



## CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE AU TITRE DU SCOT

Le conseil communautaire de la Communauté Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) a prescrit en février 2010 la révision du schéma directeur et l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) sur le périmètre de la CREA. Dans la continuité des compétences exercées par la CREA et de celles dévolues à la Métropole Rouen Normandie, le SCOT de la CREA est devenu en 2015 le SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

Après concertation, le projet de SCOT a été arrêté par délibération du 13 octobre 2014 du Conseil de la CREA. A l'issue de la phase de consultation des personnes publiques associées, M. le président de la CREA a sollicité le 22 décembre 2014 auprès du tribunal administratif de Rouen, la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

L'enquête publique, dont les modalités ont été fixées par l'arrêté du 11 février 2015, s'est déroulée sur le territoire de la Métropole du 18 mars 2015 au 16 avril 2015. Les formalités juridiques de cette enquête (affichage, publicité...) ont été parfaitement respectées (cf. rapport d'enquête).

Un dossier complet (éléments constitutifs du SCOT : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durables, document d'orientation et d'objectifs) et un registre d'enquête ont été déposés dans les 71 communes de la Métropole ainsi qu'au siège de la Métropole.

Les observations du public pouvaient y être consignées ou reçues par voie postale, par voie électronique ou encore exposées aux commissaires enquêteurs à la faveur des 29 permanences effectuées.

Les dépositions reçues sont ventilées comme suit :

- 51 personnes en permanences.
- 39 dépositions écrites sur les registres et 13 courriers annexés à ces registres.
- 52 courriels dont 3 tardifs et 11 courriers postaux adressés au siège de l'enquête.

Au total 142 personnes sont intervenues à cette enquête, représentant une analyse de 493 observations. Ces observations ont été riches de contenu dont il peut être pris connaissance dans le rapport d'enquête (procès-verbal en annexe 2 incluant le tableau récapitulatif des observations), mémoire en réponse de la Métropole en annexe 3, analyse de la commission sur les réponses de la Métropole.

La commission note également un grand nombre de réserves et de remarques de la part des personnes publiques associées et consultées.

La commission note que cette enquête s'est déroulée de façon très satisfaisante et tient à souligner l'importance des moyens de communication mis en place par le maître d'ouvrage sur cette enquête, témoignant ainsi de sa volonté de transparence auprès des citoyens.

-----

Le SCOT est un document de planification supra-communal, il donne une vision stratégique et prospective d'un territoire à l'horizon des 20 prochaines années. En cela, avant d'être un outil d'aménagement du territoire, c'est d'abord un projet de société. Cette dimension a été bien perçue par le public intervenu à l'enquête, peut-être même un peu trop dans la mesure où ce SCOT a suscité de grandes attentes et de grands espoirs du public en direction de la Métropole.

Le SCOT Métropole Rouen Normandie, qui par ailleurs n'a jamais été remis en cause dans ses principes généraux, a pu être ressenti comme un corpus de règles définies pour l'ensemble du fonctionnement de la Métropole. En réalité un SCOT est construit à partir de différentes pièces qui doivent s'imbriquer les unes aux autres, soit :

- Les objectifs politiques
- La protection de l'environnement
- La stratégie de développement
- L'organisation de l'espace
- Les réponses personnalisées aux territoires
- Les moyens juridiques

C'est pourquoi il est bon de recentrer cette enquête dans le cadre des présentes conclusions sur ce qu'est un SCOT et de façon subséquente sur ce qu'il n'est pas.

Cette approche permettra à la commission de se positionner d'une part sur la qualité du SCOT Métropole Rouen Normandie au regard des objectifs définis dans le code de l'urbanisme et d'autre part sur le fond de ce dossier.

**Un SCOT s'appuie sur quatre grands principes : l'équilibre, la cohérence, l'anticipation et le développement durable.**

- 1) Le SCOT est un document qui doit rechercher en permanence l'équilibre.
- 2) Le SCOT est un outil de mise en cohérence des différentes politiques publiques.
- 3) Le SCOT est un document qui va anticiper le développement du territoire.
- 4) Le SCOT doit répondre aux attentes et aux objectifs du développement durable.

## **1. L'EQUILIBRE**

Cette notion est inscrite dans le code de l'urbanisme (article L.121-1). Le SCOT Métropole Rouen Normandie doit concilier une Métropole aménagée et urbanisée et un territoire préservé et protégé.

Cette recherche d'équilibre doit faire en sorte de ne pas opposer ces deux composantes, pourtant la commission a le sentiment que les remarques émises lors de l'enquête publique tendaient plutôt à opposer le développement à la préservation de l'environnement.

En effet la commission a notamment constaté :

- Une volonté de « sanctuariser » les espaces naturels des boucles de la Seine face au développement du grand port maritime de Rouen, le public estimant que les projets structurants ne s'accompagnent pas d'une prise en compte exemplaire des enjeux environnementaux.

- Une volonté d'empêcher tout projet d'urbanisation sur certains secteurs (Canteleu, Saint-Etienne-du-Rouvray, Mont-Saint-Aignan) face au souhait des communes ou des propriétaires de ne pas obérer le développement de potentiel foncier.
- Une volonté des carriers de pérenniser leurs activités, face à une approche raisonnée d'exploitation des ressources naturelles inscrite dans le SCOT, tout comme dans le schéma départemental des carrières.

**Au regard de ce constat, la commission considère que :**

- Les secteurs des boucles de la Seine, en particulier la boucle de Roumare sont une vraie richesse pour le territoire, en témoigne en 2013 le classement de cette boucle. Pour autant c'est un lieu stratégique pour le développement du GPMR. C'est pourquoi des projets du grand port maritime de Rouen doivent pouvoir se concrétiser dans la mesure où leur intérêt économique est avéré, mais pas dans l'ignorance des nuisances pour les riverains et les paysages et dans le respect de la qualité du site des boucles de la Seine. Là encore il s'agit de faire preuve de volontarisme, de bon sens et de réflexion dans les choix d'aménagement. Par ailleurs le grand port maritime de Rouen est aussi un gestionnaire d'espaces naturels et la commission note qu'il fournira à la Métropole en 2015 son plan de gestion des espaces naturels.

La Métropole, dans son mémoire en réponse, fait la démonstration de ce principe d'équilibre en rappelant que :

- *« Le grand port maritime de Rouen joue un rôle important en termes de performance industrielle et logistique du territoire dans la dynamique d'un projet global du SCOT de réindustrialisation du territoire ».*
  - *« Le port au même titre que tout porteur de projet, n'en reste pas moins soumis dans la mise en œuvre de ses projets, au respect des orientations fixées dans le document d'orientation et d'objectifs du SCOT ».*
  - *« Dans le cadre du projet RVSL aval, c'est à l'échelle du document d'urbanisme et à l'échelle du projet, que les orientations du SCOT devront être déclinées afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement et limiter voire compenser ses impacts sur les paysages, le patrimoine et les activités touristiques ».*
- Des projets d'urbanisation sont possibles et à déterminer au cas par cas sur Mont-Saint-Aignan, Canteleu, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel et ailleurs, pour autant qu'il soit fait une répartition juste et adaptée aux enjeux, entre les espaces à ne pas urbaniser et les espaces propices à l'urbanisation, le tout dans une approche globale d'un projet innovant qui laisse la place aux espaces publics, à la valorisation d'activités agricoles, à la qualité de vie partagée.
  - L'exploitation des sites de carrières existants doit être assurée avec, au cas par cas, l'étude d'une éventuelle extension, mais avec prise en compte exemplaire des enjeux environnementaux très prégnants dans les boucles de la Seine. S'agissant des nouvelles autorisations d'exploiter, elles sont du ressort des services de l'Etat, avec dans les dossiers un niveau d'exigence à avoir en matière de prise en compte des enjeux environnementaux humains et paysagers. La commission estime que dans les communes concernées, soit dans la boucle d'Anneville-Ambourville et dans la boucle de Cléon, il pourrait être envisagé de réaliser un diagnostic carrières dans les documents d'urbanisme locaux.

D'une façon plus générale, la commission pense que chacun peut comprendre que la limitation excessive du développement du territoire n'est acceptable, ni d'un point de vue juridique au regard du code de l'urbanisme, ni d'un point de vue sociétal face aux enjeux économiques qui pèsent sur les ménages, les entreprises, les emplois, les collectivités. Corrélativement, chacun peut également prendre conscience que dans un contexte de prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle planétaire, le développement d'un territoire ne peut plus s'exonérer de ces enjeux, quelle que soit l'opération envisagée et quel que soit le porteur de projet.

## **2. LA COHERENCE**

Le SCOT est un outil de mise en œuvre des politiques publiques et avant tout un projet collectif.

Le code de l'urbanisme précise la place du SCOT dans la hiérarchie des normes juridiques et précise les documents qu'il doit respecter (pour exemple la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine), les projets de l'Etat et des collectivités territoriales qu'il doit prendre en compte (pour exemple le projet de contournement Est de Rouen), et ceux qui doivent être compatibles avec le SCOT (pour exemple les PLU, certaines opérations foncières).

C'est pourquoi l'approbation d'un SCOT n'est que le commencement d'une nouvelle étape qui sera celle de la déclinaison du SCOT dans les documents d'urbanismes locaux et dans les politiques sectorielles (pour exemple le plan local de l'habitat, le plan de déplacements urbains qui ont déjà été validés).

Par exemple le SCOT n'a pas vocation à entrer dans le détail de la politique de transports en commun, ou à préciser les prolongements de telle ou telle ligne, ceci est du ressort du plan de déplacements urbains.

Le SCOT engage les élus à forger un territoire à partir d'une boîte à outils, dans une même direction et nécessite donc un gros travail de pédagogie et d'accompagnement.

La prise de compétence urbanisme par la Métropole va considérablement faciliter la déclinaison des objectifs du SCOT dans le futur plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), pour lequel la Métropole a d'ores et déjà commencé les consultations avec les élus locaux.

Le fait que la Métropole porte à la fois le SCOT et le PLUI est un avantage dans la mesure où la phase d'élaboration et de concertation du SCOT aura permis d'identifier les problématiques spécifiques des territoires composant la Métropole. Le fait que le document ait été réalisé en régie a permis les expertises nécessaires par une équipe pluridisciplinaire.

Le diagnostic est fait, les objectifs sont définis, l'ingénierie demeure la même, reste à affiner localement au cas par cas en fonction des spécificités locales.

La Métropole dans son mémoire en réponse précise « *qu'elle gère elle-même les procédures d'évolution des documents d'urbanisme en vigueur, en lien étroit avec les communes* » et « *que dans le cadre de la prise de compétence au premier janvier 2015 en matière de PLU et documents en tenant lieu, elle assurera elle-même la transcription des orientations du SCOT dans ses propres politiques sectorielles* ».

Cette traduction à la parcelle au niveau local qui a souvent été sous-estimée par les personnes intervenues à l'enquête y compris à travers les réactions de certaines communes, interviendra postérieurement à l'approbation du SCOT. Dans le même temps cela peut expliquer qu'un grand nombre de communes n'aient pas délibéré sur le SCOT.

Par ailleurs la cohérence est à apprécier à une échelle plus large. La commission souligne que les habitudes de vie des habitants s'affranchissent des frontières administratives de la Métropole. Ainsi le développement des synergies avec les territoires voisins, qu'ils soient dans le périmètre d'un SCOT ou non, est essentiel.

### **3. L'ANTICIPATION**

Le SCOT prépare l'avenir, anticipe la maîtrise des évolutions futures du territoire en donnant de la lisibilité aux investisseurs publics et privés.

Le code de l'urbanisme précise qu'il prévoit des capacités de construction suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial.

Ceci est une réponse aux observations relatives au caractère jugé ambitieux de ce SCOT, tant en matière économique, démographique, que de production de logements.

Le SCOT nécessite de se projeter sur 20 ans, sachant que certains projets ou objectifs pourraient ne pas être réalisés sur le temps du SCOT.

Par ailleurs un SCOT n'est jamais figé, il vit, se décline, évolue avec une première évaluation à 6 ans de sa mise en place. C'est pourquoi il doit être réaliste, durable, clair.

A la faveur de l'enquête, chacun a souhaité y trouver des objectifs en conformité avec sa propre façon d'envisager le développement du territoire. La vocation de ce SCOT est de garantir le caractère multifonctionnel et pluriel de la Métropole, de sorte que tous les acteurs se retrouvent associés au projet.

Le caractère d'anticipation du SCOT est palpable dans ce dossier quand on constate, d'une part, que les projets d'arc Nord/Sud, le raccordement au pont Flaubert mentionnés au SCOT, sont actuellement en phase de concertation auprès du public de la Métropole et, d'autre part, que les projets communautaires Seine-Sud et l'éco-quartier Flaubert sont en voie de concrétisation.

A l'analyse de ce SCOT, la commission d'enquête considère que cette projection dans l'avenir a été bien faite, à l'exception de la prise en compte de l'aéroport de Boos dans le développement futur du territoire. Dans son mémoire en réponse, la Métropole précise, à l'instar du projet d'aménagement et de développement durables du SCOT, « *la vocation d'aéroport de proximité avec un trafic contenu accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires* ». Cependant dans le cadre d'une vision à long terme de l'évolution de la Métropole et du renforcement de son attractivité, la commission considère que le document d'orientation et d'objectifs gagnerait à mentionner l'aéroport dans son analyse de la mobilité.

La commission émet une recommandation en ce sens.

- **RECOMMANDATION N°1** : Conserver la possibilité d'intégrer l'aéroport de Boos dans la vision prospective des pratiques de mobilité sur le territoire, au sein du document d'orientation et d'objectifs du SCOT.

#### **4. LE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le SCOT au titre du code de l'urbanisme, doit répondre aux objectifs du développement durable, soit un développement qui répond à la satisfaction des besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

**Le code de l'environnement rappelle les cinq finalités du développement durable :**

- La lutte contre le changement climatique
  - La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources
  - La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations
  - L'épanouissement des êtres humains
  - Un développement des modes de production et de consommation responsables
- 
- **La lutte contre le changement climatique**

A cet effet le SCOT Métropole Rouen Normandie est ambitieux en matière de réduction des déplacements pour agir sur l'émission des gaz à effet de serre, et utilise des leviers transversaux que sont :

- La densification urbaine
- La limitation de la consommation d'espaces
- L'encadrement du développement commercial
- La priorité à l'habitat au plus près des transports en commun
- Le renforcement de la desserte du territoire en transports collectifs
- La structuration du réseau viaire
- L'incitation au transport fluvial et ferroviaire des marchandises.

En revanche la commission considère que le SCOT n'est pas suffisamment ambitieux en matière de recours aux énergies renouvelables, alors même que le document d'orientation et d'objectifs conclue que la production d'énergies renouvelables sur le territoire de la Métropole est marginale.

La commission d'enquête attend de la Métropole qu'elle s'implique dans la réalisation de projets innovants sur son territoire.

De la même manière, la commission espère que le rôle du SCOT en la matière sera renforcé par la mise en place du plan climat, air, énergie territorial de la Métropole Rouen Normandie.

- **La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources**

Le SCOT préserve la biodiversité par la mise en place d'une trame verte et bleue à l'échelle de la Métropole, en précisant l'armature naturelle du territoire.

Il a été reproché au cours de cette enquête le fait que le SCOT aille au-delà du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Haute Normandie.

Il est exact que le SCOT a une forte dimension environnementale et qu'il va plus loin que le SRCE, par exemple à travers :

- La prise en compte de la nature en ville
- L'identification de la trame naturelle de l'espace rural
- La rédaction de la définition des réservoirs de biodiversité
- Les périmètres d'inconstructibilité en bordure de cours d'eau ou en lisière de forêts

**Cependant il est parfaitement légitime à le faire, à fortiori depuis les lois Grenelle.** Par ailleurs le SCOT est une échelle géographique intéressante pour décliner la trame verte et bleue.

Le SRCE lui-même précise que les collectivités, via leurs documents d'urbanisme, doivent reprendre les éléments du SRCE, les adapter et les préciser au regard des dynamiques et des enjeux locaux et ajouter les continuités écologiques que le schéma n'a pas vocation à identifier.

Enfin le SCOT garantit la déclinaison de la protection des espaces naturels dans les documents d'urbanisme locaux avec un rapport juridique de compatibilité, à mettre en perspective avec le lien juridique plus faible de prise en compte du SRCE.

A la lecture de ce SCOT, la commission d'enquête reconnaît la volonté du maître d'ouvrage dans ce domaine et lui recommande de préciser davantage la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural, qui a donné lieu à un grand nombre d'interprétations durant l'enquête publique.

La commission note sur ce point, avec satisfaction, que la Métropole a accepté cette proposition dans le cadre de son mémoire en réponse, et retient particulièrement la rédaction suivante formulée par le maître d'ouvrage : « *La trame naturelle de l'espace rural repose sur la densité, plus ou moins forte selon les secteurs du territoire, des éléments supports de la biodiversité ordinaire ou remarquable tels que les prairies, vergers, haies, mares qui jouent un rôle important de continuité écologique. Les dispositions du SCOT relatives à cette trame n'ont pas vocation à contraindre le développement de l'urbanisation sur les secteurs concernés, mais à alerter sur un potentiel en matière de biodiversité, dont la valeur et les enjeux sont à préciser localement* ».

La commission émet une recommandation en ce sens :

- **RECOMMANDATION N° 2** : Préciser la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural.

En matière de protection des milieux, la commission considère que l'axe Seine qui est une singularité du territoire et un axe majeur de ce SCOT, aurait gagné à comporter un volet touristique plus développé (points de vue à protéger, monuments historiques, perception du fleuve depuis les rives et depuis la Seine). Ce volet n'est pas antinomique avec la vocation économique du fleuve qu'il appartient de ne pas entraver. La commission d'enquête émet une recommandation en ce sens.

- **RECOMMANDATION N° 3** : en matière de protection des sites, prendre en considération l'image que le fleuve offre aux habitants et visiteurs vers et depuis la Seine, à l'instar de ce qui est recommandé pour les entrées d'agglomération.

En matière de protection des ressources, la commission prend en compte les observations des carrières qui justifient, selon elle, un aménagement de la rédaction du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT, la commission émet une recommandation en ce sens.

En effet si la commission reconnaît le rôle du SCOT dans l'affirmation d'une gestion raisonnée des ressources du sous-sol, et cette problématique est d'ailleurs très bien exposée dans le projet d'aménagement et de développement durable du SCOT, elle s'interroge sur un élément de rédaction du DOO concernant les « projets d'ampleur très limitée ». Cet élément demeure subjectif, quand bien même la Métropole donnerait des éléments d'appréciation dans le SCOT.

En revanche la commission ne remet absolument pas en cause la gestion raisonnée des ressources du sous-sol, par ailleurs mentionnée dans le schéma départemental des carrières.

La commission constate d'ailleurs que l'évolution de la réglementation environnementale avec le projet de régionalisation des schémas de carrières n'a d'autre but que d'optimiser la gestion des ressources non renouvelables ainsi que d'inscrire les activités extractives dans le développement durable.

La commission considère que tous les éléments de réponse apportés par la Métropole dans le cadre de cette enquête publique, sont de nature à clarifier la norme juridique à l'attention du secteur professionnel des carrières.

La commission estime qu'un diagnostic carrières spécifique lors de l'élaboration ou révision des documents d'urbanisme des communes concernées, pourrait permettre de concilier développement économique, gestion raisonnée des ressources et protection des milieux naturels.

- **RECOMMANDATION N° 4** : Supprimer la notion de « projet d'ampleur très limitée » dans le document d'orientation et d'objectifs du SCOT en matière d'extraction de matériaux de construction, et proposer la mise en œuvre d'un « diagnostic carrières » dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

- **La solidarité entre les territoires et les générations**

Le SCOT a vocation à réduire les inégalités par un urbanisme favorisant la mixité sociale et fonctionnelle, et la solidarité.

La commission estime que le SCOT répond à cet objectif particulièrement à travers l'armature urbaine du territoire qui définit la complémentarité et les objectifs de développement assignés aux communes de la Métropole, comme suit :

- Les cœurs d'agglomération
- Les espaces urbains
- Les pôles de vie
- Les bourgs et villages

A la faveur de l'enquête publique, la question de la densité résidentielle a été particulièrement évoquée.

Il est bon de rappeler que depuis le Grenelle de l'environnement, la législation a donné un rôle prépondérant aux documents d'urbanisme dans la limitation de la consommation d'espaces. Compte tenu de l'évolution de la législation et en particulier de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) du 24 mars 2014, c'est bien l'ensemble des documents d'urbanisme qui évoluera en ce sens.

A cet effet il appartient aux collectivités de mettre en place des outils capables d'impulser les changements de comportements. Le SCOT est donc dans son rôle et la détermination d'objectifs de densité est l'un de ces outils.

Les objectifs de densité assignés aux communes de la Métropole par le SCOT sont de nature à induire une réelle diminution de la consommation d'espaces dévolus à l'habitat.

Cependant l'évolution de l'habitat nécessitera une évolution des mentalités tant chez les candidats au logement, que chez les aménageurs et concepteurs des projets. L'innovation dans les projets d'aménagement peut concourir à cet objectif, mais il ne s'agit pas de sonner le glas de l'habitat individuel comme certains ont pu le ressentir à la faveur de cette enquête.

Il s'agit de faire émerger de nouvelles formes d'habitat peu consommatrices d'espaces avec une vraie qualité urbanistique qui apporte une réelle qualité de vie.

En effet si le projet n'est pas attirant, il y a le risque que ces personnes aillent au-delà des limites territoriales de la Métropole pour se loger « selon leur goût », contribuant ainsi de façon indirecte à un plus grand étalement urbain.

- **L'épanouissement des êtres humains**

Le SCOT y contribue par une offre de logements, de services, d'équipements, de transports.

A la lecture du dossier, la commission considère que le SCOT Métropole Rouen Normandie contribue à cet objectif mais là encore un accompagnement de changement des mentalités en matière de mobilité est souhaitable.

Les transports façonnent notre urbanisme et notre mode de vie, mais la voiture individuelle reste encore le premier réflexe.

Par ailleurs la commission attire l'attention de la Métropole sur la nécessité de garantir l'égalité des territoires. A la faveur de cette enquête la commission a ressenti que les habitants ont le sentiment d'un recentrage sur Rouen capitale, au détriment du reste du territoire.

- **Le développement des modes de production et de consommation responsables**

Le SCOT y contribue par une réduction de l'empreinte environnementale et de l'encouragement au développement économique local.

La commission estime que cet objectif d'un développement responsable est satisfait dans le SCOT au regard :

- De la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
- De la limitation de la consommation des espaces en extension
- Du phasage du SCOT en deux périodes de sorte de maîtriser le développement du territoire
- De l'encouragement aux filières courtes

**Comme il l'a été expliqué ci-dessus, le SCOT Métropole Rouen Normandie satisfait sur le fond, aux objectifs qui lui sont impartis par le code de l'urbanisme.**

La commission souhaite désormais donner son avis sur la forme du SCOT.

Elle reconnaît la grande qualité rédactionnelle du document d'orientation et d'objectifs. Ceci dit le choix des termes est très important et porte le risque d'une interprétation.

Sur ce point la commission comprend la remarque des services de l'Etat demandant de faire ressortir clairement ce qui est prescriptif de ce qui est incitatif.

La commission comprend également le choix de la Métropole de définir un document qui soit davantage une feuille de route qu'un cadre étroit. Il appartiendra à la Métropole dans le cadre du suivi du SCOT d'apprécier si elle a fait le bon choix.

Au titre du suivi du SCOT, la commission estime que compte tenu de la qualité de l'ingénierie de la Métropole, le suivi du SCOT mériterait de se faire en continu pour certains axes majeurs :

- La production de logements
- L'évolution de l'artificialisation des sols
- L'évolution de la mobilité
- La qualité des paysages et du patrimoine
- L'évolution des activités agricoles

Un suivi en continu permettrait ainsi d'optimiser le bilan au bout des 6 ans.

**La commission regrette à la faveur de cette enquête, qu'il n'ait pas été davantage mis en avant par les communes le bénéfice que le SCOT peut apporter aux territoires.**

Aujourd'hui tous les élus locaux sont confrontés aux mêmes difficultés (manque de recettes, d'emplois, de services, difficultés à retenir les jeunes...), c'est particulièrement dans l'intercommunalité que des réponses seront trouvées. Les communes auront l'opportunité de cultiver leurs complémentarités et de développer des solidarités sur la base de ce SCOT.

**La commission attire toutefois l'attention de la Métropole sur un point : l'identité commune se nourrit de plusieurs identités et de singularités qui font partie des richesses de ce territoire.**

Enfin la commission note que le public intervenu à l'enquête a souvent émis l'idée d'un document vertueux mais sans pouvoir réel.

La commission précise que le SCOT est à mettre en perspective avec :

- Le poids de la Métropole en tant qu'acteur majeur du territoire,
- Le projet métropolitain 2015-2025,
- Les politiques sectorielles de la Métropole,
- Les grands projets d'intérêt communautaire,
- La stratégie foncière de la Métropole,
- Les leviers que la Métropole a à sa disposition,
- L'influence qu'elle exerce sur ses partenaires (Etat, Région, Département...).

En effet au-delà de la déclinaison du SCOT au niveau local, dans les documents d'urbanisme, les objectifs du SCOT auront vocation à trouver une application concrète à travers la contractualisation.

-----

Sur le fondement des explications et recommandations émises dans les présentes conclusions, **la commission d'enquête considère que :**

- Le SCOT pose les bases d'une vision du territoire équilibrée entre développement et préservation.
- Le SCOT a une vision ambitieuse en terme de création d'emplois, en particulier à travers la stratégie de réindustrialisation du territoire.
- Le SCOT est un outil complet et cohérent de mise en œuvre des politiques publiques, à travers la déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux et les politiques sectorielles. Sur ce point, la commission souligne à nouveau l'importance que la Métropole porte à la fois le SCOT et le futur plan local d'urbanisme intercommunal.
- Le SCOT à une réelle vision prospective du territoire à court, moyen et long terme, en particulier en matière d'attractivité du territoire.
- Le SCOT est à même de répondre aux objectifs du développement durable, en particulier en matière de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.

- Le SCOT est en adéquation avec les attentes des citoyens qui se sont exprimés à l'enquête, en effet les préoccupations mises en avant par le public font le plus souvent l'objet de préconisations dans le document d'orientation et d'objectifs.

**La commission retient les propositions suivantes faites par la Métropole dans le cadre du mémoire en réponse, sur la base des observations émises :**

- Mettre à la disposition des collectivités et aménageurs un guide des principes illustrés du SCOT.
- Intégrer dans le rapport de présentation du SCOT des exemples d'opérations d'urbanisme denses et qualitatives.
- Préciser l'enveloppe foncière maximale en extension pour les communes couvertes par la charte du parc naturel régional des boucles de la Seine normande.
- Expliciter les orientations de la trame naturelle de l'espace rural.
- Compléter l'évaluation environnementale du projet RVSL afin de préciser de manière plus exhaustive les caractéristiques de la zone susceptible d'être touchée de manière notable par ce projet.
- Evoquer les sites de restauration menés par le GIP Seine aval sur le domaine portuaire.
- Préciser que des synergies seront à développer entre le Trait, Duclair et Barentin.
- Suivre l'évolution de la part des matériaux issus de l'exploitation des carrières, celle des matériaux recyclés et celle des matériaux renouvelables utilisés dans les nouvelles constructions du territoire.
- Expliciter que les carrières ne sont pas comptabilisées dans les espaces consommés par l'urbanisation, dans la mesure où les sites peuvent retrouver après l'activité un caractère naturel ou agricole.
- Préciser que les projets d'aménagement visés dans les réservoirs boisés incluent l'activité de carrières.
- Préciser que le développement d'une offre de croisière au départ de Rouen inclut notamment le développement d'une offre de type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, site emblématique de l'histoire du XIX<sup>ème</sup> siècle.
- Pour la création de zone de développement économique de proximité, étudier l'élargissement de la règle incluse dans le DOO, relative à l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, à l'examen des communes environnantes.

Vu le dossier soumis à enquête publique,

Vu le code de l'urbanisme et de l'environnement,

Vu l'avis de l'autorité environnementale et les avis des personnes publiques associées et consultées,

Vu le procès-verbal des observations,

Vu les réponses argumentées et denses apportées par la Métropole aux observations recueillies, y compris sur des questions qui dépassaient le cadre de l'enquête, réponses qui ont satisfait la commission,

Vu le rapport d'enquête publique de la commission,

**Considérant que le projet soumis à enquête répond aux objectifs définis par le code de l'urbanisme en matière de SCOT, et répond à une vision équilibrée du développement du territoire de la Métropole en proposant un véritable projet de société dans lequel chacun peut s'identifier,**

**LA COMMISSION DONNE, AU PROJET DE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE, UN AVIS FAVORABLE.**

Fait à Rouen, le 20 mai 2015

La Commission d'enquête

Marianne Azario  
Présidente



Jean-Jacques Delaplace  
Membre titulaire



Christian Bâisse  
Membre titulaire

