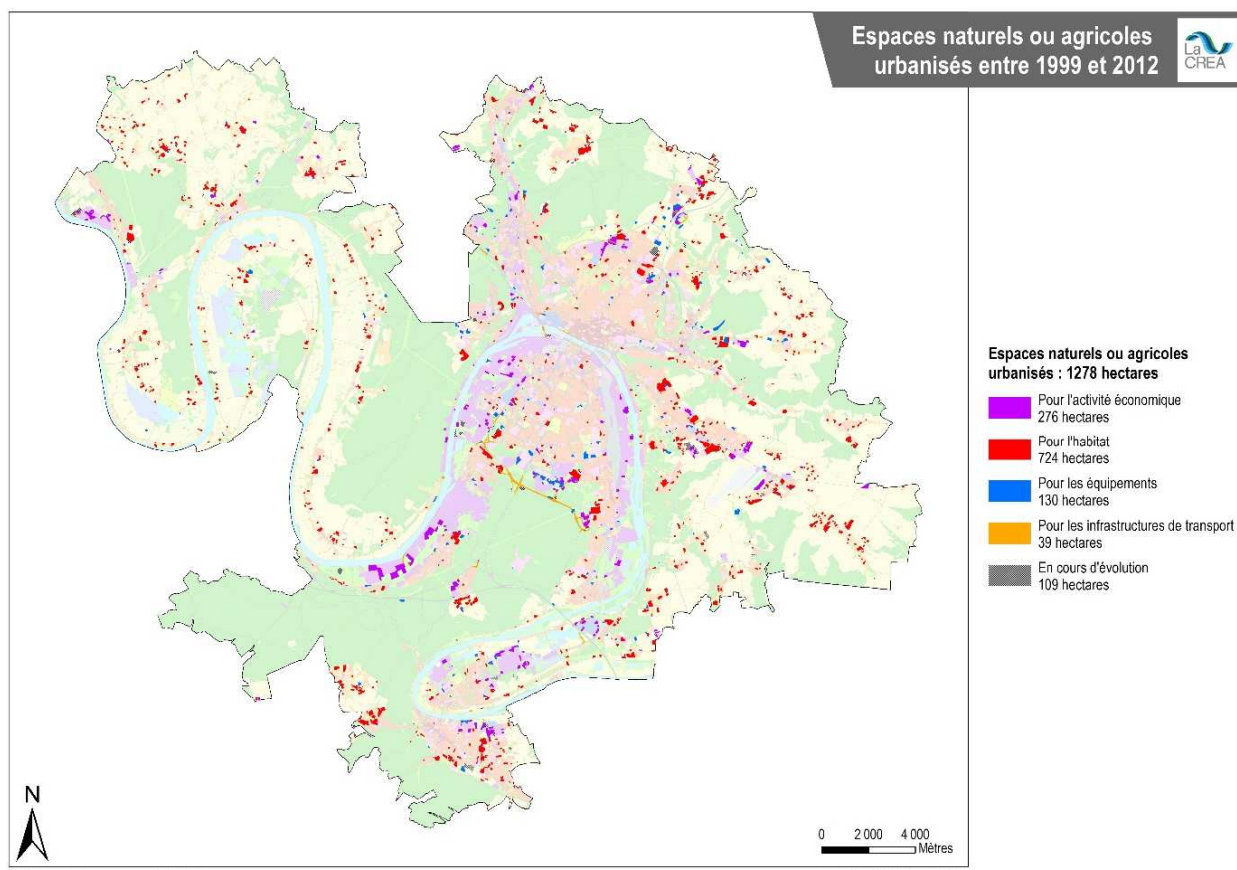
Sur 1 278 hectares urbanisés, 663 hectares proviennent d'espaces agricoles (52 %), 451 hectares d'espaces naturels (35 %) et 154 hectares d'espaces forestiers (12 %).



## 2. 50 % d'espaces urbanisés dédiés à l'habitat, 20 % pour l'économie

Globalement à l'échelle du territoire, **plus de la moitié des espaces urbanisés entre 1999 et 2012 porte sur l'habitat** (724 hectares), le quart sur les activités économiques (276 hectares), et le quart restant sur les axes routiers (39 hectares), les équipements (130 hectares) et les espaces en cours d'évolution (109 hectares). L'habitat apparaît de loin comme le poste le plus consommateur d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

### Espaces naturels, agricoles et forestiers urbanisés entre 1999 et 2012



Source : CREA-AURBSE

La consommation totale d'espaces naturels, agricoles et forestiers, soit 1 278 hectares, ramenée en **moyenne annuelle**, s'établit à **98 hectares**. Elle se décline de la façon suivante : **56 hectares** par an pour l'habitat, **21 hectares** par an pour l'économie, **13 hectares** par an pour les équipements et les infrastructures, et **8 hectares** par an pour les espaces en cours d'évolution. La consommation passée des espaces naturels, agricoles et forestiers, ramenée en moyenne annuelle constitue la référence pour établir les objectifs de limitation de la consommation d'espaces et l'indicateur de suivi du SCOT sur cette thématique.

### Consommation d'espaces en hectare en moyenne par an sur l'ensemble de la Métropole Rouen Normandie

	Habitat	Activités	Équipements	En cours d'évolution	TOTAL
1999-2012	56	21	13	8	98

Source : CREA-AURBSE

### 3. Autant d'espaces urbanisés à l'intérieur qu'en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun

Sur 1 278 hectares urbanisés, un peu plus de la moitié (55 %) sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun structurants - 500 mètres pour le Tramway et TEOR, 400 mètres pour les lignes FAST et 300 mètres pour les autres lignes régulières. 45 % des espaces urbanisés sont situés en dehors de ces périmètres d'attractivité des transports en commun. L'enjeu de coordination entre l'urbanisation et les transports en commun est essentiel pour limiter l'étalement urbain et répondre aux objectifs de développement durable ; le SCOT est un levier important à cet égard.

### 4. La réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers porté par l'habitat

L'habitat a consommé plus de la moitié des espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 1999-2012, aussi pour infléchir cette tendance, le SCOT affiche-t-il une réduction de la consommation d'espace pour l'habitat, en passant de 55 hectares par an en moyenne entre 1999-2012 à **39 hectares par an en moyenne sur la durée du SCOT** ; ce qui permet une économie de 300 hectares en 18 ans et une réduction de 30 % de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'habitat. L'enveloppe foncière maximale mobilisable en extension urbaine sur des espaces naturels, agricoles et forestiers est de **700 hectares** à partir de la date d'entrée en vigueur du SCOT et sur une durée de 18 ans. Sont compris dans cette enveloppe, les aménagements et les équipements connexes à la fonction résidentielle : commerce, équipement public, voirie de desserte...

Les **activités économiques** ont consommé moitié moins d'espaces naturels, agricoles et forestiers que l'habitat, aussi compte tenu des besoins de l'agglomération et dans une logique de commercialisation des zones existantes, le DOO s'appuie sur le rythme de consommation passée sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, soit **21 hectares par an en moyenne sur 18 ans**, ce qui correspond à une enveloppe maximale de **380 hectares** en extension au terme du SCOT. Pour assurer un développement progressif des activités économiques sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, une ventilation des ouvertures à l'urbanisation en deux phases est prévue, avec un maximum de 200 hectares en 1<sup>ère</sup> phase du SCOT.

Les **espaces dits en cours d'évolution** assimilés à des projets en cours d'urbanisation en 2012 (chantiers) à partir d'espaces naturels, agricoles et forestiers, représentent 109 hectares entre 1999 et 2012, soit un rythme annuel de 8 hectares. Le DOO fixe une enveloppe maximale de **140 hectares** au terme du SCOT correspondant au rythme de consommation passée pour les espaces en cours d'évolution.

S'agissant **des équipements et des infrastructures de déplacements**, le SCOT fixe une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares** sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, soit un rythme de **13 hectares par an**, ce qui correspond au rythme annuel de consommation passée. Le PADD indique qu'une attention particulière est à accorder aux infrastructures routières, dans la mesure où celles-ci sont des vecteurs d'étalement urbain et de consommation de terres agricoles. Le DOO précise que deux projets routiers concernent directement le territoire - le contournement Est - Liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - et que ces projets sont majeurs pour le territoire mais aussi pour les territoires voisins. Le DOO demande à ce que ces projets routiers soient conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation.

## IV - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

Prévue aux articles L.122-1-2 et R-122-2 du Code de l'urbanisme, l'explication des choix se veut être un **document didactique**, mettant en exergue les **enjeux** et les **choix effectués** pour élaborer le projet. Il explique « les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, des transports, d'équipements et de services ».

Le SCOT de la Métropole Rouen Normandie s'inscrit dans un **cadre législatif renouvelé** de l'aménagement du territoire. Les lois Grenelle, en particulier la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010, ont en effet conforté le SCOT dans son rôle majeur en termes d'aménagement et de développement durables. Son champ d'intervention a ainsi été élargi pour intégrer une dimension plus environnementale (lutte contre l'étalement urbain, protection et mise en valeur des espaces naturels, naturels et forestiers, préservation des ressources naturelles, préservation et remise en bon état des continuités écologiques). Plus récemment, la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014, a renforcé le rôle intégrateur du SCOT dans la hiérarchie des documents de planification.

Le SCOT repose sur des **objectifs ambitieux** qui dessinent les grands principes d'organisation du territoire, favorables pour trouver un équilibre durable entre le développement de l'attractivité et l'exigence environnementale. D'un point de vue méthodologique, et pour une compréhension globale du dossier, le document expliquant les choix renseigne par thématique sur les éléments de diagnostic et les enjeux qui en émanent. Il pose ensuite les grands axes du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui fondent le projet. Il présente enfin la traduction réglementaire déclinant les objectifs stratégiques du projet dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) sous forme d'orientations impératives ou incitatives, suivant la portée souhaitée par le SCOT. Les **orientations impératives** doivent trouver une traduction à l'échelle locale dans les autres documents d'urbanisme (PLU, carte communale, etc.) et les projets d'aménagement. Les **orientations incitatives** sont des propositions qu'il est souhaitable de reprendre dans ces mêmes documents d'urbanisme et projets d'aménagement.

En portant à près de **40 000 habitants supplémentaires à l'horizon du SCOT**, scénario volontariste au regard de celui établi dans le diagnostic sur la base de la poursuite des tendances, le PADD affirme le choix d'une **croissance démographique** assumé au service du développement métropolitain. Cette dynamique démographique répond nécessairement à une ambition d'attractivité économique et résidentielle que le projet veut impulser.

Le projet politique partagé repose ainsi sur **trois grandes ambitions** - renforcer l'attractivité du territoire, garantir les solidarités, et construire une éco-métropole respectueuse des grands équilibres du territoire - qui constituent une référence pour la mise en cohérence des politiques publiques conduites par la Métropole, ses communes membres et l'ensemble des partenaires.

Le **PADD** expose les objectifs stratégiques attachés à chacune de ses ambitions :

- **Le rayonnement et l'attractivité du territoire au service de la dynamique métropolitaine**

Bénéficiant d'une situation centrale sur l'Axe Seine, corridor de développement entre Paris et l'estuaire, le SCOT entend inscrire le territoire dans la dynamique de ce projet d'envergure nationale et internationale pour accroître son attractivité et son accessibilité (amélioration des accès portuaires, de l'accessibilité ferroviaire et routière, développement du transport fluvial, amélioration de la desserte en réseaux de communication numérique).

Les objectifs associés au renforcement de l'**attractivité économique** du territoire reposent sur un développement industriel durable, l'excellence logistique et portuaire, la présence renforcée de fonctions métropolitaines supérieures, l'ancrage des filières de l'agriculture sur le territoire, des compétences développées grâce à l'enseignement supérieur et la recherche, et une politique touristique et culturelle ambitieuse mais respectueuse de l'environnement.

Au service de la dynamique démographique et économique, l'**attractivité résidentielle** s'affirme comme une condition nécessaire à l'atteinte des objectifs fixés dans le projet.

#### ▪ Une métropole garante des équilibres et des solidarités

Afin d'accompagner ses ambitions démographique et économique, le SCOT fait le choix d'un **développement urbain maîtrisé et équilibré** à l'échelle de la Métropole. Pour ce faire, il retient une organisation spatiale fondée sur la **complémentarité des différents espaces** qui le composent, et guidée par deux grands principes en faveur d'un aménagement durable : **une organisation spatiale plus cohérente** (cohérence entre la localisation de l'emploi et de l'habitat, entre l'urbanisme et les déplacements, entre la localisation de l'habitat, des commerces et des services à la personne), une gestion plus **économique du foncier** (stratégie de renouvellement urbain, densification des tissus bâtis, optimisation de l'efficacité foncière des zones à urbaniser).

L'organisation spatiale se veut également **solidaire**, chaque espace ayant un rôle actif à jouer dans une économie globale du territoire qui permette de préserver et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers. L'**armature urbaine**, support du développement, est **hiérarchisée** autour de quatre types d'espaces urbanisés aux enjeux spécifiques : les cœurs d'agglomération, les espaces urbains, les pôles de vie et les bourgs et villages. Elle vise prioritairement à limiter l'étalement urbain en s'appuyant sur les tissus urbains existants et les polarités des espaces ruraux. L'**armature naturelle**, support essentiel des équilibres environnementaux est le socle d'un modèle de développement économique du point de vue des ressources, des espaces et des énergies. Dans cet objectif, le SCOT fixe **trois** orientations majeures : préserver, gérer et mettre en valeur les milieux naturels et les continuités écologiques, protéger et valoriser les espaces agricoles et forestiers, promouvoir une préservation et une protection de la ressource en eau.

Afin de renforcer l'attractivité résidentielle, le projet d'aménagement et de développement durables met en place les conditions nécessaires à l'accueil en matière de logements, de toutes les populations et sur tout le territoire. Cela passe par le **rééquilibrage** de l'offre d'un point de vue **quantitatif** (rééquilibrage de la construction sur les secteurs urbains) mais aussi **qualitatif** (diversification de l'offre et réhabilitation du parc de logements existants). Le SCOT propose également de prendre en compte les bassins de vie dans la réflexion que le rééquilibrage géographique des emplois, dans le but de limiter les trajets domicile-travail.

Le SCOT place enfin la **mobilité durable** au cœur du projet. Le développement de l'intermodalité (passage d'un mode de déplacement à un autre), des déplacements à pied ou à vélo, et l'amélioration du réseau de transports en commun en termes de performance et de facilité d'utilisation doivent contribuer à limiter les déplacements automobiles.

#### ▪ Un environnement de qualité et de proximité pour tous les habitants

Le SCOT définit les conditions d'un développement économique pour le territoire, qu'il s'agisse d'énergie, de gestion des déchets, ou de ressources naturelles non renouvelables. Il fait ainsi le choix de mobiliser l'ensemble des leviers permettant, dans la limite de ses prérogatives, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de rendre le territoire **plus sobre en matière énergétique** : privilégier le fluvial et le ferroviaire pour le transport de marchandises, réduire les émissions liées à l'industrie, rénover les logements anciens, maîtriser l'impact des transports en développant les modes

alternatifs à l'automobile, exploiter des filières d'énergies renouvelables présentes sur le territoire. En matière de **déchets**, trois objectifs sont fixés : réduire la production de déchets, valoriser le développement des différents modes de valorisation et optimiser les systèmes de collecte. Pour économiser les **ressources naturelles non renouvelables**, il s'agit de diversifier les sources d'approvisionnement, d'encadrer les conditions d'extraction, d'exploitation ou de transit des matériaux de construction d'origine alluvionnaire, et de coordonner les projets de réhabilitation des anciennes carrières.

L'organisation spatiale proposée vise en outre à assurer une offre urbaine **équilibrée** et de **qualité** en matière de services, de commerces et équipements, s'appuyant sur un **maillage fin** du territoire et une **bonne accessibilité** au quotidien.

Composante essentielle du cadre de vie, la **qualité urbaine et paysagère** est enfin pleinement intégrée dans le projet. La qualité de l'environnement et la santé (qualité de l'air, de l'eau et des sols, réduction des nuisances liées au bruit, réintroduction de la nature en ville) doivent en effet être améliorées. Le SCOT affiche également des ambitions pour la qualité paysagère et architecturale, notamment par la mise en valeur des paysages naturels et bâtis, l'amélioration du partage de l'espace public et des entrées d'agglomération, le soin particulier à apporter aux franges urbaines, etc.

Le **DOO** répond aux objectifs stratégiques du PADD en précisant par thématique les orientations impératives et/ou incitatives permettant de les atteindre.

- **Grands milieux naturels**

Le SCOT conforte le réseau écologique du territoire et contribue à en préserver la biodiversité en définissant une **armature naturelle structurante**. Cette armature est composée de **cinq trames naturelles** : boisée, silicicole, calcicole, aquatique/humide, naturelle de l'espace rural. Des **objectifs de protection gradués** sont fixés selon que les espaces naturels sont identifiés en tant que réservoirs ou corridors de biodiversité. Par ailleurs, pour assurer la perméabilité écologique des espaces urbanisés, le SCOT définit une **trame naturelle urbaine** visant à mettre en relation les espaces de nature en ville entre eux et avec les espaces naturels majeurs du territoire.

- **Paysages**

Le SCOT entend préserver et valoriser les éléments structurants qui dessinent le **grand paysage**, au premier rang desquels figure l'axe majeur de la Seine. Il fixe ainsi des orientations portant autant sur le **patrimoine naturel** que **bâti** : protection des coteaux, des rebords de plateaux, des ensembles urbains emblématiques ; préservation des panoramas, cônes de vue et autres éléments singuliers du paysage naturel (haies, clos-masures, mares...); valorisation/requalification des entrées d'agglomération. Pour maintenir les ensembles paysagers, des **coupures d'urbanisation** sont identifiées dans les secteurs où il existe un risque d'enclavement de parcelles agricoles, ou de création d'une continuité urbaine soit entre deux communes, soit entre une commune et ses hameaux. Un soin particulier doit enfin être porté aux lignes de contact entre les espaces bâtis et les espaces naturels, agricoles et forestiers, dites « **franges urbaines** ».

- **Ressources et risques**

Le modèle de développement proposé par le SCOT s'attache à préserver et gérer **durablement** les ressources en eau (gestion des eaux usées et pluviales, alimentation en eau potable, protection des captages) comme en matériaux du sous-sol (ressources alluvionnaires). Il s'agit de s'inscrire dans une logique de **gestion économe** des ressources, et de mettre en **adéquation** le développement du territoire avec les capacités des ressources à répondre aux besoins des habitants afin de ne pas obérer l'avenir. La protection des biens et des personnes contre les risques et les nuisances est également

une priorité pour le SCOT. L'objectif est de ne pas aggraver la **vulnérabilité** du territoire en fixant des orientations adaptées en matière de risques d'inondation et de risques technologiques.

#### ▪ Agriculture et forêt

Le SCOT s'appuie sur un socle d'espaces agricoles de bonne **qualité agronomique** pour une grande partie, et jouant un rôle important pour la préservation de la **biodiversité** compte tenu de leur ampleur. A ce titre, il les protège de l'urbanisation et précise les conditions de leur évolution à la hauteur des enjeux que ces espaces posent. Il fait ainsi le choix de préserver les **grands ensembles agricoles** identifiés sur le territoire et de définir des **secteurs à enjeux particuliers** (jardins familiaux, vergers, maraîchage) qu'il conforte dans leur localisation et leur fonction, en fixant un **principe de reconstitution** en cas de suppression. Le SCOT s'appuie également sur un important socle d'espaces forestiers dont la protection est essentielle à l'**équilibre** du territoire au regard de leurs multiples rôles. Leur protection doit ainsi être adaptée à la spécificité du milieu, et ne pas entraver l'exploitation en cas de forêt de production.

#### ▪ Armature urbaine

Dans la perspective d'un fonctionnement durable du territoire et pour limiter la consommation d'espaces, le SCOT définit des **orientations différenciées**, en termes de développement, en fonction des niveaux de l'armature urbaine. Pour répondre aux ambitions démographiques et de construction de logements portées par le SCOT, le développement urbain doit, de ce fait, être **prioritairement organisé dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains**, compte tenu de leur fort potentiel en renouvellement urbain. Dans les **pôles de vie**, territoires relais pour les fonctions urbaines de **proximité**, les commerces, services et équipements répondant aux **besoins quotidiens**, la dynamique de construction est confortée en privilégiant la **diversification** de l'habitat et la **densification** des tissus urbains pour économiser le foncier. Dans les **bourgs et villages**, enfin, il s'agit de renforcer les centres-bourgs et les villages en resserrant l'urbanisation au plus près du noyau villageois, ce qui participe à une **gestion rationnelle** des équipements et des réseaux et permet de contenir les extensions urbaines.

#### ▪ Logements

La Métropole doit être à même d'offrir à chacun un habitat adapté à ses conditions et modes de vie. Ainsi, la production de logements, qui doit être à la hauteur de l'ambition démographique portée par le SCOT, leur localisation et leur diversification sont essentiels à l'atteinte des objectifs fixés. Pour cela, il est nécessaire de produire **60 000 logements d'ici 2033** (répartis selon l'armature urbaine). Le **rééquilibrage** de la construction de logements sur les **secteurs urbains** (90 % des nouveaux logements dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains) la **diversification** de l'offre de logements (en fonction des niveaux de l'armature urbaine) et la pérennité de la **mixité** sociale (30 % de l'offre neuve dédiée à la production de logements sociaux) sont prévues. Enfin, dans le souci d'économie et d'optimisation du foncier, des **densités** pour les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat (différenciées selon l'armature urbaine) sont également définies, la **densification des tissus résidentiels** (par division parcellaire) favorisée, et la réalisation d'une **étude de densification** des zones déjà urbanisées demandée.

#### ▪ Equipements

Les **grands équipements structurants**, porteurs de l'image métropolitaine du territoire, sont appelés à se déployer prioritairement dans les **cœurs d'agglomération**, là où le tissu urbain est le plus dense et la desserte en transports en commun la plus développée. Par ailleurs, le renforcement des activités universitaires et de recherche dans les 4 pôles universitaires du territoire doit permettre d'accompagner le développement de l'économie de la connaissance, de l'innovation et de la recherche. L'objectif d'un **accès à la fibre optique** pour l'ensemble de la population et des entreprises du territoire **à l'horizon 2020** est enfin affiché, l'accent devant être mis sur l'aménagement et la requalification des zones d'activités économiques et des zones de recherche.

### ▪ Economie

Le positionnement du territoire doit évoluer avec la réalisation de grands projets structurants (Ligne Nouvelle Paris Normandie, nouvelle gare, contournement Est - Liaison A28/A13), associée à l'ambition démographique portée par le SCOT. Dans cette perspective et afin de saisir au mieux l'opportunité qui se présente, le territoire crée les conditions favorables pour accueillir un développement économique et des emplois à la hauteur de ses ambitions métropolitaines. En définissant une **localisation préférentielle** des activités économiques selon une **double approche** - par **vocation** en fonction de l'armature urbaine (industrielles et logistiques, tertiaire, mixte/artisanal) et par niveau de **positionnement stratégique** (zones structurantes, d'appui, de proximité) - le SCOT renforce la lisibilité et l'attractivité économique du territoire. Il fixe également les conditions pour assurer une **gestion durable et cohérente** du foncier économique, et améliorer la **qualité d'accueil** des sites, qu'il s'agisse de la requalification de zones d'activités ou de l'ouverture de nouveaux espaces à vocation économique, afin de répondre aux attentes des entreprises et des salariés.

### ▪ Commerce

Soumis à de nouvelles exigences en termes d'aménagement du territoire et de développement durable, le développement commercial est priorisé dans les **polarités commerciales** définies comme l'offre commerciale insérée dans les tissus urbains des centres des villes, bourgs et quartiers, et les zones d'activités commerciales dédiées. Le **recentrage** du commerce autour de polarités s'accompagne d'un encadrement strict du développement commercial en dehors de ces polarités. De plus, dans un contexte d'offre commerciale répondant à tous les besoins, il s'agit de préserver l'**équilibre** actuel des polarités commerciales en cohérence avec l'armature urbaine. Pour cela, le SCOT s'appuie sur la **typologie** de polarité définie (pôle majeur, pôle intermédiaire, pôle de proximité) pour fixer des **objectifs différenciés** quant à leur développement ou leur évolution. Il définit par ailleurs les principes pour une implantation **qualitative et durable** des équipements commerciaux et futurs, y compris du point de vue des déplacements.

### ▪ Déplacements

En accompagnant la réalisation de grands projets structurants (Contournement Est - Liaison A28/A13, Ligne Nouvelle Paris Normandie, nouvelle gare...), le SCOT conforte un **réseau d'accessibilité** performant à même de répondre aux ambitions métropolitaines du territoire. Il met en cohérence l'aménagement de la voirie avec les flux supportés en proposant un **réseau viaire hiérarchisé selon trois niveaux** (hyperstructurant, structurant, distribution). Le modèle de développement proposé est celui d'une armature urbaine articulé à des transports collectifs performants et efficaces. Le SCOT fixe ainsi les conditions du développement urbain selon la desserte en transports en commun existants ou futurs. Face à la demande croissante de déplacements, il s'attache à **améliorer les performances** du réseau existant, à poursuivre le développement du réseau par des nouvelles **liaisons structurantes**, à renforcer l'**intermodalité**. Le SCOT entend développer les solutions de **mobilités alternatives** à la voiture pour répondre aux besoins des habitants des territoires périurbains. Les **déplacements à pied et à vélo** sont enfin pleinement intégrés dans le réseau des déplacements, dans la mesure où ils constituent une alternative sérieuse au vu de l'évolution des pratiques des habitants. Le principe de la poursuite du **réseau d'itinéraires cyclables** est notamment posé.

### ▪ Changement climatique

Afin de contribuer aux exigences de sobriété énergétique et de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, le modèle de développement proposé est celui d'une métropole plus **performante** sur le plan énergétique, plaçant l'environnement au cœur de ses préoccupations. Dans cet objectif, les orientations fixées par le SCOT concernent : la **réhabilitation thermique** du parc de logements existants, la prise en compte des **zones de forte exposition** potentielle à la pollution, la valorisation des potentiels en **énergies renouvelables** ou de **récupération** mobilisables localement et dans des conditions économiques soutenables, la valorisation énergétique et organique des déchets, le

développement des **modes alternatifs** à la voiture, la facilitation du **report modal** (fluvial et ferroviaire) pour le transport de marchandises.

- **Consommation d'espaces**

Le modèle de développement proposé est celui d'une métropole plus économe en espace, où les espaces naturels et agricoles sont appréciés comme une ressource non renouvelable dont il est essentiel d'assurer la préservation. A cette fin, le SCOT définit une **armature urbaine** pour encadrer l'urbanisation et priorise le **renouvellement urbain** et la **densification** des tissus bâtis pour le développement urbain. Pour garantir une gestion économe de l'espace, des **objectifs chiffrés** de limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles sont fixés par des enveloppes maximales d'urbanisation (à partir de la date d'entrée en vigueur du SCOT et sur une durée de 18 ans) : **700 hectares pour l'habitat**, ce qui correspond à un rythme annuel moyen de 39 hectares ; **380 hectares pour les activités économiques** ce qui correspond à un rythme annuel moyen de 21 hectares. Ces objectifs tiennent compte des ambitions démographiques et économiques de la métropole, des besoins qui en résultent en termes de construction de logements et d'accueil d'activités économiques, et des espaces mobilisables dans le tissu urbain existant. Pour les **espaces dits en cours d'évolution** assimilés à des projets en cours d'urbanisation en 2012 (chantiers) à partir d'espaces naturels ou agricoles, une enveloppe maximale de **140 hectares** qui correspond à un rythme annuel moyen de 8 hectares, est définie. Enfin, pour permettre la **réalisation des équipements et grands projets d'infrastructure**, une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares**, ce qui correspond à un rythme annuel moyen de 13 hectares, est fixée.

## V - DESCRIPTION DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE A ÉTÉ EFFECTUÉE

Une évaluation environnementale du SCOT a été réalisée conformément à la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et sa traduction dans le code de l'urbanisme. Cette évaluation a pour objectif d'apprécier la cohérence entre les objectifs et les orientations du SCOT et les enjeux environnementaux du territoire, d'identifier les incidences prévisibles de la mise en œuvre du SCOT sur l'environnement et proposer, si nécessaire, des mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives. Elle comprend aussi un volet spécifique sur l'évaluation des incidences Natura 2000 du SCOT, c'est-à-dire l'analyse des incidences du SCOT sur les sites du réseau européen Natura 2000 et leurs objectifs de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire.

L'évaluation environnementale a été réalisée en respectant les grands principes méthodologiques suivants :

- une démarche d'aide à la décision accompagnant l'élaboration du SCOT,
- une démarche itérative et transversale, pour adapter et ajuster progressivement les orientations et dispositions du SCOT au fur et à mesure de leur élaboration,
- une analyse des incidences au regard du scénario tendanciel d'évolution du territoire, afin d'apprécier les incidences du mode de développement proposé par le SCOT par rapport aux tendances actuelles,
- une précision de l'analyse calée sur celle des orientations du SCOT et les sensibilités environnementales du territoire,
- la préparation du suivi de la mise en œuvre du SCOT et des évaluations ultérieures, en identifiant les indicateurs permettant de suivre les effets du SCOT sur les enjeux environnementaux.



L'évaluation environnementale a ainsi été conduite de mi-2010 à mi-2014. Un état initial de l'environnement a été élaboré pour identifier les enjeux environnementaux du territoire à prendre en compte par le SCOT. Ces enjeux ont été déclinés en une série de questions évaluatives qui ont servi de fil conducteur tout au long de la démarche. Au fur et à mesure de leur élaboration le PADD et le DOO ont été confrontés à ces questions et des ajustements ont été proposés. Ces travaux ont été suivis par la Commission urbanisme et planification de la CREA, et présentés à plusieurs étapes aux personnes publiques associées.

La démarche d'évaluation environnementale a permis de partager, étoffer, voire orienter le SCOT sur de nombreux points, par exemple en matière de reconnaissance de l'armature naturelle du territoire, de prise en compte des capacités des ressources et milieux à assurer l'alimentation en eau potable et accepter les rejets issus de l'assainissement des eaux usées, d'intégration des enjeux liés aux ressources en matériaux alluvionnaires, aux risques naturels et technologiques.

## VI - ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR LES EVITER, REDUIRE OU COMPENSER

Cette partie explique la manière dont le SCOT prend en compte chacun des enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement, les incidences potentielles de la mise en œuvre du SCOT, positives comme négatives, et les mesures d'accompagnement prévues.

**Enjeu 1 : Faire de la préservation et de la valorisation des espaces naturels et agricoles et des paysages un axe majeur du projet de territoire, gage de qualité du cadre de vie pour les habitants, d'identité et d'attractivité du territoire, et indispensable pour le maintien de la fonctionnalité écologique du territoire**

### ▪ Consommation d'espace

L'un des premiers objectifs que fixe le SCOT pour préserver ses richesses écologiques et paysagères est un ralentissement du rythme de réduction des surfaces d'espaces naturels et agricoles pour l'extension des espaces urbanisés (logements, activités économiques et commerciales, équipements, infrastructures) : l'objectif fixé est une consommation maximale de 81 hectares par an (dont 39 pour l'habitat et 21 pour les activités économiques), alors qu'elle était de 98 hectares (dont 56 pour l'habitat et 21 pour les activités économiques) sur la période 1999-2012.

Pour que cet objectif soit compatible avec l'ambition de croissance démographique et de développement économique du territoire, le SCOT définit des modalités d'aménagement du territoire qui privilégient le renouvellement urbain (c'est-à-dire la reconstruction de la ville sur elle-même par des opérations de démolition/reconstruction dans les secteurs à requalifier et la valorisation des friches). Les nouvelles urbanisations doivent en outre être plus denses que par le passé, des objectifs quantifiés étant fixés pour le logement.

### ▪ Richesse et fonctionnalité écologique du territoire

Le SCOT définit et préserve l'armature naturelle du territoire. Elle est composée de réservoirs de biodiversité, espaces où la biodiversité est la plus riche, et de corridors écologiques permettant les échanges entre les réservoirs, indispensables au maintien des espèces animales et végétales. Tous les grands types de milieux naturels du territoire y sont représentés (milieux aquatiques et zones

humides, boisements, pelouses calcicoles<sup>2</sup>, pelouses et landes silicicoles<sup>3</sup>) ainsi que la mosaïque de prairies, vergers, bosquets, haies... qui contribuent à la biodiversité de l'espace rural.

Le SCOT donne des objectifs de préservation plus ou moins stricts et spécifiques selon les différentes composantes de cette armature, qui devront être déclinées dans les PLU et ainsi pris en compte dans tous les projets du territoire. Les principes généraux sont pour les réservoirs de biodiversité, d'éviter les incidences sur leurs populations animales et végétales et sur les habitats naturels qui les composent ; et pour les corridors écologiques de garantir leur fonctionnalité.

Le SCOT définit également des objectifs de restauration de certains sites naturels dégradés et présentant des enjeux forts compte tenu de leurs richesses potentielles ou de leur rareté (certaines zones humides et milieux silicicoles et calcicoles).

*Le territoire du SCOT est concerné directement (site inclus en tout ou partie dans le SCOT) ou indirectement (site à proximité) par 8 sites du réseau Natura 2000. L'analyse des incidences du SCOT a montré que, compte tenu des orientations qu'il comporte en faveur de la préservation des espaces naturels, le SCOT n'est pas susceptible d'avoir un impact notable sur ces sites Natura 2000 et ne remet pas en cause leurs objectifs de conservation.*

#### ▪ **Qualité écologique et paysagère des zones urbaines et péri-urbaines**

Le SCOT comporte des orientations visant au maintien et au développement de la nature et de l'eau dans les espaces urbanisés, dans l'objectif de préservation de la biodiversité urbaine et de contribution au cadre de vie mais aussi de rafraîchissement de la ville dans un contexte de réchauffement climatique. Cela est particulièrement important en accompagnement des objectifs du SCOT d'une ville plus compacte et plus dense pour répondre aux enjeux de la consommation d'espace.

#### ▪ **Identité paysagère du territoire**

Le SCOT vise à préserver et valoriser tous les éléments du paysage qui contribuent à la qualité de vie des habitants, à l'identité et à l'attractivité du territoire. Il s'agit en particulier de la Seine et de ses coteaux, des massifs boisés, de la diversité des espaces agricoles...

Il prend des dispositions pour que le développement urbain n'altère pas ces richesses paysagères : qualité du traitement des espaces à l'interface entre les espaces urbanisés et les espaces naturels ou agricoles, maintien de coupures d'urbanisation, préservation des lisières forestières, limitation de l'urbanisation sur les coteaux...

### **Enjeu 2 : Aménager le territoire en respectant au mieux le cycle naturel de l'eau, en visant la limitation du ruissellement et de l'érosion et la prévention des inondations**

#### ▪ **Prévention et gestion des risques d'inondation**

Le SCOT vise à réduire la vulnérabilité du territoire au risque d'inondation qui est le principal risque naturel sur le territoire. Pour cela, il préserve de l'extension de l'urbanisation les zones inondables encore naturelles ou agricoles (qui jouent en outre le rôle de champs d'expansion pour les crues) et il fixe des dispositions pour réduire la vulnérabilité dans les secteurs où le développement par renouvellement urbain ou densification est compatible avec le niveau de risque. Ces dispositions sont en cohérence et complémentarité avec les plans de prévention du risque inondation et la future stratégie locale de gestion du risque (à établir en application d'une directive européenne).

Le SCOT cherche également à maîtriser le ruissellement à l'origine des inondations, tant en zone urbaine par la gestion des eaux pluviales (voir ci-dessous) qu'en zone rurale par la préservation des

<sup>2</sup>Milieux herbacés développés sur des sols calcaires secs et pauvres, en particulier sur les coteaux de la vallée de la Seine.

<sup>3</sup> Milieux développés sur sables siliceux secs et pauvres, en particulier dans la boucle d'Anneville-Ambourville.

éléments du paysage (haies, bosquets, mares, arbres isolés, talus, chemins enherbés...) qui contribuent à freiner le ruissellement.

- **Gestion des eaux usées et pluviales au regard de la sensibilité des ressources**

Dans le cadre d'un objectif global de respect du cycle naturel de l'eau et de préservation des ressources, le SCOT pose des principes de gestion des eaux pluviales (eaux de ruissellement générées notamment par les toitures et les voiries lors des événements pluvieux) qui vise à la fois à maîtriser le ruissellement (et sa contribution aux inondations) et à limiter les rejets polluants dans les milieux récepteurs (cours d'eau et nappes souterraines). Il s'agit en priorité de limiter l'imperméabilisation des sols dans les espaces urbains, puis de privilégier l'infiltration quand cela est possible, ou de stocker et restituer ensuite de manière progressive les eaux. Ces principes sont en cohérence avec le SAGE (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux) des bassins versants du Cailly, de l'Aubette et du Robec qui concerne une partie du territoire du SCOT.

Concernant les eaux usées (eaux altérées par les activités humaines à la suite d'un usage domestique, industriel, artisanal, agricole ou autre), le SCOT vise à ce que le développement futur du territoire soit en adéquation avec les capacités et les performances des systèmes d'assainissement (réseaux de collecte et stations d'épuration) pour ne pas augmenter l'impact des rejets sur les milieux récepteurs. Cela nécessite de poursuivre l'amélioration des dispositifs en place.

### **Enjeu 3 : Préserver la ressource en eau souterraine en qualité et en quantité pour satisfaire sur le long terme tous les usages**

Toujours dans le cadre d'un objectif global de respect du cycle naturel de l'eau et de préservation des ressources, le SCOT vise à assurer l'alimentation en eau potable du territoire dans de bonnes conditions tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Il vise à ce que le développement futur soit en adéquation avec les capacités des ressources, et il identifie les interconnexions des réseaux nécessaires pour pallier des problèmes de production (en particulier en cas de pollution des ressources).

Le SCOT incite par ailleurs à une gestion économe des ressources et à la réutilisation des eaux pluviales. Il conforte les dispositifs de protection des captages existants (périmètres de protection et aires d'alimentation). Anticipant les besoins futurs il identifie des secteurs où les ressources en eau souterraine doivent être particulièrement préservées (à Freneuse et Saint-Pierre-lès-Elbeuf).

### **Enjeu 4 : Rechercher les conditions d'un développement urbain et du maintien d'un secteur économique dynamique tout en garantissant la santé et la sécurité de la population**

- **Risques technologiques et pollution des sols**

Si le SCOT ambitionne d'enrayer le déclin du secteur industriel, il accompagne cet objectif de mesures visant à ce que l'implantation de nouvelles entreprises et l'évolution de celles existantes maîtrisent l'exposition de la population aux risques industriels.

Le SCOT prend en compte la problématique posée par les sols pollués par d'anciennes activités industrielles, dans l'objectif d'une part de maîtriser les risques sanitaires et environnementaux que cela pourrait générer, et, d'autre part, d'anticiper leur traitement pour faciliter les projets de valorisation de friches.

- **Exposition de la population aux nuisances sonores**

Les orientations du SCOT pour la maîtrise des besoins de déplacements et le développement des modes alternatifs à la voiture (voir ci-après dans l'enjeu 6), devraient aussi contribuer à limiter les nuisances sonores liées au trafic. En outre le SCOT demande d'éviter la création de nouvelles zones de nuisances par la conception des futures zones urbaines qui pourraient se trouver à proximité d'axes bruyants. Il fixe également l'objectif de réduire les nuisances dans les zones à enjeu identifiées par le plan de prévention du bruit dans l'environnement de la Métropole.

### Enjeu 5 : Rechercher les conditions d'une exploitation durable des matériaux du sous-sol et d'une économie des matières premières non renouvelables

#### ▪ Ressources en matériaux

Le SCOT contribue à une gestion plus durable des matériaux de construction extrait du sous-sol. Afin de réduire la pression sur les ressources locales et non renouvelables du sous-sol, le SCOT promeut le recyclage des matériaux issus du BTP et le développement de l'utilisation de matériaux de construction renouvelables, comme par exemple le bois.

#### ▪ Gestion des déchets

En cohérence avec les politiques menées en la matière à l'échelle départementale et métropolitaine, et afin que le développement du territoire ne se traduise pas par une augmentation des quantités de déchets à traiter, le SCOT invite à la poursuite des efforts de réduction de la production de déchets et de valorisation des déchets produits.

### Enjeu 6 : Créer les conditions d'un territoire sobre en énergie pour une réduction de sa contribution à l'effet de serre et une meilleure qualité de l'air

#### ▪ Les déplacements

Si le développement du territoire génère des besoins de déplacements pour les habitants, les salariés ou les marchandises (émettant, selon les modes utilisés, des gaz à effet de serre et polluants atmosphériques), les orientations ou les objectifs définis par le SCOT visent d'une part à les maîtriser et d'autre part à permettre le report des déplacements en voiture individuelle ou camions vers d'autres modes (transports collectifs, vélo, marche, fer, voie d'eau).

La structuration du territoire par une armature urbaine avec différents niveaux de polarité offrant une diversité de fonctions, services et équipements doit contribuer à maîtriser les besoins de déplacements et leur longueur. Le développement du réseau de transport collectif est prévu en cohérence avec cette armature urbaine et la production de logements doit se faire prioritairement à proximité des transports collectifs afin d'en favoriser l'usage. Le SCOT poursuit également l'objectif du renforcement du transport à la demande et du covoiturage dans les secteurs peu denses, ainsi que le développement de la marche et du vélo par un aménagement adapté de l'espace public.

Pour les marchandises, le SCOT fixe l'objectif d'un usage plus intensif de la voie fluviale et une meilleure valorisation des infrastructures ferroviaires, notamment en réservant plusieurs sites économiques multimodaux (accès fluviomaritime, par la route et la voie ferrée) en bord de Seine.

#### ▪ L'aménagement du territoire et les bâtiments

Le SCOT accompagne l'ambition de développement du territoire d'exigences pour un urbanisme et des bâtiments plus performants sur le plan énergétique tant pour les constructions neuves que celles existantes. Il fixe un objectif de rénovation de 6000 logements par an et des orientations qualitatives pour les zones économiques et commerciales. Pour les nouveaux espaces urbains, il demande une approche globale des performances énergétiques en amont de la conception des projets et promeut les principes du bioclimatisme (adaptation de l'habitat au climat pour se protéger du froid et capter les apports solaires en hiver, se protéger du soleil et garder la fraîcheur en été...).

#### ▪ Les énergies renouvelables

Le SCOT comporte des orientations visant à développer le recours aux énergies renouvelables (notamment bois, solaire, géothermie) et à la valorisation des déchets. Ces questions devront être envisagées dans le cadre de l'approche globale des performances énergétiques des projets.

#### ▪ L'adaptation au changement climatique

Le SCOT cherche à anticiper les conséquences prévisibles du réchauffement du climat, en particulier en renforçant la présence de l'eau et la nature dans la ville pour y atténuer l'effet des fortes chaleurs, en contribuant à la gestion du ruissellement et du risque inondation, en promouvant une gestion économe des ressources en eau...

## VII - ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES

L'articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes est prévu aux articles L.111-1-1 et L.122-1-13 du Code de l'urbanisme, et L.122-4 du Code de l'environnement. Le SCOT de la Métropole Rouen Normandie est concerné par plusieurs de ces documents, avec lesquels il entretient un rapport de compatibilité ou de prise en compte.

**Le SCOT doit ainsi être compatible avec :**

- La **Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande**, adoptée en décembre 2013, qui concerne 18 communes du SCOT,
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2010-2015 du bassin Seine- Normandie**,
- Les objectifs de protection définis par le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Cailly, de l'Aubette et du Robec**, approuvé en février 2014,
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le **Plan de Gestion du Risque Inondation**, en cours d'élaboration,
- Le **Plan d'Exposition au Bruit** de l'aéroport Rouen Vallée de Seine datant de 1991.

Par ailleurs, les directives territoriales d'aménagement approuvées avant la publication de la loi portant engagement national pour l'environnement conservent les effets prévus par l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, dans leur rédaction antérieure à cette même loi. Autrement dit, le SCOT doit être compatible avec la **Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine**, approuvée en juillet 2006.

**Le SCOT doit prendre en compte :**

- Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales, établissements et services publics : **les projets d'infrastructures routières de Contournement Est - Liaison A28/A13, et contournement est de l'agglomération elbeuvienne**
- Le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** de la Région Haute-Normandie, arrêté en novembre 2013
- Les **Plans Climat-Energie territoriaux (PCET)** de la Région Haute-Normandie, adopté en 2007, du Département de la Seine-Maritime, adopté pour la période 20-2018 ; celui de la Métropole Rouen Normandie est en cours d'élaboration.

Si l'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un SCOT, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

Les **objectifs de protection de l'environnement** établis au niveau international, communautaire ou national sont traduits dans de nombreux textes, cités dans l'Etat Initial de l'Environnement, que le SCOT prend en compte dans ses choix.

Sans lien de compatibilité ou de prise en compte, un ensemble de documents, plans ou programmes ont également **guidé l'élaboration** du SCOT. Ces documents ont vocation à donner le **cadre général**

**d'action** dans un certain nombre de domaines, tels que la gestion des déchets, la protection de l'environnement, l'agriculture, les forêts...

## VIII - MODALITES DE SUIVI

En application de l'article L.122-13 du code de l'urbanisme, le SCOT fait l'objet d'une « **analyse des résultats de son application**, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espaces et d'implantations commerciales », **au plus tard six ans après son approbation**, puis au plus tard tous les 6 ans après sa mise en révision complète ou la décision de son maintien en vigueur.

Cette analyse a pour objectif d'apprécier l'application des orientations du SCOT sur le territoire, d'évaluer les impacts tant positifs que négatifs de leur mise en œuvre et, le cas échéant, de mesurer les écarts entre les intentions affichés dans le SCOT et les évolutions constatées sur le territoire. Le rapport de présentation définit ainsi « les critères, indicateurs et modalités retenus » permettant « d'identifier à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées » (article R.122-2 du code de l'urbanisme).

Pour ce faire, des éléments d'analyse et de compréhension des évolutions du territoire sont prévus à travers la mise en place d'un **tableau de bord** qui précise les principaux indicateurs de suivi des objectifs du SCOT. L'état o des indicateurs à l'année d'approbation du SCOT, qui n'est pas renseigné dans le SCOT, sera réalisé dans l'année qui suit son approbation. Néanmoins, le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement permettent d'identifier l'état o pour la grande majorité des indicateurs définis.

Au-delà du bilan évaluatif obligatoire au plus tard tous les 6 ans, un **suivi continu** des évolutions du territoire sera mené dans la mesure du possible en fonction de la disponibilité des indicateurs et sur des thématiques à enjeux stratégiques pour lesquelles des bilans réguliers peuvent s'avérer pertinents (suivi de la production de logements par exemple).

Les indicateurs de suivi sont définis de manière à répondre aux grandes questions suivantes qui renvoient aux **principaux objectifs** fixés dans le PADD du SCOT :

- L'attractivité économique et résidentielle du territoire est-elle renforcée ?
- Le développement du territoire se fait-il dans une logique de gestion économe du foncier ?
- Le développement résidentiel se fait-il dans une logique de solidarité et de mixité ?
- Le développement résidentiel, économique et commercial contribue-t-il à une organisation spatiale plus cohérente prenant en compte la mobilité des ménages ?
- L'armature urbaine du territoire est-elle confortée ?
- Le cadre de vie des habitants est-il préservé ?
- Les ressources naturelles et les espaces naturels, agricoles et forestiers sont-ils protégés et valorisés ?

Les indicateurs retenus peuvent être à la fois **quantitatifs**, chiffrés, alors que d'autres sont plus **qualitatifs**, notamment lorsqu'il s'agit d'apprécier les impacts du SCOT en termes de qualité paysagère, urbaine, etc. La fréquence d'analyse des indicateurs sera appréciée au regard de la disponibilité des données et en fonction des échelles de temps nécessaires pour observer les évolutions du territoire. Les indicateurs seront appréciés à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCOT et certains pourront se décliner selon les niveaux de l'armature urbaine afin d'identifier les dynamiques de développement au sein des différents niveaux.

Les **indicateurs** sont présentés sous la forme d'un tableau de bord qui renseigne :

- Les grands objectifs questionnés
- Les dynamiques et évolutions à observer
- Les indicateurs de suivi
- Les sources de données

Dans la continuité de la démarche d'élaboration du SCOT qui a mobilisé une grande diversité d'acteurs, la mise en œuvre du SCOT nécessite une gouvernance adaptée organisée autour de quatre entités complémentaires qui contribueront au suivi de la mise en œuvre des orientations du SCOT : la Conférence Métropolitaine des Maires, les Conférences Locales des Maires, la Commission Urbanisme, Planification et Habitat, le Conseil Consultatif de Développement.

La collaboration avec les territoires voisins (Pays du Roumois, Pays entre Seine et Bray et la Communauté d'agglomération Seine Eure) se poursuivra dans le cadre de l'**InterSCOT** afin d'assurer la mise en œuvre cohérente des orientations des 4 SCOT approuvés ou amenés à l'être.

Enfin, le travail de pédagogie et d'accompagnement des collectivités et porteurs de projets sera mené par les acteurs techniques de la Métropole, notamment en étroite collaboration avec le **CAUE 76** et le **Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande**.