

SCOT DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

RAPPORT DE PRÉSENTATION



TOME VIII

Articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes



métropole
ROUEN NORMANDIE

SOMMAIRE

I - LE CADRE JURIDIQUE DE L'ARTICULATION	3
II - LA RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE	5
III - LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE SCOT DOIT ÊTRE COMPATIBLE	7
1. La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine	7
2. La Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande	20
3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine- Normandie	32
4. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Cailly, de l'Aubette et du Robec	36
5. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation	42
6. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine	43
IV - LES DOCUMENTS QUE LE SCOT DOIT PRENDRE EN COMPTE	43
1. Les programmes d'équipement de l'Etat et des collectivités territoriales	43
2. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la Région Haute-Normandie	48
3. Les Plans Climat-Energie territoriaux (PCET)	49
V - LES AUTRES DOCUMENTS AYANT GUIDÉ L'ÉLABORATION DU SCOT	50
1. Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) et le Schéma Régional des Infrastructures Terrestres (SRIT) de Haute-Normandie	50
2. Le Plan Départemental de l'Habitat (PDH) de la Seine-Maritime	51
3. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine-Maritime	52
4. Le Schéma Départemental d'Aménagement Numérique (SDAN) de Seine-Maritime	52
5. Le Schéma Départemental des Carrières	53
6. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)	54
7. Le Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Énergies Renouvelables (S3REnR)	56
8. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Haute-Normandie	56
9. Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, du Département de Seine-Maritime, de la CREA	56
10. Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD)	57
11. Les Plans pour la gestion des déchets	57
12. Le Programme d'actions pour la protection des eaux contre les nitrates	58
13. Le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI) de l'Austreberthe	58
14. Les Plans de prévention des risques (naturels ou technologiques)	59
15. Le Schéma Départemental des espaces naturels sensibles	59
16. Les documents cadre pour une gestion durable des forêts	59
17. Le Plan Pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF)	60
VI - L'INTERSCOT	60

TOME VIII

Articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes

I - LE CADRE JURIDIQUE DE L'ARTICULATION

Le présent chapitre du rapport de présentation a pour objet de décrire l'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes dans le sens des dispositions prévues à l'article **R.122-2** du Code de l'urbanisme qui prévoit que le rapport de présentation « décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L.111-1-1 et L.122-1-13 et les plans ou programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ».

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. Ces documents et plans relatifs au territoire sont visés à plusieurs articles des Codes de l'urbanisme et de l'environnement qui prévoient les dispositions ci-après :

Extrait de l'article **L.111-1-1** du Code de l'urbanisme :

« Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur sont compatibles, s'il y a lieu, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral prévues aux articles L. 145-1 à L. 146-9, les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports prévues aux articles L. 147-1 à L. 147-8, le schéma directeur de la région d'Île-de-France, les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion, le plan d'aménagement et de développement durable de Corse, les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux, les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7, lorsque ces plans sont approuvés, les directives de protection et de mise en valeur des paysages.

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur prennent en compte, s'il y a lieu les schémas régionaux de cohérence écologique, les plans climat-énergie territoriaux, les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine, les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics, les schémas régionaux des carrières. »

Extrait de l'article **L.122-1-13** du Code de l'urbanisme :

« Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation, mentionné à l'article L.566-7 du Code de l'environnement, est approuvé, les schéma de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales définies par ce plan. Les schémas de cohérence territoriale doivent également être compatibles avec les dispositions des plans de gestion des risques d'inondation définies en application des 1° et 3° du même article L.566-7. »

Extrait de l'article **L.122-4** du Code de l'environnement qui définit les autres documents soumis à évaluation environnementale :

« I. — Font l'objet d'une évaluation environnementale au regard des critères mentionnés à l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, les plans, schémas, programmes et autres documents de planification susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation de travaux ou prescrire des projets d'aménagement, sont applicables à la réalisation de tels travaux ou projets :

1° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification adoptés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les établissements publics en dépendant, relatifs à l'agriculture, à la sylviculture, à la pêche, à l'énergie ou à l'industrie, aux transports, à la gestion des déchets ou à la gestion de l'eau, aux télécommunications, au tourisme ou à l'aménagement du territoire qui ont pour objet de définir le cadre de mise en œuvre les travaux et projets d'aménagement entrant dans le champ d'application de l'étude d'impact en application de l'article L. 122-1 ;

2° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification adoptés par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les établissements publics en dépendant, autres que ceux mentionnés au 1° du présent article, qui ont pour objet de définir le cadre de mise en œuvre des travaux ou projets d'aménagement s'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

3° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification pour lesquels, étant donné les incidences qu'ils sont susceptibles d'avoir sur des sites, une évaluation des incidences est requise en application de l'article L. 414-4. »

L'article [R.122-17](#) du Code de l'environnement, précise les documents devant faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Conformément aux dispositions prévues par les articles précités et compte tenu du contexte local, le SCOT doit être compatible avec :

- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine,
- La Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande,
- 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) 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,
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le Plan de Gestion du Risque Inondation, Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine.

Le SCOT doit prendre en compte :

- Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales, établissements et services publics : 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,
- Les Plans Climat-Energie territoriaux (PCET), du Département de la Seine-Maritime et de la Région Haute-Normandie.

Le SCOT n'étant pas couvert par une Charte de pays, aucun lien de prise en compte ne s'impose.

L'élaboration du SCoT est également guidée par d'autres documents, plans et programmes :

- Le Schéma National des Infrastructures Terrestres (SNIT) et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de Haute-Normandie,
- Le Plan Départemental de l'Habitat (PDH) de la Seine-Maritime,
- Le Plan Départemental d'Action Pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) de la Seine-Maritime,
- Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine-Maritime,
- Le Schéma Départemental d'Aménagement Numérique (SDAN) de Seine-Maritime,
- Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) de Seine-Maritime,



- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Haute-Normandie,
- Le Schéma Régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables,
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Haute-Normandie,
- Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, du Département de Seine-Maritime, de la CREA,
- Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD) de Haute-Normandie,
- La Charte pour la gestion du risque industriel en Haute-Normandie,
- Les Plans de gestion des déchets,
- Le Schéma Régional et le plan départemental de gestion des déchets du BTP,
- Le Programme d'actions pour la protection des eaux contre le nitrate,
- Le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI) de l'Austreberthe,
- Les Plans de Prévention des Risques (naturels et technologiques)
- Le Schéma Départemental des espaces naturels sensibles,
- Les documents cadre pour une gestion durable des forêts,
- Le Plan Pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF).

Parallèlement, conformément à l'article L.122.1-15 du Code de l'Urbanisme, doivent être compatibles avec le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCOT :

- Les plans locaux d'urbanisme (PLU ou PLUi), les plans d'occupation des sols (POS), les cartes communales,
- Le programme local de l'habitat (PLH),
- Le plan de déplacements urbains (PDU),
- Le schéma de développement commercial (SDC),
- Le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV),
- Les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains,
- Les opérations foncières et les opérations d'aménagement suivantes : les zones d'aménagement différé (ZAD) et les périmètres provisoires de zones d'aménagement différé, les zones d'aménagement concerté (ZAC), les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines (AFU), les constructions de plus de 5 000m² de SHON, la constitution par des collectivités et établissements publics de réserves foncières de plus de 5 hectares et d'un seul tenant,
- Les autorisations d'exploitations commerciales définies à l'article L.752-1 du Code du Commerce,
- Les autorisations concernant les établissements cinématographiques définies à l'article L.212-7 du Code du cinéma et de l'image animée.

II - LA REGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE

Les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national sont traduits dans de nombreux textes que le SCOT doit respecter. Ils sont pour l'essentiel d'entre eux présentés dans l'état initial de l'environnement en préambule à chaque chapitre thématique. On ne rappellera ici que les principaux :

- Convention européenne du paysage ratifiée par la France en octobre 2005, Loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique,

historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, Loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques,

- Directives européenne Habitats, faune, flore (1992) et Oiseaux (1979), Lois Grenelle du 3 août 2009 et 12 juillet 2010 instaurant notamment l'élaboration d'une trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire national (déclinée à l'échelle régionale dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique),
- Directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2000, Loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 (déclinées dans le Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie),
- Directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation transposé en droit français à travers la loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 (en cours de déclinaison dans le Plan de Gestion des Risques d'Inondation à l'échelle du bassin Seine-Normandie),
- Directive Seveso 2 de 1996 (qui sera remplacée à compter de juin 2015 par la Directive Seveso 3), Loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages du 30 juillet 2003,
- Protocole de Kyoto de 1997 entré en vigueur le 16 février 2005, paquet énergie-climat (« 3x20 ») adopté en décembre 2008 par le Parlement Européen, Loi de Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) du 13 juillet 2005, Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, volet énergie-climat des lois Grenelle (décliné à l'échelle régionale dans le Schéma Régional Climat Air Energie),
- Loi relative à la lutte contre le bruit de du 31 décembre 1992, Directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposé en droit français par ordonnance en 2004,
- Directive européenne du 19 novembre 2008 relative aux déchets traduite en droit français par ordonnance en 2010, volet déchets des lois Grenelle

Tous ces textes, ainsi que les différents schémas, plans et programmes qui les déclinent (voir ci-après) ont été pris en compte par le SCOT dans ses choix.

En cohérence avec la Convention européenne du paysage, qui encourage les autorités publiques à adopter des politiques et mesures de protection, de gestion et d'aménagement des paysages qui contribuent à la qualité du cadre de vie, le SCOT reconnaît l'importance de la qualité des paysages pour la qualité de vie des habitants, l'identité du territoire et son attractivité. Il préserve ainsi les éléments structurants qui dessinent le grand paysage (Seine, coteaux et rebords de plateaux, grands massifs forestiers, panoramas et cônes de vue,...), et adopte des mesures pour protéger et valoriser les paysages qu'ils soient urbains, naturels ou ruraux (ensembles urbains emblématiques, silhouettes bâties des bourgs, villages et hameaux, coupures d'urbanisation, franges urbaines,...).

Par l'identification et la préservation de son armature naturelle, le SCOT s'inscrit dans la perspective de mise en réseau des espaces naturels telle que définie au niveau européen (directive Habitats), et aujourd'hui déclinée en France par la « trame verte et bleue » instaurée par le Grenelle de l'environnement et les Orientations nationales relative à la trame verte et bleue (déclinée à l'échelle régionale dans le SRCE – voir plus loin). En intégrant les sites Natura 2000 dans l'armature naturelle, il répond aux enjeux des directives Habitats et Oiseaux qui définissent le réseau Natura 2000.

Le SCOT contribue aussi à l'atteinte des objectifs de bon état des milieux aquatiques et ressources en eau souterraine définis par la directive cadre sur l'eau et précisés par le SDAGE en adoptant des mesures visant à la préservation des milieux aquatiques et humides, à la prévention des pollutions et à la gestion économe des ressources.

En termes de risques technologiques, le SCOT respecte le cadre fixé par la législation communautaire et nationale en adoptant les mesures appropriées pour maîtriser la localisation des entreprises à risque et l'urbanisation à proximité des celles-ci.

Les orientations fixées par le SCOT pour préserver les zones naturelles inondables et concevoir la ville pour faire face aux risques (règles de constructibilité, urbanisme résilient, gestion de crise, diagnostics de vulnérabilité des équipements publics et activités économiques) répondent aux objectifs stratégiques de la Directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.

Le SCOT apporte sa contribution aux objectifs d'efficacité énergétique et de lutte contre le changement climatique portés aux échelles mondiale, européenne et nationale par de nombreux textes, et déclinés à l'échelle régionale dans le SRCAE : il accompagne notamment par ses orientations l'ambition de développement des modes alternatifs à la voiture, de valorisation des potentiels en énergies renouvelables, de conception d'aménagements urbains plus denses et moins consommateurs d'espace et d'énergie, de prise en compte des zones de forte exposition potentielle à la pollution, d'adaptation au changement climatique dans la conception des espaces urbains...

Dans la continuité de la directive européenne du 25 juin 2002, le SCOT participe à l'effort de réduction des nuisances sonores : maîtrise des besoins de déplacements, développement des modes alternatifs à la voiture, réduction des nuisances dans les zones à enjeu identifiées par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Métropole.

Enfin, le SCOT invite à poursuivre les efforts de réduction de la production des déchets, de valorisation et d'optimisation des systèmes de collecte, et promeut une dynamique territoriale d'écologie industrielle, ce qui est de nature à répondre aux objectifs européens et nationaux en la matière.

III - LES DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE SCOT DOIT ETRE COMPATIBLE

1. La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine

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 sa rédaction antérieure à cette même loi. Cela concerne d'une part la compatibilité des documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PSMV, Cartes communales) et d'autre part l'opposabilité, aux personnes et opérations qui y sont mentionnées, des dispositions des DTA précisant les modalités d'application des lois littoral et montagne.

La DTA a été approuvée par le décret interministériel intervenu le 10 juillet 2006 et paru au Journal Officiel du 12 juillet 2006. Son périmètre intéresse deux régions et trois départements, soit un territoire très large, s'articulant sur les trois agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre. Elle comprend trois niveaux de préconisations : les objectifs, les orientations et les politiques d'accompagnement. Seules les orientations s'imposent dans un lien de compatibilité aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

La DTA retient trois objectifs :

1. Le renforcement de l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires ;
2. La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et des paysages, la prise en compte des risques ;

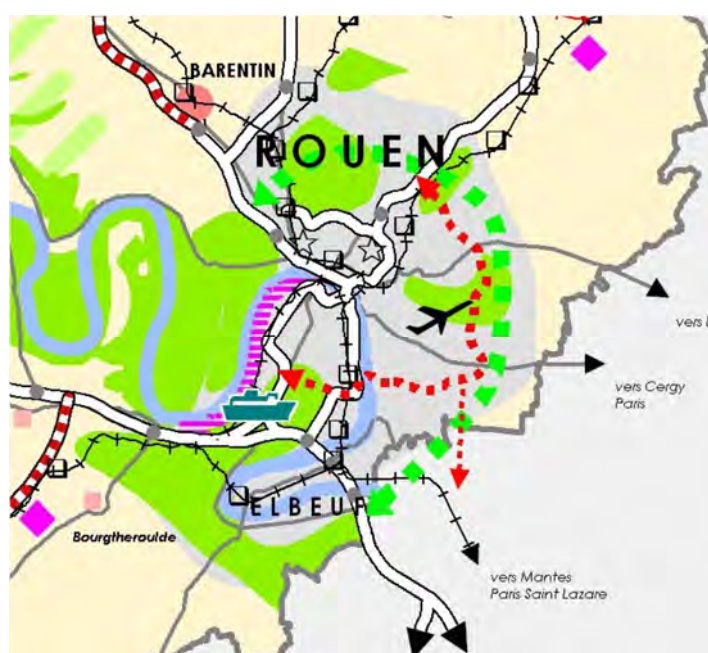
3. Le renforcement des dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Ces grands objectifs se traduisent réglementairement dans quatre orientations et leur cartographie :

1. Relative aux espaces stratégiques ;
2. Relative aux espaces naturels et paysagers ;
3. Relative à l'armature urbaine et l'aménagement ;
4. Relative au littoral et à son proche arrière-pays et aux modalités d'application de la Loi littoral

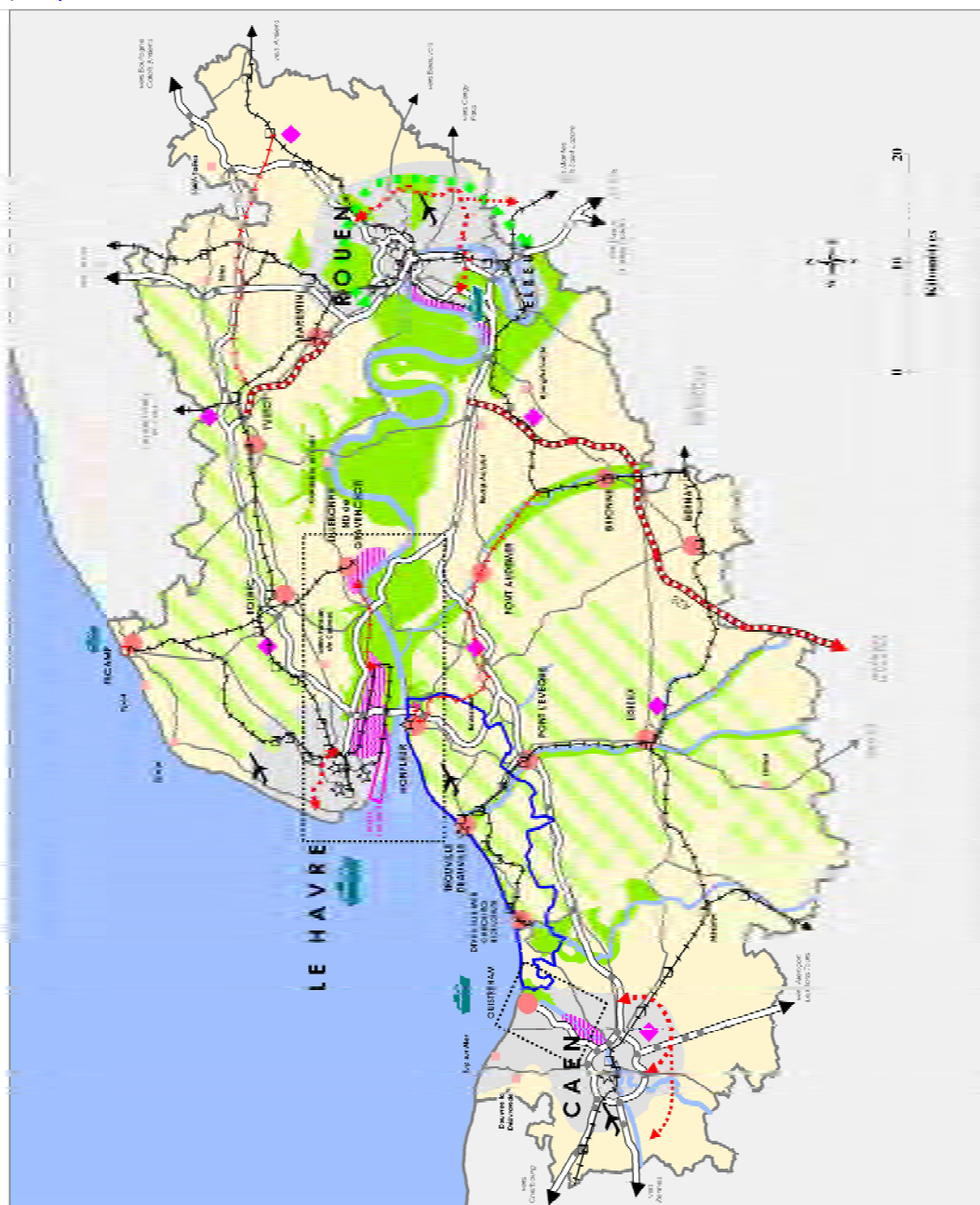
Le SCOT de la Métropole est inscrit dans sa totalité dans le périmètre de la DTA et est concerné par plusieurs de ses orientations sur : la protection des espaces, l'armature urbaine et l'organisation de la trame urbaine, les grands espaces de développement économique et les zones de logistique, les infrastructures de déplacements.

Zoom sur le périmètre



DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Les orientations générales d'aménagement



Légende

- périmètre de la DTA
- espaces stratégiques précisés dans une carte spécifique
- Définition de l'espace aménagé (hors du Calvados)

ESPACE À PROTÉGER

- Espaces naturels remarquables (R) : certains espaces remarquables ne sont pas figurés à cette échelle. Se reporter à la carte littoral.
- Espaces naturels remarquables
- Espaces naturels et paysagers significatifs
- Centurie verte de l'agglomération Rouennaise

ARMATURE URBAINE

- Grandes agglomérations (aires des pôles urbains de Caen, Rouen et Le Havre)
- Villes moyennes
- Autres pôles locaux
- Secteurs stratégiques de recomposition urbaines

LES GRANDS ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Principaux secteurs de développement des activités indépendantes
- Secteur stratégique d'activités liées conformativement d'espace agricole (industrie)

LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT

- grandes liaisons routières (200 voies) et ports d'échange
- réseau routier principal
- voies ferrées et Gares voyageurs
- ports
- aéroports
- en projet
- contournement
- d'aggr
- voies ferrées à créer ou à renforcer
- voies navigables (Seine, Orne)

Sources : DDTM, CDE Normandie
Fond de carte : IGN, L'atlas de la France

Avril 2014
Schéma de l'Estuaire de la Seine

Orientations DTA	Compatibilité du SCOT
Espaces naturels et paysagers	
Protection forte des espaces naturels majeurs garantissant leurs fonctions écologiques et paysagères, à savoir les lits fluviaux et les zones humides ainsi que les très grands éléments de paysages qui leur sont associés, en particulier les espaces naturels du Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande, les rebords des coteaux calcaires dominant le Val de Seine et leurs couronnes forestières, particulièrement au droit de l'aire urbaine rouennaise (Forêt Verte au nord de Rouen, secteur Est de l'agglomération, extérieur de la boucle de Seine d'Elbeuf et la boucle de Roumare)	Le SCOT fixe comme objectif la protection et la mise en valeur des grands milieux naturels par la mise en place d'une armature naturelle structurante pour le territoire. Celle-ci repose sur des trames naturelles, supports des continuités écologiques, comprenant des réservoirs de biodiversité et des corridors. Les réservoirs sont délimités à l'échelle locale et les mesures nécessaires à leur protection assurées par une traduction réglementaire et spatiale adaptée. Les corridors sont également délimités à l'échelle locale et leurs fonctionnalités préservées par une traduction réglementaire adaptée. Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques sont identifiés dans le DOO pour chaque trame naturelle (trame boisée, trame, aquatique et humide, trame calcicole, trame silicicole), et des règles de protection et de préservation de la fonctionnalité des réservoirs et corridors sont fixées. Pour ce qui concerne la trame naturelle de l'espace rural, support de l'identité rurale du territoire alertant sur un potentiel en matière de biodiversité et de fonctionnalité écologique, les éléments constituant des réservoirs ou des corridors ne sont pas identifiés à l'échelle du SCOT mais à l'échelle locale. Le degré de protection des éléments constitutifs de cette trame (champs, prairies, vergers, bocage, mares...) est apprécié au regard de l'objectif de maintien de la fonctionnalité de la trame et des enjeux associés à la préservation de ces éléments. Il se traduit localement par un zonage et un règlement adaptés. La carte « Maintenir la biodiversité en préservant l'armature naturelle du territoire » accompagne la partie écrite du DOO. Le SCOT, au travers du DOO, protège les cœurs de nature en ville. Ils sont, à l'échelle des espaces urbanisés, des réservoirs de biodiversité à préserver. Une trame naturelle urbaine est définie à l'échelle locale, s'appuyant sur les espaces verts publics et privés, les plantations d'arbres et les aménagements végétalisés pour mettre en en réseaux les cœurs de nature en

	ville entre eux et avec les milieux naturels majeurs du territoire. La carte « Maintenir la biodiversité en protégeant et valorisant la nature en ville » accompagne la partie écrite du DOO. Les paysages du territoire sont également protégés et valorisés : les grandes structures paysagères, les panoramas et cônes de vue, les éléments singuliers du paysage naturel, les silhouettes bâties des bourgs, villages et hameaux. Les coteaux et les rebords de plateaux, restés à l'état naturel, sont préservés de toute urbanisation. Afin de maintenir les ensembles paysagers, des coupures d'urbanisation sont représentées cartographiquement. Elles reprennent notamment les coupures d'urbanisation identifiées par la Charte du PNR. Ces coupures ciblent des secteurs présentant un risque de compartimentation et d'enclavement de parcelles agricoles, avec pour conséquence le risque d'un arrêt des cultures, ou des secteurs de risques de création de continuité urbaine linéaire entre deux communes ou entre les communes et leurs hameaux. Les mesures tendant à préserver ces coupures sont également précisées. La carte « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie » accompagne la partie écrite du DOO. Le SCOT fixe des objectifs chiffrés de consommation d'espaces pour l'habitat, les activités économiques, et les infrastructures et équipements, permettant de manière globale de diminuer la consommation foncière constatée ces dix dernières années et impose des règles visant à protéger et valoriser les espaces agricoles et forestiers.
La construction sera préférentiellement localisée à l'intérieur de l'urbanisation existante ; à défaut, elle devra se faire par extension d'ampleur limitée en continuité de l'urbanisation existante.	Pour chacun des niveaux de l'armature urbaine, le SCOT fixe comme objectif de limiter la consommation d'espace en extension et de privilégier l'urbanisation au sein des tissus bâtis existants : - les cœurs d'agglomération sont soumis au principe d'intensification urbaine et sont des espaces privilégiés pour le renouvellement urbain - les espaces urbains se développent prioritairement par le biais du renouvellement

- En dehors des constructions à l'intérieur de l'urbanisation existante, ou en extension d'ampleur limitée en continuité de l'existant, les seules constructions admises seront les bâtiments nécessaires soit aux activités agricoles, soit à la valorisation touristique des espaces correspondants, ainsi que les constructions incompatibles avec le voisinage des espaces urbanisés. Pourra également être autorisées la reconversion du patrimoine existant à des fins résidentielles, touristiques, artisanales ou de service, éventuellement accompagnée d'extensions d'ampleur limitée et bien insérées dans l'environnement.

urbain, puis à travers des nouveaux secteurs d'urbanisation respectueux de la gestion économe de l'espace. L'urbanisation se développe à l'intérieur ou en continuité de la trame bâtie existante.

- Dans les pôles de vie, la dynamique de construction est confortée dans une logique de densification des tissus urbains, en privilégiant des formes économes du foncier. L'urbanisation se développe à l'intérieur ou en continuité de la trame bâtie existante.
- Les bourgs et villages ont un développement modéré et resserrent l'urbanisation au plus près du noyau villageois. Le renforcement des centres-bourgs et des villages vise à dynamiser / densifier le centre-bourg et à contenir les extensions urbaines. Les possibilités d'urbanisation dans le centre-bourg sont utilisées en priorité, en comblant et densifiant les terrains situés à l'intérieur du tissu bâti existant.
- Les hameaux sont préservés dans leurs contours actuels, où seules les constructions à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes peuvent, le cas échéant, s'implanter.

Par ailleurs, le SCOT fixe des enveloppes maximales en extension pour l'habitat, l'économie, les équipements et grands projets d'infrastructures, permettant d'encadrer les urbanisations en extensions. Il définit également des objectifs de densité résidentielle permettant la conciliation des objectifs de production de logements et de limitation de la consommation d'espace.

Dans chacune des trames naturelles, le SCOT encadre les constructions possibles, en précisant qu'elles ne doivent pas avoir d'incidences sur la fonctionnalité et la qualité écologique des milieux.

Dans les réservoirs de biodiversité, seuls sont autorisés :

- les évolutions limitées des constructions existantes s'il est démontré qu'il n'y a pas d'incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ;
- les ouvrages destinés à la gestion de l'espace naturel ou à l'amélioration de sa fonctionnalité ;

- des aménagements et constructions à vocation scientifique, pédagogique ou éducative et de loisirs si ces projets ne compromettent pas la qualité ou la fonctionnalité de ces espaces ;
- des ouvrages et installations d'intérêt public général s'il est démontré qu'il n'y a pas d'incidences sur la qualité écologique des réservoirs de biodiversité et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde de la biodiversité.

Dans les corridors de biodiversité, les projets d'aménagement sont possibles, sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité du corridor et qu'ils ne forment pas un obstacle à ces continuités, notamment en appréciant l'impact cumulé des projets. Le cas échéant, les projets étudieront la possibilité d'une autre implantation, à défaut, réduiront leurs impacts et, en dernier recours, proposeront des mesures compensatoires nécessaires à la restauration de la continuité écologique, au regard de la législation en vigueur (Doctrine Eviter-Réduire-Compenser).

Au sein de la trame naturelle de l'espace rural, dans laquelle le SCOT n'identifie pas de réservoirs ou de corridors de biodiversité, les projets d'aménagement sont possibles s'ils ne remettent pas en cause l'objectif de maintien de la fonctionnalité écologique de cette trame, notamment au regard de l'impact cumulé de ces projets. Les projets évitant toute atteinte à la trame seront privilégiés. A défaut de possibilité d'évitement, les projets réduiront leurs impacts et, en dernier recours, proposeront des mesures compensatoires nécessaires à la restauration de la fonctionnalité écologique, au regard de la législation en vigueur.

Concernant la construction de bâtiments agricoles, le SCOT les autorise dans les réservoirs de la trame aquatique et humide à titre dérogatoire (sous réserve qu'elles n'aient pas d'incidences sur la qualité ou la fonctionnalité du réservoir), dans la trame boisée (elles sont autorisées dans la bande d'au moins 30 mètres de protection des lisières forestières) et dans la trame naturelle de l'espace rural, qui sont les deux trames les plus susceptibles d'accueillir ces constructions. Ces constructions sont également possibles dans les

	corridors de biodiversité, sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité et la continuité du corridor ou que, à défaut, des mesures de réduction et de compensation soient mises en place. Le SCOT interdit cependant de telles constructions dans les réservoirs des trames calcicoles et silicicoles dans la mesure où ces milieux représentent de forts enjeux sur le territoire (surfaces restreintes mais riches en biodiversité). Concernant les constructions à vocation touristique, le SCOT précise que les aménagements réalisés dans les espaces naturels à des fins de loisirs/tourisme respectent la richesse et la fonctionnalité des milieux, ainsi que les besoins de quiétude des espèces animales. A cette fin, l'intégration paysagère et environnementale des aménagements et constructions peut être traduite dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le PLU, Concernant la reconversion du patrimoine existant, le SCOT précise que la réhabilitation et l'extension des éléments bâtis ruraux présentant un intérêt architectural, sont favorisées, en tenant compte de leurs caractéristiques d'origine.
■ Eviter que le tracé des infrastructures de transport et d'énergie traverse les espaces naturels majeurs, sauf si les études relatives démontrent la nécessité contraire	Les créations de nouvelles infrastructures doivent s'assurer de leur perméabilité écologique dans les continuités écologiques identifiées par le SCOT. La restauration des continuités écologiques fragmentées par les infrastructures est recherchée, en priorité dans les continuités écologiques régionales. L'analyse des incidences du projet de Contournement Est - Liaison A28/A13 sur le site Boucle de Seine Amont - Les coteaux de Saint Adrien, classé Natura 2000, situé à proximité du fuseau pour l'aménagement de l'infrastructure, est évaluée non notable, en particulier puisque le fuseau n'intersecte pas le site, respectant ainsi son intégrité. Il en est de même pour le site Iles et berges de la Seine. De plus, des mesures d'évitement et de réduction des incidences sur les espèces sont identifiées tant dans la conception du projet (réduction d'emprise sur les habitats naturels, viaducs, rétablissement de passages pour la faune...) qu'en phase chantier et d'exploitation (balisage des secteurs les plus sensibles, limitation des pollutions, de la

	prolifération d'espèces exotiques envahissantes, de la pollution lumineuse...). S'agissant du projet de contournement est de l'agglomération elbeuvienne, celui-ci ne concernera pas directement des milieux naturels identifiés comme d'intérêt majeur. Il est toutefois situé à moins d'1km du site « Terrasses alluviales de la Seine », classé Natura 2000. Désigné zone de protection spéciale, ce site présente un intérêt national en tant que zone d'accueil des oiseaux migrateurs et de zone de nidification. Le projet ne traversant pas le site, il ne remet pas en cause son intégrité physique et n'aura pas d'incidences sur les habitats des espèces à enjeux présentes. Une attention particulière devra néanmoins être portée aux espèces d'oiseaux ayant conduit à la désignation du site et susceptibles de fréquenter les espaces agricoles du secteur de projet.
■ Ouverture et exploitation de carrières autorisées dans le cadre du schéma départemental des carrières ainsi que les éventuelles plates-formes de stockage et de transbordement de matériaux en bord de Seine nécessaires à leur exploitation, sous réserve de la prise en compte des contraintes environnementales et en compatibilité avec la Charte et le Plan du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande	En compatibilité avec la Charte du PNR, les zones d'intérêt patrimonial, biologique et fonctionnel (correspondant aux zones Natura 2000 Habitats et Oiseaux) localisées sur le plan de Parc comme n'ayant pas vocation à accueillir des activités supplémentaires d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins, sont identifiées dans le SCOT (carte « Armature naturelle ») en tant que réservoirs ou corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide. Dans ces réservoirs et corridors, seuls sont autorisés les exhaussements et affouillements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser. S'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé l'identification en réservoir ou corridor. Ils sont

soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la qualité et de la fonctionnalité écologique des réservoirs et des corridors de biodiversité, des paysages et des ressources en eau.

Les secteurs où l'ouverture de nouvelles zones d'extraction et/ou l'extension de zones d'extraction existantes sont possibles sont distingués explicitement des secteurs où l'extraction est interdite. Dans les secteurs autorisés, l'exploitation est assortie d'obligations sur le réaménagement.

Ces secteurs doivent en outre prendre en compte les orientations fixées par le SCOT, plus particulièrement les orientations relatives à l'environnement (biodiversité et continuités écologiques, en particulier les zones humides, paysage, agriculture, risques d'inondations et ressources en eau) et à la maîtrise des trafics de marchandises (valorisation de la voie d'eau).

Dans les secteurs où l'exploitation de carrières est autorisée, celle-ci est assortie d'obligations sur le réaménagement. Ces obligations sont définies au regard des zones déjà exploitées, et des orientations du SCOT concernant l'armature naturelle et la préservation des paysages.

Pour toute nouvelle autorisation d'exploitation, le SCOT recommande notamment une concertation élargie afin de définir le projet de réaménagement de la zone après exploitation. Le remblaiement, après extraction, et le retour à la vocation d'origine du sol est également recommandé. Dans le cas où il n'est pas possible, un réaménagement de qualité environnementale et paysagère est conseillé.

Le SCOT recherche en outre une utilisation raisonnée des matériaux de construction issus de l'extraction et promeut l'utilisation de matériaux locaux renouvelables et le recyclage des matériaux.

Armature urbaine et aménagement

- Un territoire reconnu en tant que pôle métropolitain de nord-ouest du Bassin Parisien ayant vocation à accueillir les fonctions tertiaires d'entraînement publiques et privées et à être le lieu d'implantation des

Le SCOT a pour objectif de renforcer la dynamique tertiaire sur son territoire par l'accueil d'entreprises et d'emplois tertiaires porteurs de forte valeur ajoutée. Pour ce faire, il privilégie leur développement au cœur des

équipements de dimension régionale dans les domaines de l'enseignement, la recherche, la santé-action sociale et la culture-sports-loisirs

espaces urbains denses où l'accessibilité est la plus développée. Grâce au renouvellement urbain à l'œuvre depuis plusieurs années, une part importante de ces activités sera déployée dans le cadre du projet Seine-Cité (écoquartier Flaubert, écoquartier Luciline, quartier nouvelle gare d'agglomération) qui doit, à l'horizon du SCOT, constituer un pôle central d'affaires visible et emblématique. La poursuite de l'aménagement de la Plaine de la Ronce et le développement de nouveaux pôles technologiques spécialisés (Rouen Innovation Santé, extension du Technopôle du Madrillet) doivent aussi contribuer à l'accueil d'activités tertiaires supérieures et à la création d'emplois métropolitains.

De la même manière, les espaces urbains sont appelés à accueillir les grands équipements structurants ayant un fort rayonnement en termes d'attractivité. A l'horizon du SCOT, plusieurs grands équipements ont vocation à renforcer cette attractivité : le centre des congrès, l'Historial Jeanne d'Arc et le Panorama... Le SCOT propose également de renforcer les activités universitaires et de recherche dans les 4 pôles universitaires du territoire en recherchant l'accueil de nouveaux établissements d'enseignement supérieur et de recherche (publics ou privés, antennes de grandes universités nationales ou étrangères).

- Une politique de développement de l'agglomération visant à conforter les pôles urbains (renouvellement urbain, accessibilité des zones d'emplois et des équipements), valoriser les axes structurants des transports collectifs, privilégier un modèle de développement polycentrique à leur périphérie, mettre en relation les espaces forestiers de la ceinture verte de l'agglomération rouennaise

Le SCOT définit une armature urbaine, support du développement urbain de l'agglomération, composée de niveaux, aux rôles et aux enjeux spécifiques, pour lesquels sont fixées des orientations différenciées : les cœurs d'agglomération, les espaces urbains, les pôles de vie et les bourgs et villages et les hameaux.

La carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine » accompagne la partie écrite du DOO.

Le SCOT prévoit que le développement urbain soit organisé prioritairement dans les cœurs d'agglomération, lieux de mixité fonctionnelle et d'intensité urbaine par excellence, où l'offre en transports en commun est la plus développée. Les grands projets structurants sont pour la plupart identifiés dans les cœurs d'agglomération au titre du développement urbain (écoquartier Luciline, écoquartier Flaubert, quartier de la nouvelle gare

	d'agglomération) et économique (dynamique liée au tertiaire supérieur). Ainsi, l'accueil de population, la densité et la diversité de logements proposés dans les opérations nouvelles favorisent la proximité entre les lieux de vie, les emplois et services, permet une offre de transport en commun performante. Pour répondre aux objectifs ambitieux de construction de nouveaux logements, un effort conséquent est requis à la fois dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains, compte tenu de leur fort potentiel en renouvellement urbain (90% de la production totale de nouveaux logements). Les orientations fixées par le SCOT visent à améliorer les performances du réseau existant et à poursuivre le développement du réseau par de nouvelles liaisons et projets structurants dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains et certains pôles de vie (l'Arc Nord-Sud et amélioration de la ligne 7, l'axe est-ouest à haut niveau de service en rive sud pour desservir les grands projets urbains, la desserte des plateaux à l'est de Rouen, la valorisation du réseau ferroviaire pour des dessertes périurbaines permise par la Ligne Nouvelle Paris Normandie et la nouvelle gare d'agglomération). La mise en relation des espaces forestiers du territoire est assurée grâce à la préservation des corridors de biodiversité de la trame boisée (massifs boisés identifiés en tant que ZNIEFF de type 2 notamment) qui permettent d'assurer les connexions entre les réservoirs de biodiversité de la trame boisée (grands massifs de feuillus des forêts, bois de feuillus non fragmentés de plus de 100 hectares et espaces boisés faisant l'objet d'une protection réglementaire).
Des secteurs importants de restructuration et de renouvellement : les quartiers ouest de la ville de Rouen sur les deux rives de la Seine, à l'interface entre les tissus urbains et les espaces portuaires ; les quartiers du Grand Projet de Ville ; la création d'une nouvelle gare voyageurs dans la perspective de la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), accompagnée d'un ambitieux programme de restructuration urbaine, pouvant notamment inclure la réalisation d'un quartier d'affaires	Le SCOT identifie les secteurs à enjeux en matière de reconversion urbaine situés en bordure de Seine et dans les petites vallées affluentes (les espaces urbains anciens de Rouen, de la Rive sud, d'Elbeuf). A Rouen, notamment, dans les quartiers ouest, une dynamique de reconversion d'un vaste secteur situé sur les deux rives du fleuve autour du Pont Flaubert est engagée et doit se poursuivre. Cette reconversion fait l'objet de projets mixtes rassemblant l'ensemble des fonctions urbaines (écoquartier Luciline, écoquartier Flaubert, quartier de la nouvelle gare d'agglomération).

	La carte « Privilégier la reconquête urbaine » accompagne la partie écrite du DOO.
■ Poursuivre l'implantation d'activités logistiques dans les grandes zones industrialo-portuaires de Rouen en tirant parti de la position stratégique du territoire et des besoins de l'activité portuaire	Les activités logistiques se développent prioritairement à l'intérieur des espaces urbains, notamment au cœur des grands projets de développement portuaire et de revitalisation des zones industrielles (Rouen Vallée de Seine Logistique, Seine-Sud, site de l'ancienne raffinerie Petroplus...).
■ Prendre en compte le risque industriel dans le cas d'installations existantes par la réduction du risque à la source, des dispositifs de sécurité et la maîtrise de l'urbanisation	L'urbanisation à proximité des sites à risques existants est maîtrisée et prend en compte le zonage réglementaire des PPRT, au fur et à mesure de leur approbation. Dans l'attente de leur approbation, et en fonction de la connaissance des aléas, les zones d'effet sont reportées et des prescriptions réglementaires fixées pour maîtriser les constructions et les occupations des sols. La localisation des nouvelles implantations d'activités, de même que les évolutions des activités existantes, lorsqu'elles génèrent des aléas importants, s'accompagnent de mesures de limitation du risque à la source permettant de limiter voire de supprimer l'exposition des populations.
■ En termes d'infrastructures de déplacements, entreprendre des actions pour répondre aux objectifs de la DTA : améliorer la desserte terminale du Port (boulevard maritime à Rouen); renforcer la capacité et les performances des liaisons ferroviaires entre Paris et les deux régions normandes, tant pour le fret que pour les voyageurs; étudier la réalisation d'une desserte ferroviaire périurbaine (liaison Barentin-Rouen-Elbeuf); améliorer l'axe fluvial constitué par la Seine (y compris les installations de transbordement); réaliser un contournement d'agglomération, à l'est, ainsi que le bouclage de la rocade nord par la traversée de la vallée du Cailly; envisager un barreau reliant le contournement est et l'autoroute A13-A154 pour assurer la desserte des zones en développement au sud-est de l'agglomération rouennaise	Le projet de Contournement Est - Liaison A28/A13, inscrit dans le SCOT, contribue à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale. Cette infrastructure de niveau hyperstructurant aura de nombreuses conséquences sur l'organisation des circulations, en particulier la forte modification des itinéraires de trafic de transit pour les poids lourds permettant des évolutions sur les voies structurantes et de distribution. S'agissant de la traversée de vallée du Cailly, une étude de circulation à l'échelle du secteur constitue une première étape afin de déterminer le projet correspondant au besoin identifié, en complément des travaux sur l'amélioration des accès routiers au Pont Flaubert, en rive droite de la Seine. La réalisation de nouveaux axes structurants tels que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et la nouvelle gare est prévu dans le SCOT afin de répondre à la saturation de la gare actuelle, de redonner de la capacité au nœud

ferroviaire rouennais, à absorber durablement la hausse du trafic et à envisager un renforcement significatif des dessertes. La nouvelle configuration du système ferroviaire offre l'opportunité de valoriser le réseau ferroviaire existant et d'envisager de nouvelles dessertes périurbaines. Dans cette perspective, il importe de préserver l'ensemble des emprises ferroviaires en vue du développement de nouvelles haltes ferroviaires, de nouveaux sites potentiels, et de nouvelles dessertes.

Un usage plus intensif de la voie fluviale pour les échanges et les activités vise l'implantation et le développement de nouveaux services de transport fluvial, notamment de fret et de marchandises. Le transport fluvial est ainsi valorisé dans le cadre des grands projets de développement portuaire et de revitalisation des zones industrielles. Il est prévu dans le DOO que les espaces susceptibles de participer à la valorisation de la voie fluviale soient préservés dans le PLU.

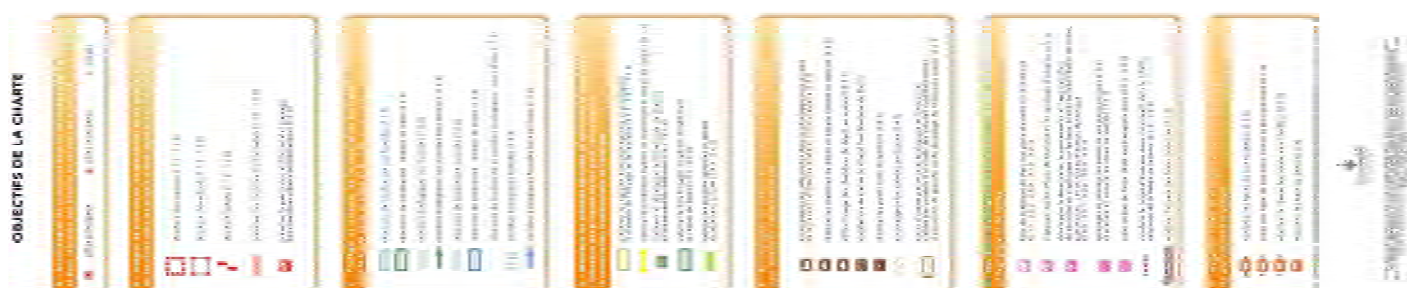
2. La Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

Le décret du 19 décembre 2013 a renouvelé le classement du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande et adopté la charte du Parc. Cette charte est appelée à s'appliquer pour la période 2013-2025 et concerne 18 communes du territoire de la CREA.

La Charte 2013-2025 structure ses objectifs et actions autour de trois grandes ambitions dont les deux premières correspondent au champ d'intervention du SCOT :

- Ambition 1 : « Etre garant des équilibres dans un territoire riche et respectueux de ses paysages, de sa biodiversité et de ses patrimoines naturels et culturels »
- Ambition 2 : « Coopérer pour un développement local, durable, innovant et solidaire »

En outre, la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, a ajouté une nouvelle disposition à l'article L.122-1-5 du Code de l'urbanisme : « le SCOT transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur déclinaison dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales. »



Extrait Plan de Parc
Zoom sur les communes de
la CREA

Chaque ambition se décline en objectifs stratégiques figurant dans le tableau ci-dessous.

Dispositions de la Charte du PNR	Compatibilité du SCoT
Etre garant des équilibres dans un territoire riche et respectueux de ses paysages, de sa biodiversité et de ses patrimoines naturels et culturels	
■ Limiter l'artificialisation des sols ➔ Disposition pertinente transposée dans le SCOT	Les communes du SCOT couvertes par le PNR correspondent pour l'essentiel aux communes dites bourgs et villages situées à l'ouest du territoire (15 communes), s'y ajoutent Le Trait et Duclair identifiés en pôles de vie, et Canteleu qui appartient aux espaces urbains. Dans sa Charte, le PNR fixe pour 12 ans des objectifs de limitation de l'artificialisation des sols qui s'exprime au regard de la superficie bâtie existante. Pour les territoires couverts par un SCOT, l'objectif stratégique de limitation de l'artificialisation s'applique de façon globale, le taux fixé étant de 3,75% d'artificialisation par rapport à la surface bâtie existante. En appliquant le taux d'artificialisation et en prolongeant l'objectif au terme du SCOT (18 ans), l'enveloppe foncière globale d'artificialisation déterminée par le PNR s'établit à 142 hectares maximum, dont : ■ 90 hectares pour les bourgs et villages, ■ 28 hectares pour les pôles de vie, ■ 24 hectares pour la commune de l'espace urbain. En s'appuyant sur les besoins fonciers déterminés pour l'habitat dans le SCOT à mobiliser par le biais du renouvellement urbain, la densification et l'extension urbaine, et en rapportant ce besoin foncier à la commune, il en résulte les enveloppes foncières suivantes pour les communes du SCOT couvertes par le PNR : ■ 90 hectares pour les bourgs et villages (15 communes) dont la fonction est résidentielle et dont le mode d'urbanisation se fait essentiellement par extension sur des espaces naturels et agricoles. ■ 24 hectares pour les pôles de vie (Le Trait, Duclair) dont 18 hectares en extension urbaine au regard des zones à urbaniser pour l'habitat.

- 23 hectares pour l'espace urbain (Canteleu) dont 16 hectares en extension urbaine en ayant déduit 30% des logements qui sont à réaliser par renouvellement urbain et densification.

Dans les communes du SCOT couvertes par le Parc Naturel Régional (PNR) des Boucles de la Seine Normande, l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'habitat est ainsi fixée à 124 hectares.

En matière économique, les bourgs et villages n'ont pas vocation à se développer, hormis ponctuellement pour répondre à des besoins locaux (relocalisation, extension d'une entreprise sur le même site). Au regard de la consommation passée 1999-2012 pour l'économie (3,2 hectares en 13 ans pour les 15 communes concernées) on peut estimer qu'environ 5 hectares d'espaces naturels et agricoles pourraient être urbanisés pour le développement économique à l'horizon du SCOT (2033).

Afin de conforter leur rôle d'animation et de services, les pôles de vie peuvent accueillir des activités économiques tertiaires, commerciales, artisanales, industrielles....

Le Trait compte en bordure de Seine un site d'activités économiques dédié important à vocation commerciale, artisanale, industrielle et portuaire dénommé Le Malaquis. Cette zone est aujourd'hui arrivée à son terme en matière d'extension urbaine mais elle offre toutefois des possibilités de densification. Dans le prolongement, la zone d'activité dite NSF dans la commune voisine à Yainville, a également des possibilités de densification. Le Trait dispose par ailleurs d'une importante zone de reconversion urbaine en bordure de Seine sur le site d'une ancienne raffinerie (Termapol) destinée au développement économique.

Le pôle de Duclair a une configuration plus traditionnelle, de type villageois dont les activités économiques sont insérées dans le tissu urbain et pour lequel il n'est pas envisagé de développer de zone dédiée spécifiquement aux activités économiques.

A Canteleu, commune de l'espace urbain, les activités économiques sont insérées dans le tissu urbain, aussi le développement

économique est-il envisagé par densification du tissu bâti existant et par renouvellement urbain.

Ainsi l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels et agricoles pour les communes du SCOT couvertes par le PNR est de 129 hectares (124 hectares pour l'habitat, 5 hectares pour l'économie); un volume compatible avec l'enveloppe foncière déterminée par le PNR compte tenu, d'une part, des méthodologies différentes, et d'autre part, de l'enveloppe foncière théorique déterminée pour les bourgs et villages, les pôles de vie et les espaces urbains.

Par ailleurs, le SCOT protège les grands ensembles agricoles dans des conditions viables et pérennes. De même, certains espaces agricoles à enjeux (jardins familiaux, secteurs de maraîchage, de vergers) font l'objet de mesures visant à les protéger. Aussi, les parcelles dédiées aux jardins familiaux, au maraîchage et aux vergers sont maintenues ou reconstituées à proximité en cas de suppression, en privilégiant les localisations les plus adaptées au regard des enjeux écologiques en présence. Les opportunités de mettre en place une ZAP ou un PAEN pour les zones de vergers ou de maraîchage sous pression sont saisies.

Le SCOT privilégie la mobilisation des terrains en reconversion urbaine autant pour l'habitat que pour les activités, et favorise la densification des quartiers résidentiels. Par ailleurs, les possibilités d'urbanisation dans les centres-bourgs des bourgs et villages sont utilisées en priorité en comblant et densifiant les terrains situés à l'intérieur du tissu bâti existant.

Afin de conserver le caractère rural des hameaux existants, ceux-ci sont préservés dans leurs contours actuels, où seules les constructions à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes peuvent s'implanter.

Afin de maintenir les ensembles paysagers, des coupures d'urbanisation sont représentées sur la carte « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie », en cohérence avec les coupures d'urbanisation identifiées sur le Plan de Parc. Ces coupures ciblent des secteurs présentant un risque de compartimentation et d'enclavement de parcelles agricoles, avec pour conséquence le risque d'un arrêt des cultures, ou des secteurs de

	risques de création de continuité urbaine linéaire entre deux communes ou entre les communes et leurs hameaux. Pour les communes comprises dans le PNR, elles sont représentées par un figuré de principe, et sont à identifier et à délimiter à l'échelle locale.
■ Préserver et valoriser le paysage ➔ Disposition pertinente transposée dans le SCOT	Les valeurs paysagères qui confèrent au territoire sa singularité sont protégées, notamment les coteaux, les rebords de plateaux, les panoramas et les cônes de vue identifiés sur la carte « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie ». Ils comprennent les points de vue panoramiques et les cônes de visibilité figurant sur le plan de Parc au Trait, à Duclair, Saint-Martin-de-Boscherville, Bardouville, Jumièges et Canteleu. Le SCOT préserve les éléments singuliers du paysage naturel et rural (haies, clos-masures, chemins ruraux, bosquets, petits boisements, mares, végétations de berges, prés-vergers, arbres isolés remarquables) tant pour leur intérêt écologique que pour leur contribution à l'identité paysagère. Pour préserver les silhouettes bâties des bourgs, villages et hameaux, notamment les structures en clos-masures (ex. Saint-Paër, Hénouville), linéaires (ex. Yville-sur-Seine, Berville-sur-Seine, Bardouville, Quevillon, Saint-Pierre-de-Manneville, Hautot-sur-Seine) et en étoile, le DOO prévoit que les clos-masures existants soient identifiés et préservés à l'échelle locale. En outre, l'évolution des structures linéaires ou en étoile passe par l'épaississement de l'enveloppe urbaine, dans le respect de la silhouette historique du bourg, du village ou du hameau. Le SCOT porte attention à ce que les ensembles bâtis remarquables, notamment ceux du Trait et de Duclair, soient préservés. Il en va de même pour le patrimoine urbain évoquant l'histoire industrielle des communes, tel que la cité ouvrière du Trait.
■ Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques définies dans la trame verte et bleue ■ Préserver et protéger les patrimoines naturels et culturels	Le SCOT fixe comme objectif le maintien de la biodiversité par la mise en place d'une armature naturelle structurante pour le territoire. Celle-ci repose sur des trames naturelles, supports des continuités écologiques, comprenant des réservoirs de biodiversité et des corridors. Les

réservoirs sont délimités à l'échelle locale et les mesures nécessaires à leur protection assurées par une traduction réglementaire et spatiale adaptée. Les corridors sont également délimités à l'échelle locale et leurs fonctionnalités préservées par une traduction réglementaire adaptée.

Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques sont identifiés dans le DOO pour chaque trame naturelle (trame boisée, trame, aquatique et humide, trame calcicole, trame silicicole), et des règles de protection et de préservation de la qualité et de la fonctionnalité écologique des réservoirs et corridors sont fixées. Pour ce qui concerne la trame naturelle de l'espace rural, support de l'identité rurale du territoire alertant sur un potentiel en matière de biodiversité et de fonctionnalité écologique, les éléments constituant des réservoirs ou des corridors ne sont pas identifiés à l'échelle du SCOT mais à l'échelle locale. Le degré de protection des éléments constitutifs de cette trame (champs, prairies, vergers, bocage, mares...) est apprécié au regard de l'objectif de maintien de la fonctionnalité de la trame et des enjeux associés à la réservation de ces éléments. Il se traduit localement par un zonage et un règlement adaptés. La carte « Maintenir la biodiversité en préservant l'armature naturelle du territoire » accompagne la partie écrite du DOO. Les réservoirs et corridors identifiés cartographiquement reprennent l'ensemble des réservoirs et corridors identifiés sur le plan de Parc.

La zone humide du Marais du Trait est également délimitée (cartographie au 1/5000^{ème}) et strictement protégée.

Le SCOT préserve et développe en outre la trame naturelle urbaine, définie à l'échelle locale en s'appuyant sur les espaces verts publics et privés, les plantations d'arbres et les aménagements végétalisés. Il recommande également une gestion différenciée pour l'entretien des espaces verts et naturels, abandonnant notamment l'usage de produits phytosanitaires.

La carte « Maintenir la biodiversité en protégeant et valorisant la nature en ville » accompagne la partie écrite du DOO.

- Contribuer à une gestion équilibrée et durable des ressources naturelles

Afin de contribuer au bon état qualitatif des eaux, le SCOT prévoit que les aménagements réduisent au maximum les sources de rejets polluants dans le milieu naturel en tenant compte des capacités et performances de collecte et de traitement des eaux usées des différents systèmes d'assainissement, des modalités possibles de gestion des eaux pluviales, de l'acceptabilité du milieu récepteur. De plus, les projets d'aménagement doivent tenir compte des périmètres de protection des captages et des dispositions nécessaires à la protéger de toute atteinte par des pollutions liées aux activités humaines.

Pour garantir un approvisionnement équilibré et durable en eau, le SCOT conditionne le développement à la capacité des ressources à assurer une alimentation en eau potable de qualité et en quantité suffisante, sans compromettre l'équilibre quantitatif de la nappe et des milieux aquatiques qu'elle soutient. Une utilisation raisonnable de la ressource en eau sur l'ensemble des bassins est également encouragée.

Le SCOT fixe pour objectif de réduire le risque de pollution directe et indirecte des sites et sols pollués sur les personnes et l'environnement et de traiter les principaux sites pollués. Les dispositions permettant de prévenir les risques de pollutions doivent être mises en place et les conditions nécessaires au traitement des sites pollués fixées.

Le SCOT prévoit que, dans les communes les plus soumises au dépassement des normes en matière de qualité de l'air, les modalités nécessaires à la résorption des pollutions et de l'exposition des populations aux nuisances soient mises en œuvre. Par ailleurs, les zones de forte exposition potentielle à la pollution atmosphérique doivent être prises en compte par les politiques d'urbanisme afin de définir des modalités d'aménagement et de construction adaptées.

- Prévenir les risques naturels et technologiques

Le SCOT fixe des orientations visant à réduire la vulnérabilité du territoire aux risques majeurs (inondation, technologique). En application du principe de précaution, les champs d'expansion de crues sont conservés en développant la solidarité entre territoire inondable et non inondable, et les espaces nécessaires pour la

	localisation de bassins de rétention identifiés. Les projets d'aménagements doivent veiller à limiter les effets de l'imperméabilisation des sols, à l'échelle du bassin versant du projet. La gestion des eaux pluviales de ces projets est réalisée le plus en amont possible avec des modalités proches du cycle naturel de l'eau par infiltration ou restitution progressive des eaux vers des écoulements à ciel ouvert ou à défaut des réseaux. La gestion des eaux pluviales des surfaces nouvellement imperméabilisées ou faisant l'objet d'un réaménagement urbain est encadrée. L'urbanisation à proximité des sites à risques existants est maîtrisée et prend en compte le zonage réglementaire des PPRT, au fur et à mesure de leur approbation. Dans l'attente de leur approbation, et en fonction de la connaissance des aléas, les zones d'effet sont reportées et des prescriptions réglementaires fixées pour maîtriser les constructions et les occupations des sols. La localisation des nouvelles implantations d'activités, de même que les évolutions des activités existantes, lorsqu'elles génèrent des aléas importants, s'accompagnent de mesures de limitation du risque à la source permettant de limiter voire de supprimer l'exposition des populations.
Coopérer pour un développement local, durable, innovant et solidaire ▪ Développer les filières courtes innovantes ➔ Disposition pertinente transposée dans le SCOT	Le SCOT protège les secteurs de maraîchage dans une logique de circuits courts. Les parcelles dédiées au maraîchage sont ainsi identifiées à l'échelle locale, font l'objet d'un règlement et d'un zonage approprié tendant à assurer leur maintien, et doivent être reconstituées à proximité en cas de suppression, en privilégiant les localisations les plus adaptées au regard des enjeux écologiques en présence. Afin de promouvoir et valoriser le développement agricole local, les lieux de vente de produits agricoles locaux sont maintenus et développés, et l'agriculture biologique est encouragée. Le SCOT promeut l'utilisation de matériaux locaux ainsi que le recyclage des matériaux. Le développement des filières de recyclage des matériaux de chantier et des déchets du BTP

	pouvant être utilisés pour les constructions est privilégié. Les projets de valorisation du bois local sont soutenus en tenant compte des capacités de production des forêts locales. La pépinière d'entreprises «Ecopolis», qui permet de développer la connaissance de ce matériau et d'accueillir les artisans développant ce savoir-faire, est confortée.
■ Répondre aux besoins des habitants en diversifiant les services de proximité	Le SCOT privilégie le développement des équipements et services commerciaux de proximité au sein de polarités commerciales dans les centres-villes, centres-bourgs et centres de quartier des cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie et bourgs et villages. En lien avec l'amélioration du réseau de transport en commun, le service de transport à la demande, qui permet de desservir les zones moins denses, continue à s'adapter aux pratiques et aux besoins de mobilité des habitants. Dans le secteur Seine-Austreberthe, les liaisons entre les deux rives de la Seine par les bacs autos sont pérennisées. La pratique du covoiturage sera systématiquement intégrée dans les études sur les pôles d'échanges et les parcs relais, ceci afin de proposer un maillage cohérent d'aires de covoiturage. Le SCOT fixe également des orientations visant à favoriser l'intermodalité, notamment concernant l'organisation de correspondances efficaces entre les différentes lignes permettant de favoriser le maillage du territoire par les transports en commun. Enfin, la définition de principes d'aménagement des espaces publics et la réalisation de nouveaux aménagements cyclables doit permettre de développer l'usage de la marche et du vélo.
■ Garantir l'adéquation entre les activités et le territoire ➔ Disposition pertinente transposée dans le SCOT	Le SCOT fixe des orientations visant à favoriser l'intégration des projets dans leur environnement. Les impacts des projets sont ainsi étudiés du point de vue de la qualité architecturale et paysagère, de la trame verte et bleue, du cycle de l'eau, de la qualité énergétique et de la prise en compte des nuisances et des risques. S'agissant des activités de carrière, les zones d'intérêt patrimonial, biologique et fonctionnel (correspondant aux zones Natura 2000 Habitats et Oiseaux) localisées sur le plan de Parc comme

n'ayant pas vocation à accueillir des activités supplémentaires d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins, sont identifiées dans le SCOT (carte « Armature naturelle ») en tant que réservoirs ou corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide. Dans ces réservoirs et corridors, seuls sont autorisés les exhaussements et affouillements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser. S'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé l'identification en réservoir ou corridor. Ils sont soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la qualité écologique des réservoirs de biodiversité, de la fonctionnalité écologique des corridors, des paysages et des ressources en eau.

Par ailleurs, les secteurs où l'ouverture de nouvelles zones d'extraction et/ou l'extension de zones d'extraction existantes sont possibles doivent être distingués explicitement des secteurs où l'extraction est interdite. Ces secteurs doivent en outre prendre en compte les orientations fixées par le SCOT, plus particulièrement les orientations relatives à l'environnement (biodiversité et continuités écologiques, en particulier les zones humides, paysage, agriculture, risques d'inondations et ressources en eau) et à la maîtrise des trafics de marchandises (valorisation de la voie d'eau).

Dans les secteurs où l'exploitation de carrières est autorisée, celle-ci est assortie d'obligations sur le réaménagement. Ces obligations sont définies au regard des zones déjà exploitées, et des orientations du SCOT concernant l'armature

	naturelle et la préservation des paysages. Pour toute nouvelle autorisation d'exploitation, le SCOT recommande notamment une concertation élargie afin de définir le projet de réaménagement de la zone après exploitation. Le remblaiement, après extraction, et le retour à la vocation d'origine du sol est également recommandé. Dans le cas où il n'est pas possible, un réaménagement de qualité environnementale et paysagère est conseillé. Le SCOT recherche enfin une utilisation raisonnée des matériaux de construction issus de l'extraction et promeut le recyclage des matériaux.
■ Valoriser le territoire et ses savoir-faire en développant un tourisme et des loisirs durables	Dans l'objectif de valorisation des sites touristiques, le SCOT préconise un maillage cohérent de sites offrant des renseignements touristiques sur le territoire. Par ailleurs, les déplacements, l'accessibilité et le stationnement entre les sites ou sur les itinéraires touristiques sont organisés de façon à limiter la dispersion des équipements touristiques, à localiser les projets de manière pertinente au regard de l'armature urbaine et du réseau de transport en commun, et à offrir des alternatives d'accès par la marche et le vélo. Pour favoriser le développement du tourisme de nature et de plein air, le SCOT inscrit les projets de vélo-route et de la route des fruits, dont la réalisation sera facilitée par un règlement adapté dans le PLU.
■ Limiter la consommation d'énergies fossiles et développer les énergies alternatives	La qualité environnementale et énergétique des projets est assurée par des orientations visant à préserver les ressources et à s'adapter au changement climatique (isolation thermique, recours aux énergies renouvelables...). Le SCOT promeut et privilégie les ressources produites localement comme les écomatériaux de type bois ou chanvre, l'utilisation des matériaux recyclés en particulier le recyclage sur place des matériaux issus de la déconstruction. Les projets de valorisation du bois local, notamment la filière bois-énergie, sont ainsi soutenus en tenant compte des capacités de production des forêts locales. Le SCOT encourage le développement des énergies renouvelables sous réserve d'une bonne intégration paysagère des dispositifs techniques, ainsi que la mutation vers les

énergies renouvelables des réseaux de chaleur alimentés à partir d'énergies fossiles.

3. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine- Normandie

Le tableau ci-dessous décrit l'articulation du SCOT avec le SDAGE Seine-Normandie 2010-2015. Il présente par grand défi les orientations du SDAGE et les dispositions concernant les documents d'urbanisme (identifiés par le guide de prise en compte du SDAGE Seine-Normandie dans les documents d'urbanisme), et comment le SCOT y répond. A noter que le SDAGE est en cours de révision en vue du SDAGE 2016-2021.

De manière globale, le SCOT s'est attaché à prendre en compte les objectifs de bon état des masses d'eau de son territoire. L'ensemble des mesures détaillées ci-dessous doivent concourir aux objectifs tant qualitatifs que quantitatifs définis par le SDAGE pour chaque masse d'eau.

ORIENTATIONS DU SDAGE	DISPOSITIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME	REPONSES APORTEES PAR LE SCOT
DEFI 1 : DIMINUER LES POLLUTIONS PONCTUELLES DES MILIEUX PAR LES POLLUANTS CLASSIQUES		
Orientation 1 : Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux	1. Adapter les rejets issus des collectivités, des industriels et des exploitations agricoles au milieu récepteur	Le SCOT vise à mettre en adéquation le développement du territoire avec les capacités et performances des systèmes d'assainissement (collecte et traitement).
Orientation 2 : Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et palliatives (maîtrise de la collecte et des rejets)	6. Renforcer la prise en compte des eaux pluviales par les collectivités 7. Réduire les volumes collectés et déversés par temps de pluie 8. Privilégier les mesures alternatives et le recyclage des eaux pluviales	Il pose le principe d'une gestion des eaux pluviales le plus en amont possible et proche du cycle naturel de l'eau (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée en tenant compte de la préservation des ressources en eau souterraine, stockage et restitution progressive en cas d'impossibilité d'infiltration) et demande la prise en compte de la vulnérabilité des milieux récepteurs pour adapter les systèmes de traitement des eaux pluviales. Les politiques publiques doivent favoriser la récupération des eaux pluviales et leur réutilisation. Le SCOT recommande la sensibilisation des acteurs privés (population, activités...) à ces pratiques.
DEFI 2 : DIMINUER LES POLLUTIONS DIFFUSES DES MILIEUX AQUATIQUES		
Orientation 3 : Diminuer la pression polluante par les fertilisants (nitrates et phosphore) en élevant le niveau d'application des bonnes pratiques agricoles		Le SCOT fixe comme orientation la valorisation des filières agricoles privilégiant la qualité environnementale.
Orientation 4 - Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de réduire les risques de ruissellement, d'érosion, et de transfert des polluants vers les milieux aquatiques	12. Protéger les milieux aquatiques des pollutions par le maintien de la ripisylve naturelle ou la mise en place de zones tampons 14. Conserver les éléments fixes du	Le SCOT préserve les cours d'eau et leurs abords. Il instaure un recul de constructibilité de 5 mètres minimum pour ceux identifiés comme réservoirs de biodiversité. Il protège les boisements

ORIENTATIONS DU SDAGE	DISPOSITIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME	REPONSES APPORTEES PAR LE SCOT
	paysage qui freinent les ruissellements	d'accompagnement des cours d'eau, les forêts alluviales et les zones humides qui limitent les transferts de polluants vers les milieux aquatiques. Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage réduisant et freinant le ruissellement.
	16. Limiter l'impact du drainage par des aménagements spécifiques	Il encourage l'aménagement de dispositifs tampons à l'exutoire des réseaux.
Orientation 5 - Maîtriser les pollutions diffuses d'origine domestique		Le SCOT recommande l'amélioration des dispositifs d'assainissement non collectif.
DEFI 3 : REDUIRE LES POLLUTIONS DES MILIEUX AQUATIQUES PAR LES SUBSTANCES DANGEREUSES		
Orientation 6 - Identifier les sources et parts respectives des émetteurs et améliorer la connaissance des substances dangereuses		
Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses		Le SCOT recommande la diminution du recours aux pesticides pour l'ensemble des usagers potentiels (activités agricoles, collectivités, particuliers, gestionnaires d'infrastructures de transport). Ses orientations pour la valorisation des filières agricoles privilégiant la qualité environnementale contribuent également à préserver ou reconquérir la qualité de l'eau. Il recommande d'éviter les constructions et installation les plus polluantes à proximité de milieux sensibles, parmi lesquels les cours d'eau.
Orientation 8 - Promouvoir les actions à la source de réduction ou de suppression des rejets de substances dangereuses		
Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source		
DEFI 4 : REDUIRE LES POLLUTIONS MICROBIOLOGIQUES DES MILIEUX		
Orientation 10 - Définir la vulnérabilité des milieux en zone littorale		
Orientation 11 - Limiter les risques microbiologiques d'origine domestique et industrielle		Le SCOT vise à mettre en adéquation le développement du territoire avec les capacités et performances des systèmes d'assainissement (collecte et traitement), et recommande l'amélioration des dispositifs d'assainissement non collectif.
Orientation 12 - Limiter les risques microbiologiques d'origine agricole		
DEFI 5 : PROTEGER LES CAPTAGES D'EAU POUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE ACTUELLE ET FUTURE		
Orientation 13 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau souterraine destinée à la consommation humaine contre les pollutions diffuses	41. Protéger la ressource par des programmes de maîtrise d'usage des sols en priorité dans les zones de protection réglementaire	Le SCOT rappelle l'obligation de prise en compte des périmètres de protection des captages par les projets d'aménagement, et prescrit la mise en œuvre de dispositions pour la protection de la ressource dans les aires d'alimentation des captages. Il encadre la gestion des eaux pluviales qui
Orientation 14 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de	45. Prendre en compte les eaux de ruissellement pour protéger l'eau	

ORIENTATIONS DU SDAGE	DISPOSITIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME	REponses APPORTEES PAR LE SCOT
surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	captée pour l'alimentation en eau potable de manière différenciée en zone urbanisée et en zone rurale	doit prendre en compte la vulnérabilité des milieux récepteurs.
DEFI 6 : PROTEGER ET RESTAURER LES MILIEUX AQUATIQUES ET HUMIDES		
Orientation 15 – Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	53. Préserver et restaurer les espaces de mobilité des cours d'eau et du littoral 54. Maintenir et développer la fonctionnalité des milieux aquatiques particulièrement dans les zones de frayères 55. Limiter le colmatage du lit des cours d'eau dans les zones de frayères à migrateurs	Le SCOT intègre les cours d'eau à son armature naturelle. Il les protège, ainsi que leurs abords (berges et ripisylve), suivant une graduation liée à leur rôle de réservoirs (cours d'eau classés et leurs abords) ou corridors (cours d'eau non classés et leurs abords). Le SCOT limite l'artificialisation des berges. Il instaure un recul de constructibilité de 5 mètres minimum (avec recommandation d'étendre cette zone si possible à 150% de la largeur du lit mineur pour les cours d'eau du SAGE). Il recommande d'interdire les plantations en bord de rivière d'espèces végétales exotiques et/ou invasives. Le SCOT fixe des prescriptions pour la préservation des continuités pour les poissons migrateurs, et recommande la suppression des ouvrages hydrauliques identifiés notamment sur les bassins versants du SAGE, ainsi que la restauration de certaines continuités. Il définit aussi un principe de préservation des continuités latérales entre la Seine et ses annexes hydrauliques et zones humides.
Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	65. Favoriser la diversité des habitats par des connexions transversales	
Orientation 17 - Concilier lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et le bon état		Le SCOT souligne que la valorisation du transport fluvial doit prendre en compte les enjeux écologiques de la Seine, et la trame bleue.
Orientation 18 - Gérer les ressources vivantes en assurant la sauvegarde des espèces au sein de leur milieu		Le SCOT préserve la fonctionnalité de la trame bleue.
Orientation 19 - Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	83. Protéger les zones humides par les documents d'urbanisme 84. Préserver la fonctionnalité des zones humides	Le SCOT intègre dans sa trame écologique les zones humides distinguant réservoirs (ZHIEP du SAGE, zones humides d'intérêt botanique ou protégées, forêts alluviales, mares abritant des espèces déterminantes de ZNIEFF) et corridors (milieux humides d'intérêt pédologique ou non fonctionnels, mais non retenues comme réservoirs, continuités latérales au cours d'eau telles les prairies), avec un renforcement de la mesure sur certaines zones humides délimités dans le DOO. Il impose une traduction réglementaire des mesures pour la protection des réservoirs et la fonctionnalité des corridors. Il précise que

ORIENTATIONS DU SDAGE	DISPOSITIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME	REPONSES APPORTEES PAR LE SCOT
		la fonctionnalité des zones humides doit être préservée.
Orientation 20 - Lutter contre la faune et la flore invasive et exotique		Le SCOT préserve les réservoirs et corridors des espèces végétales exotiques invasives.
Orientation 21 - Réduire l'incidence de l'extraction des granulats sur l'eau et les milieux aquatiques	92. Zoner les contraintes liées à l'exploitation des granulats	Les carrières et installations de dessalage des sédiments ne sont admises que par exception et pour des projets d'ampleur très limité dans les milieux humides. Les dispositions du SCOT relatives à la biodiversité, la ressource en eau, les risques... doivent être prises en compte. Le SCOT recommande une remise en état des zones d'extraction par leur remblaiement et un retour à la vocation d'origine des sols, avec lorsque cela est pertinent la recréation de milieux humides.
Orientation 22 - Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	104. Limiter de façon spécifique la création de plans d'eau 105. Autoriser sous réserves la création de plans d'eau	
DEFI 7 : GESTION DE LA RARETE DE LA RESSOURCE EN EAU		
Orientation 23 - Anticiper et prévenir les surexploitations globales ou locales des ressources en eau souterraine		Le SCOT prescrit une utilisation raisonnée des ressources en eau, en prenant en compte les évolutions dues au changement climatique. Des ressources à Saint-Pierre-lès-Elbeuf et Freneuse sont identifiées par le SCOT comme ressources stratégiques à préserver pour l'alimentation en eau potable. Les politiques publiques doivent favoriser la récupération des eaux pluviales et leur réutilisation. Le SCOT recommande la sensibilisation des acteurs privés (population, activités...) à ces pratiques. Les politiques publiques doivent veiller à sécuriser le système d'adduction en eau potable par le développement d'interconnexions.
Orientation 24 - Assurer une gestion spécifique par masse d'eau ou partie de masses d'eau souterraines	115. Modalités de gestion pour certaines masses d'eau souterraines, dont alluvions de la Seine moyenne et aval et craie altérée de l'estuaire de la Seine	
Orientation 25 : Protéger les nappes à réserver pour l'alimentation en eau potable future		
Orientation 26 : Anticiper et prévenir les situations de pénuries chroniques des cours d'eau		
Orientation 27 : Améliorer la gestion de crise lors des étiages sévères		
Orientation 28 : Inciter au bon usage de l'eau		
DEFI 8 : LIMITER ET PREVENIR LE RISQUE D'INONDATION		
Orientation 29 - Améliorer la sensibilisation, l'information préventive et les connaissances sur le risque d'inondation		Le SCOT encourage la réalisation de diagnostic de vulnérabilité des équipements et activités économiques. Il porte également un objectif de gestion efficiente des épisodes de crise.
Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation	136. Prendre en compte les zones inondables dans les documents d'urbanisme	Les PPR sont pris en compte. Hors PPR approuvé, les extensions urbaines ne sont pas possibles dans les zones inondables non ou faiblement urbanisées. En zone déjà urbanisée où l'aléa est faible (au sens de la doctrine départementale de

ORIENTATIONS DU SDAGE	DISPOSITIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS D'URBANISME	REponses APPORTEES PAR LE SCOT
		services de l'Etat) une densification est possible mais encadrée, les aménagements devant réduire au maximum la vulnérabilité. Le SCOT donne en outre des prescriptions pour la gestion de l'existant. Il fixe le principe d'adoption d'un urbanisme résilient pour limiter les incidences sur les réseaux et équipements et favoriser un retour rapide à la normale. Il rappelle le PGRI à venir, avec lequel le SCOT devra être compatible (voir ci-après). Une réflexion doit être engagée sur la relocalisation des activités polluantes et établissements sensibles en dehors des zones inondables.
Orientation 31 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	138. Prendre en compte les zones d'expansion des crues dans les documents d'urbanisme 139. Compenser les remblais autorisés permettant de conserver les conditions d'expansion des crues (compatibilité des documents d'urbanisme avec cet objectif)	Le SCOT préserve les zones naturelles d'expansion de crue, et invite les collectivités à restaurer les zones aujourd'hui non fonctionnelles identifiées par le SAGE Cailly-Aubette-Robec. Le remblaiement / endiguement des zones d'expansion de crue est interdit, sauf objectif de protection de zones déjà urbanisées.
Orientation 32 - Limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval	141. Evaluer les impacts des mesures de protection sur l'aggravation du risque d'inondation et adapter les règles d'urbanisme en conséquence	Le remblaiement / endiguement des zones d'expansion de crue est interdit, sauf objectif de protection de zones déjà urbanisées.
Orientation 33 - Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation	144. Etudier les incidences environnementales des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement sur le risque d'inondation 145. Maîtriser l'imperméabilisation et les débits de fuite en zones urbaines pour limiter le risque d'inondation à l'aval 146. Privilégier dans les projets neufs ou de renouvellement, les techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant le débit de ruissellement	Le SCOT encadre la gestion des eaux pluviales pour que les nouvelles zones urbaines n'augmentent pas la contribution du ruissellement pluvial aux inondations. Il protège les éléments fixes du paysage qui réduisent et freinent le ruissellement.

4. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Cailly, de l'Aubette et du Robec

Le tableau ci-dessous présente par enjeu les objectifs et dispositions du SAGE approuvé en février 2014. Les dispositions du SAGE pouvant intéresser plus directement le SCOT apparaissent en **gras**, et celles où les documents d'urbanisme sont explicitement visés apparaissent en **gras + souligné**. Certaines dispositions sont précisées (en italique).



OBJECTIFS DU SAGE	DISPOSITIONS	REponses APORTEES PAR LE SCOT
ENJEU 1 - PRESERVER ET RESTAURER LES FONCTIONNALITES ET LA BIODIVERSITE DES MILIEUX AQUATIQUES		
O1.1 Protéger et restaurer les zones humides	D1 Cartographie des zones humides <i>Chaque autorité compétente ou maître d'ouvrage devra vérifier si le secteur de projet répond aux critères de définition des zones humides (cartographie SAGE des zones humides ne pouvant être une carte exhaustive)</i>	Le SCOT identifie les zones humides sur la base des données disponibles au niveau régional (DREAL) ou localement (pour les bassins versants du SAGE notamment et les mares). Les réservoirs de biodiversité et les corridors, parmi lesquels ceux de la trame bleue, sont définis à l'échelle locale, les collectivités s'engageant à améliorer la connaissance des richesses écologiques avérées ou potentielles sur leur territoire.
	D2 Classement des zones humides en ZHIEP (Zones Humides d'Intérêt Environnemental Particulier)	
	D3 Protéger les zones humides dans les documents d'urbanisme <i>Elaboration d'un zonage et règlement spécifique aux zones humides et intégration des zones humides dans la trame verte et bleue des SCOT</i> <i>Règlement : fixe des règles pour la compensation (création à hauteur de 200% à 300% des surfaces perdues) à réaliser sur les mêmes sous-bassins versants, ou à défaut sur le territoire du SAGE</i>	Le SCOT intègre dans sa trame écologique les zones humides distinguant réservoirs (ZHIEP du SAGE, zones humides d'intérêt botanique ou protégées, forêts alluviales, mares abritant des espèces déterminantes de ZNIEFF) et corridors (ensemble des autres milieux humides). Il protège particulièrement les zones humides du SAGE et les cartographie à la parcelle. Ces zones humides sont inconstructibles sauf exceptions, pour lesquelles les mesures compensatoires prévues par le SAGE devront être mises en œuvre. Il impose une traduction réglementaire dans les PLU des mesures pour la protection des réservoirs et la fonctionnalité des corridors.
	D4 Gérer les zones humides	Le SCOT recommande une gestion adaptée de ces espaces.
	D5 Restaurer les zones humides dégradées D6 Recréer des zones humides dans le lit majeur des cours d'eau	Le SCOT recommande un réaménagement des carrières au sein des espaces identifiées dans la trame aquatique et humide favorable à la restauration d'un écosystème de prairies humides notamment. Il prévoit d'étudier la création d'un bras à ciel ouvert à l'embouchure du Cailly. Il précise la nécessité d'entretien pour préserver la richesse de certaines zones humides.

O1.2 Restaurer la qualité hydromorphologique des cours d'eau	D7 Cartographie des cours d'eau du SAGE	
	<u>D8 Protéger les cours d'eau dans les documents d'urbanisme</u> <i>Préservation des cours d'eau de toute urbanisation nouvelle</i> <i>Préservation des berges de l'artificialisation</i> <i>Favoriser le développement d'une ripisylve</i> <i>Le SAGE préconise un éloignement des nouvelles constructions d'au moins 5m des berges, et si possible de l'étendre à 150% de la largeur du lit mineur.</i> <i>Interdiction de tout exhaussement/affouillement (sauf pour travaux d'amélioration de l'hydromorphologie), de plantation en bord de rivière de plantes exotiques/invasives.</i> <i>Les cours d'eau doivent être intégrés dans la TVB.</i> D9 Mettre en œuvre le Plan Pluriannuel de Restauration et d'Entretien (PPRE)	Le SCOT intègre les cours d'eau à sa trame écologique, et les protège suivant une graduation liée à leur rôle de réservoirs (cours d'eau classés et leurs abords) ou corridors (cours d'eau non classés et leurs abords). Dans les réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Il limite l'artificialisation des berges et instaure un recul de constructibilité de 5 mètres minimum (avec recommandation d'étendre cette zone si possible à 150% de la largeur du lit mineur pour les cours d'eau du SAGE). Il invite à ne pas planter en bord de rivière d'espèces végétales exotiques et/ou invasives.
	D10 Préserver les espaces de liberté des cours d'eau	Le SCOT limite l'artificialisation des berges et protège les cours d'eau et leurs abords (berges et ripisylve, recul de constructibilité – cf. ci-dessus)
O1.3 Restaurer la continuité écologique des cours d'eau	D11 Créer un bras à ciel ouvert sur l'aval du Cailly	Le SCOT prévoit d'étudier la création d'un bras ouvert à l'embouchure du Cailly.
	D12 Cartographie des obstacles à l'écoulement	Le SCOT rappelle que de nouveaux ouvrages ne peuvent être créés sur les cours d'eau classés au regard des poissons migrateurs, et il recommande la suppression des ouvrages hydrauliques identifiés notamment sur les bassins versants du SAGE.
	D13 Restaurer la continuité écologique des cours d'eau en agissant sur les obstacles identifiés dans l'état initial	
ENJEU 2 – PRESERVER ET AMELIORER LA QUALITE DES MASSES D'EAU SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES		
O2.1 Fixer des normes de qualité environnementales adaptées au territoire	D14 Stabiliser les concentrations en nitrates dans les eaux souterraines	Le SCOT contribue à ces dispositions par ses recommandations à de l'ensemble des usagers potentiels (activités agricoles, collectivités, particuliers, gestionnaires d'infrastructures de transport) pour une diminution du recours aux pesticides. Le SCOT prescrit la mise en œuvre de dispositions pour garantir la protection du sol et du sous-sol de toute pollution dans les aires d'alimentation des captages. Il protège les éléments fixes du paysage qui réduisent et freinent le ruissellement, et donc les pollutions qu'il véhicule.
	D15 Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages à moins de 75% de la norme AEP	
O2.2 Réduire à la source les émissions	D16 Établir des schémas d'assainissement	Le SCOT vise à mettre en adéquation le développement du territoire avec les

des pollutions ponctuelles	collectif D17 Améliorer les systèmes d'assainissement collectif des eaux résiduaires urbaines D18 Renforcer l'auto surveillance des stations d'épuration D19 Réduire l'émission des substances polluantes par les industriels et les artisans D20 Améliorer l'assainissement des eaux pluviales <i>Evaluation du fonctionnement des réseaux, résorption mauvais raccordements, suppression rejets pollués dans le milieu, dispositifs de dépollution.</i> D21 Réduire les risques liés au stockage de substances polluantes	capacités et performances des systèmes d'assainissement (collecte et traitement). Il pose le principe d'une gestion des eaux pluviales le plus en amont possible et proche du cycle naturel de l'eau (surfaces imperméabilisées limitées, infiltration privilégiée en tenant compte de la préservation des ressources en eau souterraine, stockage et restitution progressive en cas d'impossibilité d'infiltration) et demande la prise en compte de la vulnérabilité des milieux récepteurs pour adapter les systèmes de traitement des eaux pluviales.
O2.3 Réduire à la source les émissions des pollutions diffuses	D22 Améliorer les systèmes d'assainissement non collectif D23 Gérer les boues des stations d'épuration et autres sous-produits D24 Améliorer les pratiques de fertilisation D25 Réduire l'usage des pesticides	Le SCOT recommande l'amélioration des dispositifs d'assainissement non collectif. Il recommande la diminution du recours aux pesticides, et impose des mesures pour la préservation de la ressource dans les aires d'alimentation des captages (cf. O2.1). Ses orientations pour la valorisation des filières agricoles privilégiant la qualité environnementale contribuent également à préserver ou reconquérir la qualité de l'eau.
O2.4 Limiter le transfert de polluants vers les masses d'eaux souterraines et superficielles	D26 Cartographie des zones d'érosion D27 Limiter la genèse du ruissellement et de l'érosion des sols D28 Favoriser la sédimentation, l'infiltration et l'autoépuration au plus près des sources d'émissions <i>Maintien des éléments paysagers (bandes enherbées, mares, haies...) pour la réduction du ruissellement.</i> <i>Règlement : maintien de la couverture végétale constaté en 2013 dans les zones d'actions prioritaires cartographiées dans le SAGE</i> D29 Gérer les points d'engouffrement rapide (bétaires, puits agricoles, marnières, puisards...)	Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage qui freinent et réduisent le ruissellement. Les principes que le SCOT impose pour une gestion des eaux pluviales le plus en amont possible et proche du cycle de l'eau (cf. O.2.2) a aussi pour objectif que les nouvelles zones urbaines n'augmentent pas le ruissellement. Le SCOT précise que les points d'engouffrement rapide ne doivent pas recevoir de rejets directs d'eaux de ruissellement.
ENJEU 3 - GARANTIR LA DISTRIBUTION D'UNE EAU DE QUALITE POUR TOUS		
O3.1 Préserver et améliorer les eaux brutes sur les aires d'alimentation de captage	Disposition 30 Cartographie des aires d'alimentation des captages Disposition 31 Lutter contre les pollutions diffuses Disposition 32 Lutter contre les pollutions ponctuelles <i>Application des prescriptions des arrêtés de DUP</i>	Le SCOT rappelle l'obligation de prise en compte des périmètres de protection des captages par les projets d'aménagement, et prescrit la mise en œuvre de dispositions pour garantir la protection du sol et du sous-sol de toute

		pollution dans les aires d'alimentation des captages. L'encadrement de la gestion des eaux pluviales que le SCOT impose répond aussi à cet objectif.
O3.2 Fiabiliser les systèmes de production et de distribution d'eau et améliorer leurs performances	Disposition 33 Réaliser un diagnostic des systèmes AEP Disposition 34 Mettre en œuvre les programmes de travaux et actions sur les systèmes AEP Disposition 35 Améliorer les rendements de réseaux	Le SCOT précise que les politiques publiques doivent veiller à sécuriser le système d'adduction en eau potable, notamment par le développement d'interconnexions.
O3.4 Sécuriser l'alimentation en eau potable	Disposition 36 Adopter des schémas de sécurisation <i>Réalisation d'un schéma par les collectivités à horizon 2015</i> Disposition 37 Mettre en place les solutions définies dans le cadre des schémas de sécurisation	
O3.5 Favoriser les économies d'eau	Disposition 38 Rationnaliser la consommation par rapport aux besoins <i>Mise en œuvre dans les projets de rénovation ou construction neuve de dispositifs de gestion économe de l'eau. Développement des constructions HQE.</i> Disposition 39 Diversifier les origines de l'alimentation en eau selon les usages <i>Etude de faisabilité de la récupération des eaux pluviales dans les bâtis existants et les projets d'aménagement</i>	Le SCOT prescrit une utilisation raisonnée des ressources en eau, prenant en compte les évolutions dues au changement climatique. Les politiques publiques doivent favoriser la récupération des eaux pluviales et leur réutilisation. Le SCOT recommande la sensibilisation des acteurs privés (population, activités...) à ces pratiques.

ENJEU N°4 - SECURISER LES BIENS ET LES PERSONNES FACE AUX RISQUES D'INONDATIONS ET DE COULEES BOUEUSES

O4.1 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols sur le territoire du SAGE	Disposition 40 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols en zone rurale <i>Maintien des éléments paysagers (bandes enherbées, mares, haies...) pour la réduction du ruissellement</i>	Le SCOT préserve les éléments fixes du paysage qui réduisent et freinent le ruissellement.
	<u>Disposition 41 Améliorer la gestion des eaux pluviales des surfaces aménagées</u> <i>Objectif de non aggravation de l'aléa inondation avec lequel les documents d'urbanisme doivent être compatibles. La compatibilité doit se traduire par le respect d'un objectif de gestion des eaux pluviales pour toute nouvelle imperméabilisation sur la base d'une occurrence de pluie centennale. Inscription d'une règle de gestion des EP dans article 4 des PLU et réglementation des débits de fuite à 2l/s/ha aménagé (règlement SAGE). Application de la doctrine DISE recommandé dans les documents d'urbanisme.</i> <i>Règlement du SAGE qui impose pour toute imperméabilisation nouvelle (non soumis à A ou</i>	Les principes que le SCOT impose pour une gestion des eaux pluviales le plus en amont possible et proche du cycle de l'eau (cf. O.2.2) a aussi pour objectif que les nouvelles zones urbaines n'augmentent pas la contribution du ruissellement pluvial aux inondations. Il souligne que la réglementation de la gestion des eaux pluviales doit être conforme aux prescriptions du SAGE.

	<i>D) une gestion par infiltration ou stockage-restitution accompagnées de règles techniques dont débit de fuite maximum de 2l/ha/s).</i> Disposition 42 Réaliser les zonages d'assainissement pluviaux <i>Rappel de l'obligation de réalisation d'un zonage d'assainissement pluvial, et recommandation de réalisation d'une étude type « schéma de gestion des eaux pluviales », plus particulièrement pour les communes en TRI</i> Disposition 43 Compenser toute aggravation des ruissellements <i>Capacité d'infiltration des sols qui ne doit pas être aggravée par l'imperméabilisation des sols. En cas d'imperméabilisation, application de la doctrine de la DISE.</i>	
O4.2 Protéger le territoire du SAGE sur la base minimale d'un épisode pluvieux vicennal (20 ans)	Disposition 44 Poursuivre la mise en œuvre de programmes de lutte contre les inondations Disposition 45 Réaliser des aménagements d'hydraulique douce sur les bassins versants Disposition 46 Surveiller, contrôler et entretenir les ouvrages existants	
O4.3 Préserver la dynamique des cours d'eau en lien avec les zones d'expansion de crues	Disposition 47 Cartographie des zones d'expansion de crues <i>Identification et hiérarchisation des ZEC par le SAGE</i> Disposition 48 Définir le programme de restauration des zones naturelles d'expansion de crues <u>Disposition 49 Protéger les zones naturelles d'expansion de crues fonctionnelles et non fonctionnelles prioritaires au travers des documents de planification relatifs à l'urbanisme</u> <i>Préservation dans les documents d'urbanisme (zone et règlement spécifique) des zones naturelles d'expansion de crues fonctionnelles et non fonctionnelles prioritaires (d'après carto SAGE) et intégration de ces ZEC dans la TVB des SCOT</i> Disposition 50 Restaurer les zones d'expansion de crues non fonctionnelles	Le SCOT préserve de l'urbanisation les zones naturelles d'expansion de crue en particulier celles du SAGE (fonctionnelles et non fonctionnelles). Il les intègre dans sa trame écologique, par la prise en compte des milieux. Le remblaiement / endiguement des zones d'expansion de crue est interdit, sauf objectif de protection de zones déjà urbanisées. Il recommande la restauration des zones d'expansion de crue non fonctionnelle identifiées par le SAGE.
O4.4 Ne pas augmenter l'exposition au risque inondation	<u>Disposition 51 Intégrer le risque inondation dans toutes les politiques d'aménagement du territoire</u> Disposition 52 Faire aboutir le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi)	Le SCOT demande la prise en compte dans les politiques d'urbanisme des informations connues sur l'aléa inondation et la définition de mesures proportionnées aux risques (urbanisation interdite ou sous conditions). Les PPR sont pris en compte. Hors PPR approuvé, les extensions urbaines ne sont pas possibles dans les zones

		inondables non ou faiblement urbanisées. En zone déjà urbanisée où l'aléa est faible (au sens de la doctrine départementale des services de l'Etat) une densification est possible mais encadrée, les aménagements devant réduire au maximum la vulnérabilité. Le SCOT donne en outre des prescriptions pour la gestion de l'existant. Les dispositions sur la gestion des eaux pluviales et la préservation des éléments fixes du paysage rural contribuent également à ne pas aggraver le risque. Le SCOT rappelle le PGRI à venir, avec lequel le SCOT devra être compatible, et la réalisation à terme d'une stratégie locale pour la réduction de la vulnérabilité aux inondations, à l'échelle du TRI (voir ci-après).
	<u>Disposition 53 Intégrer la notion de « résilience » dans les politiques d'aménagement du territoire</u> <i>Intégration de la notion de résilience dans les documents d'urbanisme</i>	Le SCOT pose le principe d'adoption d'un urbanisme résilient pour limiter les incidences sur les réseaux et équipements et favoriser un retour rapide à la normale.
O4.5 Apprendre à vivre avec le risque inondation	<u>D54 Instaurer une culture du risque</u> D55 Définir une stratégie de surveillance, d'alerte et de gestion de crise	Le SCOT encourage la réalisation de diagnostic de vulnérabilité des équipements publics et activités économiques. Il porte également un objectif de gestion efficiente des épisodes de crise.

5. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation

La directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation (transposée en droit français via la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010) impose l'élaboration, d'ici décembre 2015, d'un plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) à l'échelle de chaque district hydrographique. Cette directive constitue le cadre global de l'action de prévention des risques d'inondation et incite à une vision stratégique du risque, en mettant en regard les objectifs de réduction des conséquences dommageables des inondations et les mesures nécessaires pour les atteindre. Le PGRI devra comprendre des dispositions communes avec le SDAGE concernant la prévention des inondations au regard de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, mais aussi des dispositions concernant la surveillance, la prévision et l'information sur les phénomènes d'inondation, des dispositions pour la réduction de la vulnérabilité des territoires face aux risques d'inondation, des dispositions concernant l'information préventive, l'éducation, la résilience et la conscience du risque.

Les premières étapes d'élaboration du PGRI ont conduit à identifier les territoires à risques importants d'inondation (TRI), parmi lesquels le TRI Rouen – Louviers – Austreberthe qui comprend 41 communes du SCOT. Ce TRI a été défini au regard des inondations par débordement de cours

d'eau (Seine, Eure, Austreberthe, Cailly, Aubette-Robec), ruissellement et submersion marine (le long de l'axe Seine). Une stratégie locale de gestion des risques à l'échelle du TRI sera établie.

Le SCOT devra être rendu compatible avec les orientations et les dispositions du PGRI lorsqu'il aura été approuvé, ce que rappelle le DOO. Par les dispositions qu'il contient visant à préserver les zones naturelles inondables et à concevoir la ville pour faire face aux risques (règles de constructibilité dans les zones inondables, urbanisme résilient, gestion de crise, diagnostics de vulnérabilité des équipements publics et activités économiques), le SCOT anticipe pour une large part sa compatibilité avec les enjeux portés par le PGRI.

6. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine

Un plan d'exposition au bruit (PEB) est un outil pour la maîtrise de l'urbanisation autour des plateformes aériennes afin de limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores. Le territoire du SCOT est concerné par le PEB de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, arrêté en 1991.

Le SCOT fixe une orientation pour la réduction des nuisances sur le cadre de vie et l'environnement, qui vise notamment à apaiser l'environnement sonore. Il s'inscrit explicitement dans les obligations réglementaires européennes et nationales liées aux nuisances sonores, et il prend en compte le Plan d'exposition au bruit.

IV - LES DOCUMENTS QUE LE SCOT DOIT PRENDRE EN COMPTE

1. Les programmes d'équipement de l'Etat et des collectivités territoriales

Le projet d'infrastructure routière de Contournement Est - Liaison A28/A13

Le projet de Contournement Est - Liaison A28/A13 est inscrit dans la DTA de l'Estuaire de la Seine. De ce fait, il était déjà pris en compte dans les précédents documents de planification (Plan de Déplacements Urbains de 2000, Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf de 2001).

Le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport, issu notamment des conclusions du Grenelle de l'Environnement, a réaffirmé en 2010 l'importance de la liaison A28-A13 comme réponse à l'enjeu de décongestionnement routier du centre de l'agglomération rouennaise. Par arrêté préfectoral du 20 avril 2010, ce projet de liaison, ainsi que le périmètre d'études correspondant a été pris en considération.

La conduite de nouvelles études a permis de mesurer et de comparer les effets de nombreuses variantes de tracé, au regard des enjeux identifiés, afin de répondre aux objectifs précisés dans la décision ministérielle prise en mars 2006 à l'issue du débat public organisé sur le projet. Une variante préférentielle a été retenue en octobre 2012 par le Comité de Pilotage présidé par le Préfet et mobilisant les grands partenaires concernés par le projet.

La Commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, s'est vue confier par le Ministre en charge des transports la mission d'expertiser et de classer, en étant réaliste sur le plan financier, les projets de développement et les principales opérations de rénovation et de modernisation des réseaux identifiés dans le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Dans son rapport rendu public en juin 2013, la Commission a classé le projet de Contournement Est - Liaison A28/A13 dans les projets prioritaires à réaliser avant 2030, dans l'hypothèse d'une mobilisation possible de nouvelles sources de financement. Le Premier Ministre, en juillet 2013, a confirmé cette mobilisation financière et les projets devant être conduits prioritairement.

En 2014, suite à la décision de la Commission Nationale du Débat Public, le projet a fait l'objet d'une concertation sur la base de la variante préférentielle proposée par l'Etat. Menée sous l'égide d'un garant, la concertation visait à recueillir l'expression du plus grand nombre. Après cette phase de concertation avec la population, le Ministre en charge des transports doit statuer sur les suites à donner au projet et décider d'engager la période de préparation à l'enquête publique.

Cette étape doit permettre d'identifier, par l'intermédiaire des institutions et organisations représentatives les points de vigilance particuliers existants dans la bande de 300 mètres vis-à-vis des habitations, du paysage, de la faune. Pour ce faire, l'Etat entend mener avec l'ensemble des parties prenantes une démarche de dialogue continu jusqu'à l'enquête publique.

Si le projet est déclaré d'utilité publique à l'issue de l'enquête publique, il fera ensuite l'objet d'un appel d'offre de mise en concession. Le concessionnaire choisi pour concevoir et réaliser le projet sera officiellement désigné par un décret en Conseil d'Etat. Suite à des études détaillées du projet, le concessionnaire retenu définira alors le tracé final au sein de la variante préférentielle. Il réalisera les travaux d'un seul tenant, la mise en service de l'infrastructure étant envisagée pour 2024.

➔ La prise en compte par le SCOT

Le SCOT prend acte de ce projet de Contournement Est - Liaison A28/A13 en l'inscrivant dans le DOO (Cf.III.6.B « Achever le maillage de l'agglomération »). Il est localisé sur la carte « Mobilité durable ».

L'amélioration de l'accessibilité constitue un enjeu majeur pour l'attractivité de l'agglomération. Le PADD affiche ainsi que l'amélioration de l'accessibilité routière doit être poursuivie par la réalisation d'une voie de contournement, en l'occurrence le Contournement Est - Liaison A28/A13. Celle-ci doit se faire en lien avec l'achèvement des accès aux grandes infrastructures de déplacements réalisées dans la dernière décennie (accès au Pont Flaubert notamment) et l'amélioration de la traversée de la vallée du Cailly, afin de permettre le contournement complet de l'agglomération.

Le PADD rappelle aussi que l'activité industrielle, et particulièrement portuaire, génère aujourd'hui d'importants flux de transport de marchandises. Pour limiter les impacts pour la population, les zones d'habitat et désengorger le centre-ville, cette liaison devrait contribuer à détourner la majorité des convois du trafic portuaire par les zones industrialo-portuaires.

Le PADD affirme enfin qu'une attention particulière devra être accordée au projet de liaison par la mise en œuvre de mesures ou d'aménagements spécifiques afin de minimiser son impact sur les exploitations agricoles, de lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue et de limiter l'étalement urbain lié à la réalisation de ce type d'infrastructure.

Par ailleurs, dans le cadre du DOO, le SCOT inscrit le projet de Contournement Est - Liaison A28/A13 comme l'un des projets d'envergure devant permettre d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération. En désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, elle contribuera à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale. En effet, cette infrastructure de niveau hyperstructurant, aura de nombreuses conséquences sur l'organisation des circulations. La forte modification des itinéraires de trafic de transit pour les poids lourds permettra des évolutions sur les voies structurantes et de distribution. Certains axes qui supportent le trafic de transit seront délestés et allégés, en particulier la RD1043 et la RD43 (rocade nord), l'axe A28-RD928, le tunnel de la Grand Mare, le pont Mathilde, la RD18E.

Une fois l'infrastructure réalisée, des capacités seront dégagées permettant le réaménagement de certaines voies, l'usage plus intense des transports en commun et des déplacements piétons. Les grandes pénétrantes sur les plateaux Est (RN31, RD6014, RD6015), particulièrement concernées, devront prévoir des points de restriction de la circulation automobile.

Le projet d'infrastructure routière de contournement est de l'agglomération elbeuvienne

Le territoire elbeuvien constitue un pôle de déplacements important engendrant des trafics d'échanges concentrés dans le secteur Nord, supportés par les routes départementales 913 et 921. Le trafic quotidien est d'environ 13 000 véhicules dont 8% de poids lourds sur la RD 921 qui rejoint l'autoroute A13 via l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine, et 6 300 véhicules sur le RD 913.

Situé au sud du territoire du SCOT, le projet de contournement est de l'agglomération elbeuvienne était déjà inscrit dans le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf de 2001. Ce projet vise à délester le trafic des axes traversant les espaces urbains à Caudebec-lès-Elbeuf et St-Pierre-lès-Elbeuf. Le trafic attendu est estimé à 4500/5000 véhicules par jour.

Une importante concertation a été lancée afin de recueillir l'avis des partenaires concernés par l'aménagement et appréhender les interactions de cette infrastructure avec son territoire. Elle a permis de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux du projet qui consistent à minimiser son impact sur le cadre de vie, et l'activité agricole, optimiser son intégration dans les milieux naturels et assurer sa cohérence avec les projets locaux.

➔ La prise en compte par le SCOT

Le SCOT prend acte de ce projet de contournement est de l'agglomération elbeuvienne en l'inscrivant dans le DOO (cf. partie III.6.B « Achever le maillage de l'agglomération »). Il est localisé sur la carte « Mobilité durable ».

En délestant le trafic des axes traversant les espaces urbains de Caudebec-lès-Elbeuf et Saint-Pierre-lès-Elbeuf, le projet contribue à améliorer la cadre de vie et la sécurité des riverains et d'assurer la continuité du réseau structurant en optimisant le trafic de transit au droit de la commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf.

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

Les lignes ferroviaires qui desservent la Normandie n'ont pas connu depuis plusieurs décennies les investissements nécessaires pour accueillir la croissance du trafic, maintenir la fiabilité du service, et améliorer les performances. Même si des efforts nouveaux ont été entrepris, les pistes d'amélioration de l'exploitation de ces lignes vont atteindre leurs limites. Plusieurs projets prévoyant de nouvelles infrastructures ont d'ailleurs été étudiés par le passé et n'ont pu aboutir.

Le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie s'inscrit dans un contexte nouveau :

- la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, en faveur des modes de transports collectifs et de la diffusion des effets de la vitesse au profit de l'ensemble des territoires,
- les réflexions sur le Grand Paris, qui ont souligné les enjeux de la Seine dans une vision territoriale élargie et préconisent la constitution d'une métropole équilibrée dont la ligne nouvelle serait la colonne vertébrale.

Le projet de ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), entre l'Île-de-France et la Normandie, a pour ambition de dynamiser l'offre ferroviaire pour les voyageurs en permettant d'une part à la Normandie d'améliorer ses dessertes avec l'extérieur, mais aussi entre ses différentes agglomérations, et en répondant d'autre part à des problématiques franciliennes.

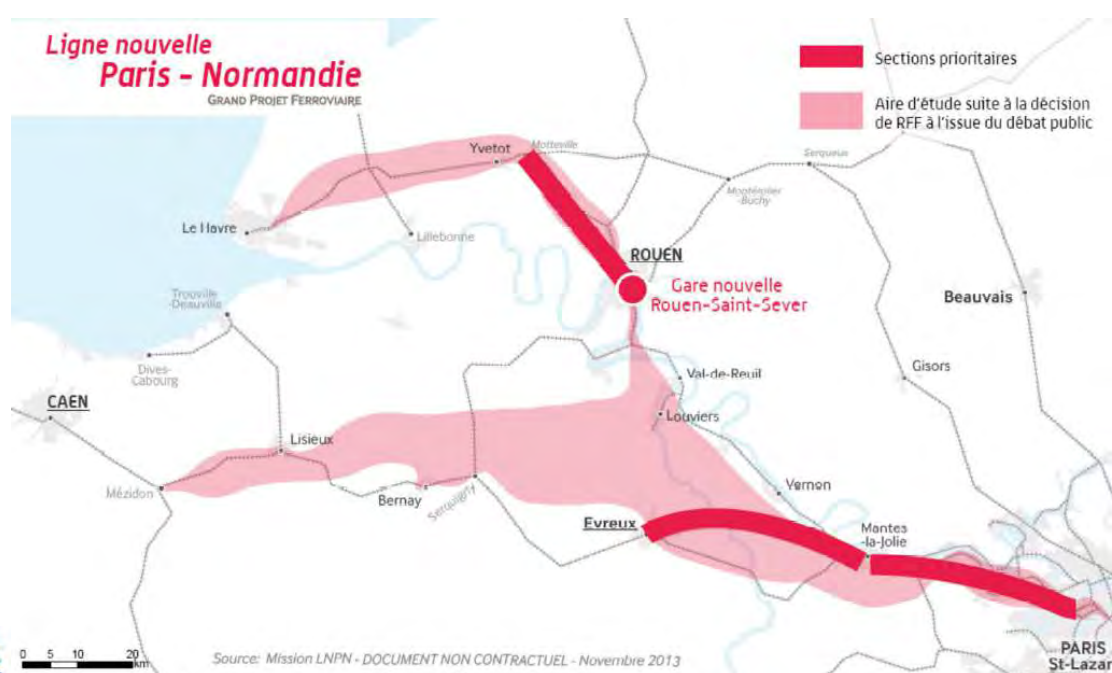
Les études préalables au débat public (du 3 octobre 2011 au 3 février 2012) ont conduit à proposer et retenir des couloirs de passage possible pour la ligne. Le projet porté au débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 a proposé : quatre scénarios en Île-de-France, trois scénarios (A, B, C puis AB en cours de débat) en Normandie, la priorité à la desserte des gares existantes, de nouvelles gares avec plusieurs sites d'implantation possibles. Le conseil

d'administration de Réseau Ferré de France a décidé lors de la séance du 5 avril 2012 de poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie en excluant le scénario C et en confirmant trois grands objectifs : réduire les temps de parcours, augmenter la capacité du système ferroviaire, assurer la desserte ferroviaire des ports sur le long terme.

Suite à la remise du rapport d'optimisation du projet LNPN par RFF fin avril 2013 et aux conclusions de la commission « Mobilité 21 », le gouvernement a proposé de séquencer la réalisation du projet en prenant en compte en premières priorités la section entre Paris-Saint-Lazare et Mantes et la création d'une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever assortie d'une section nouvelle jusqu'à Yvetot. Ces deux sections vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (voyageurs et marchandises) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien. Le territoire du SCOT est directement concerné par cette première phase du projet. Ces deux sections nouvelles seront couplées à une troisième entre Mantes et Evreux afin d'assurer une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort. Le reste du projet présenté au débat public sera réalisé ultérieurement. Certaines études pourront toutefois concerner ces sections, dans la mesure où ces informations sont nécessaires pour la réalisation des sections prioritaires.

Les prochaines études préalables à l'enquête publique viseront à déterminer de manière plus précise les zones de passage préférentielles de la ligne (d'environ 1 à 3 km de large), pour les 3 sections prioritaires (Paris-Mantes, le nœud de Rouen et sa traversée nouvelle de la Seine et Mantes-Evreux) à l'horizon de la fin d'année 2016. Il s'ensuivra un deuxième temps, pour la définition d'un tracé de référence au sein de cette zone de passage préférentielle et qui permettra de préciser le coût de l'investissement, et les mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur l'environnement. La phase préalable au lancement des travaux s'achèvera par la mise en place d'une déclaration d'utilité publique (DUP) à horizon 2020.

Le projet LNPN vise à améliorer un réseau aujourd'hui saturé, par des trains plus fréquents, ponctuels et rapides (250 km/h en Normandie, 200 km/h en Ile-de-France). Le basculement des trains rapides sur la nouvelle ligne permettra sur les lignes existantes le développement des dessertes locales, en Ile-de-France comme en Normandie. La LNPN sera aussi favorable en libérant des capacités sur la ligne historique. En rapprochant la Haute et Basse-Normandie et l'Ile-de-France, le projet doit également s'articuler avec les différents projets d'aménagement ferroviaires et urbains pour favoriser le développement de la Vallée de la Seine.



→ La prise en compte par le SCOT

L'amélioration de l'accessibilité constitue un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire. Le PADD affiche ainsi que l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire doit être améliorée tant pour les voyageurs que le fret. Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie doit permettre d'améliorer la connexion de la métropole avec les aéroports franciliens comme avec les autres réseaux européens de transport en commun. Plus particulièrement, la construction de la nouvelle gare d'agglomération, autour de laquelle prendra place un important pôle d'échanges multimodal, vient répondre au constat de la saturation de la gare actuelle et offre des solutions performantes tant pour la liaison grandes lignes, la desserte régionale que le transport de marchandises (l'actuelle gare serait alors requalifiée en pôle d'échanges de proximité en lien avec la nouvelle gare, de manière à permettre les liaisons régionales et le transit ferroviaire de marchandises).

Dans cet objectif, le SCOT prend acte du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et de nouvelle gare en l'inscrivant dans le DOO (Cf.III.6.C « Renforcer le réseau de transport en commun urbain et interurbain »). La réalisation de ce projet a pour objectif de redonner de la capacité au nœud ferroviaire rouennais, à absorber durablement la hausse du trafic et à envisager un renforcement significatif des dessertes. La nouvelle gare doit constituer un nouveau pôle de déplacements majeur, rayonnant vers de nombreuses destinations, en complémentarité de la gare actuelle et des autres gares du territoire. La nouvelle configuration du système ferroviaire rouennais, induite par le projet, offrira en outre de nouvelles opportunités de valoriser le réseau ferroviaire existant et d'envisager de nouvelles dessertes périurbaines, de sorte que l'ensemble des emprises ferroviaires doivent être préservées.

Par ailleurs, dans le cadre de sa stratégie de reconquête urbaine, le SCOT prévoit le développement d'un quartier résidentiel et d'affaires associé à la nouvelle gare. Ce projet urbain sera conçu comme un quartier de vie emblématique comprenant un programme ambitieux de bureaux, logements, commerces, hôtels, équipements, ainsi que des espaces publics, qui s'inscrit dans le projet plus vaste de Seine-Cité avec les écoquartiers Luciline et Flaubert.

Les raccordements définitifs au Pont Flaubert

6^{ème} franchissement de la Seine à Rouen, le Pont Gustave Flaubert, inauguré mi-2008, permet de décongestionner le centre-ville en facilitant le transit entre la région parisienne et Le Havre. Cette nouvelle infrastructure renforce en outre l'attractivité des quartiers ouest en améliorant leur desserte.

Lors des études menées pour la réalisation de ce 6^{ème} franchissement, le principe de deux phases de réalisation avait été acté : l'une provisoire dite fonctionnelle et l'autre définitive. Ce phasage était motivé par le coût global de l'opération (pont + raccordements définitifs), et par la présence sur l'emprise du projet des raccordements définitifs de l'industrie Grande Paroisse pour laquelle l'annonce de l'abandon du site n'est intervenue qu'en 2006.

Les accès au Pont Flaubert dans leur configuration actuelle (phase fonctionnelle) sont donc provisoires dans l'attente des raccordements définitifs. En 2007, la priorité à la réalisation des raccordements définitifs rive gauche a été actée. Les travaux de raccordement sont pris en compte dans la conception urbaine et viaire de l'ensemble de l'écoquartier Flaubert. Ainsi, l'organisation des différents flux de circulation automobile de transit irriguant le centre-ville sont-ils intégrés dans le projet urbain tant en dimensionnement qu'en volumes de trafic. En effet, l'écoquartier devenant l'entrée ouest de la ville-centre, la gestion des flux de transit y présente un enjeu essentiel.

Les travaux des accès définitifs devraient débuter en 2016 pour une durée de 4 à 5 ans minimum.

→ La prise en compte par le SCOT

Le SCOT prend acte de ce projet en l'inscrivant dans le DOO (cf. partie III.6.B « Acheter le maillage de l'agglomération »). Le raccordement direct du pont Flaubert à la voie rapide Sud III (accès nord et sud) et le diffuseur associé au droit de l'écoquartier Flaubert doit permettre de reconfigurer la porte d'entrée routière sud du cœur rouennais. La réalisation de la continuité autoroutière entre le pont Flaubert et la voie rapide Sud III est indispensable pour l'urbanisation future de l'écoquartier Flaubert, permettant de libérer le site et de requalifier la portion finale de la voie rapide aboutissant au boulevard de l'Europe. Cette nouvelle continuité constitue le préalable à la définition des circulations au sein de l'écoquartier Flaubert.

2. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la Région Haute-Normandie

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un outil instauré par la loi portant engagement national pour l'environnement de 2010 visant à décliner à l'échelle régionale les orientations nationales pour la constitution d'une trame verte et bleue. Le SRCE est élaboré conjointement par l'Etat et la Région en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux. Il doit comprendre un diagnostic régional accompagné d'une identification des enjeux, une identification des différents éléments composant la trame verte et bleue (représentée sous la forme d'une cartographie au 1/100 000ème), d'un plan d'actions stratégiques et de son dispositif de suivi. Le SRCE de Haute-Normandie a été adopté en 2014.

Le SCOT poursuit un objectif de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. Pour ce faire, il identifie une armature naturelle, composée de réservoirs de biodiversité et de corridors, qui s'entendent au sens de l'article R371-19 du code de l'environnement (décret du 27 décembre 2012).

Cette armature s'appuie fortement sur la trame verte et bleue définie à l'échelle régionale et traduite dans le SRCE. Elle reprend le principe du SRCE (lui-même défini en application de l'article R371-27 du code de l'environnement) d'une structuration suivant 5 trames principales : trames boisée, silicicole, calcicole, humide et aquatique (ces deux dernières étant regroupées dans le SCOT). Le SCOT y ajoute la trame naturelle de l'espace rural qui traduit la notion de corridors grands déplacements (multi-trames) du SRCE et la prise en compte des secteurs présentant une densité relativement importante d'éléments fixes du paysage (haies, mares, bandes enherbées, prairies, lisières de bosquets, bois, fossés, bords de chemins, bermes de route...) qui contribuent aux continuités écologiques. Le SCOT ne distingue pas de réservoirs et corridors au sein de cette trame, qui est à préciser et dont la fonctionnalité est à préserver à l'échelle des PLU.

Pour chaque niveau de son armature (réservoirs et corridors), le SCOT définit des mesures graduées visant à leur préservation et restauration, ces dernières étant en outre précisées pour chacune des trames. A partir des données du SRCE, précisées par des connaissances plus locales (données du SAGE Cailly, Robec, Austreberthe, du SMBVAS, du PNR Boucle de la Seine normande, d'expertises locales, notamment sur les mares, la trame naturelle de l'espace rural), le SCOT cartographie cette armature, et identifie également les principales continuités terrestres et aquatiques à restaurer. Le SCOT identifie également une trame urbaine. Réseau maillé de liaisons vertes reliées au fleuve et aux grands espaces naturels du territoire, elle est composée de cœurs de nature en ville (réservoirs de biodiversité) à préserver et d'une trame naturelle urbaine à créer ou renforcer.

Au-delà de ces trames, le SCOT intègre également les grands objectifs donnés par le projet de SRCE aux documents d'urbanisme :

- **limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et lutter contre la périurbanisation** : par son développement structuré par une armature urbaine, les priorités

données au renouvellement urbain et à l'intensification des espaces urbanisés, et une densité plus forte des espaces urbanisés et adaptée à chaque niveau de l'armature urbaine, le SCOT répond bien à cet objectif ;

- **prise en compte de la trame verte et bleue par les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement** : le SCOT entend faire de l'armature naturelle qu'il identifie un élément structurant de l'organisation spatiale au même titre que l'armature urbaine. Il la cartographie, les PLU devant préciser cette trame à leur échelle et traduire les orientations du SCOT pour sa préservation à travers un règlement adapté.

Au regard de l'ensemble de ces dispositions, le SCOT prend bien en compte le SRCE.

3. Les Plans Climat-Energie territoriaux (PCET)

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un projet territorial dont la finalité est la lutte contre le changement climatique. Il vise deux objectifs : d'une part l'atténuation en cherchant à limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050), et d'autre part l'adaptation, afin de réduire la vulnérabilité du territoire aux conséquences du changement climatique. Il définit un cadre stratégique incluant des objectifs et un programme d'actions pluriannuel. Ils sont obligatoires pour les Régions et les Départements, les collectivités de plus de 50000 habitants et peuvent être élaborés de manière volontaire par d'autres.

La Région Haute-Normandie a adopté un Plan climat énergie en 2007. Les axes stratégiques en sont le développement d'un partenariat clé entre les acteurs énergétiques régionaux, la structuration et le renforcement de la recherche régionale sur les énergies, l'intégration de la problématique de l'énergie dans l'offre de formation, la valorisation du pôle énergétique haut-normand, la coopération inter-régionale. Sa déclinaison opérationnelle comporte notamment des actions relatives à l'aménagement des territoires et transports durables, l'énergie et l'urbanisme.

Le Département de Seine-Maritime a adopté un Plan climat énergie territorial pour la période 2013-2018. Ce PCET est une composante du projet de territoire « Seine-Maritime, Imaginons 2020 » adopté en 2012 et qui intègre les problématiques énergétiques. Il est structuré en 6 axes :

- Axe 1 : Etre un Département Exemplaire
- Axe 2 : Lutter contre la précarité énergétique
- Axe 3 : Diminuer l'impact de la mobilité sur le climat, qui devrait notamment se traduire par l'élaboration d'un schéma départemental des mobilités, mais aussi la poursuite de politiques engagées comme le déploiement des aires de covoiturage
- Axe 4 : Promouvoir un développement local et un aménagement durable du territoire. Cet axe comprend notamment, pour contribuer à la lutte contre l'étalement urbain, un soutien à des opérations de renouvellement ou de développement dans le but de renforcer les cœurs des centres bourgs à proximité des services et des équipements. Il prévoit aussi le développement d'un outil d'observation sur la thématique foncière, le soutien à la reconversion des friches, ainsi que le développement des filières locales d'énergies renouvelables.
- Axe 5 : Mobiliser les acteurs du territoire, et notamment contribuer à la prise en compte des enjeux climat/air/énergie dans les documents d'urbanisme
- Axe 6 : S'adapter aux changements climatiques. Cela passe par l'amélioration et la préservation de la ressource en eau, la protection et la valorisation de la biodiversité via notamment les Espaces Naturels Sensibles, une meilleure connaissance et l'anticipation de l'accentuation des risques (inondations, glissements de terrain...) liés au changement climatique.

Le PCET de la Métropole Rouen Normandie est en cours d'élaboration à la date d'arrêt du SCOT. Le bilan carbone sur lequel il s'appuie a été établi en 2011.

Le SCOT prend en compte les orientations définies par les plans climat adoptés, en particulier à travers les orientations et les objectifs qu'il porte en matière de transport (report modal facilité par la structuration de l'armature urbaine, la densité, la mixité fonctionnelle et le développement de l'offre), de conception d'aménagements urbains plus denses et moins consommateurs d'espace et d'énergie, d'incitation au développement des énergies renouvelables, d'adaptation au changement climatique dans la conception des espaces urbains... Enfin, en matière de développement économique le projet porté par le SCOT souhaite donner une part importante aux entreprises relevant des écotechnologies et de l'écoconstruction.

V - LES AUTRES DOCUMENTS AYANT GUIDÉ L'ÉLABORATION DU SCOT

1. Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) et le Schéma Régional des Infrastructures Terrestres (SRIT) de Haute-Normandie

Le SRADT est un document stratégique qui dessine les grandes perspectives et priorités régionales à l'horizon 2015. Il a été adopté en décembre 2006.

Huit axes stratégiques matérialisent la stratégie du SRADT. Ces axes renvoient aux éléments déterminants du diagnostic et aux enjeux majeurs qu'il a fait émerger et se déclinent en priorités et objectifs :

- Axe 1 - La formation et la connaissance, ou l'homme au cœur du développement
- Axe 2 - L'affirmation de la fonction d'interface maritime et internationale
- Axe 3 - Une économie consolidée, diversifiée, aspirée par le haut, créatrice d'emplois
- Axe 4 - Une gestion performante et durable des déplacements et de l'énergie
- Axe 5 - Une société plus humaine, dans un souci de cohésion territoriale
- Axe 6 - Un nouvel équilibre démographique, dans une région ouverte à l'accueil
- Axe 7 - Culture, sports et activités de loisirs, enjeux du développement des territoires et de l'épanouissement des Haut-Normands
- Axe 8 - Un environnement et un espace qualifiés et reconnus

Le SRIT est un document dont l'objectif est de déterminer les grandes priorités stratégiques régionales dans le domaine des transports, tant de voyageurs que de marchandises. Adopté en décembre 2009, il s'inscrit dans le respect de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui est l'expression des enjeux identifiés par l'Etat sur le territoire en ce qui concerne les infrastructures majeures, les équipements importants dans le champ des grandes fonctions collectives ainsi que les grands équilibres entre le développement et la protection de l'environnement.

La démarche engagée pour l'élaboration du SRIT intègre les orientations et décisions politiques inscrites dans le SRADT et les autres documents de planification relatifs à l'aménagement du territoire, l'économie, l'environnement et la formation.

Il se décline selon quatre enjeux prioritaires :

1. Faire rayonner la Haute-Normandie à l'échelle européenne : une Région ouverte
2. Améliorer les liaisons entre la Haute-Normandie et les autres régions : une Région



Charnière

3. Améliorer le maillage des infrastructures intra-régionales haut-normandes : une Région partenaire
4. Contribuer à l'animation des politiques de mobilité : une Région coordinatrice

Le SCOT apporte sa contribution aux orientations du SRADT et du SRIT, notamment à travers les orientations et les objectifs qu'il porte en matière de développement économique et de déplacements.

2. Le Plan Départemental de l'Habitat (PDH) de la Seine-Maritime

L'article 68 de la loi du 13 juillet 2006 portant Engagement National pour le Logement a instauré le Plan Départemental de l'Habitat (PDH), outil de cohérence entre les politiques d'habitat menées dans les territoires couverts par un programme local de l'habitat et celles menées dans le reste du département. Il vise ainsi à lutter contre les déséquilibres et les inégalités territoriales.

L'Etat et le Conseil Général de Seine-Maritime se sont engagés dans l'élaboration du PDH dès 2010. Cette démarche, menée en association avec l'ensemble des acteurs, avait pour ambition de définir une stratégie commune, adaptée aux problématiques et aux enjeux de l'habitat, et d'organiser sa diffusion à l'échelle des territoires.

L'élaboration du PDH s'est déroulée en trois étapes :

- La réalisation du diagnostic au niveau départemental et au niveau des territoires de concertation,
- La concertation avec l'ensemble des partenaires et des acteurs locaux,
- La définition des enjeux et des orientations en matière d'habitat qui découlent du diagnostic et s'accompagnent de la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation

Le Plan Départemental de l'Habitat de Seine-Maritime est entré en vigueur pour une durée de six ans (2013-2019). Il est structuré autour de 3 grandes orientations :

1. L'implication de tous, nécessaire pour une « politique du logement » au service de la solidarité.
Renforcer nos actions vers les publics les plus fragiles (ressources faibles ou précaires dont les jeunes, les personnes présentant un handicap ou vieillissantes, les situations de ruptures familiales,...)
2. L'inscription des politiques de l'habitat dans un processus d'aménagement et d'urbanisation exemplaire.
3. Agir pour améliorer et développer des quartiers et des communes offrant une diversité sociale, préservant et valorisant les ressources environnementales, justifiant de services et d'activités économiques, pour dynamiser les parcours résidentiels choisis.
4. Une gouvernance à conforter pour la prise en compte des besoins des citoyens.
5. Mieux prendre en compte les besoins des citoyens, la lisibilité des politiques de d'habitat de chacun ainsi que leur évaluation.

Le SCOT apporte sa contribution aux orientations du PDH, notamment à travers les orientations et les objectifs qu'il porte en matière de diversification de l'offre de logements, d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existants.

3. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine-Maritime

La loi relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage du 5 juillet 2000 a modifié le dispositif départemental d'accueil des gens du voyage prévu à l'article 28 de la loi Besson. Elle renforce ainsi ses dispositions relatives au schéma départemental et aux obligations des communes.

La loi demande ainsi la réalisation d'un schéma départemental prévoyant les secteurs géographiques d'implantation d'aires permanentes d'accueil ainsi que leur capacité. Ce schéma élaboré pour une durée de 6 ans intéresse de façon obligatoire les communes de plus de 5 000 habitants, qui dans un délai de 2 ans suivant sa publication doit participer à sa mise en œuvre. Elle se concrétise soit par la réalisation d'aire d'accueil, soit par une contribution financière.

Le précédent schéma départemental d'accueil des gens du voyage de Seine Maritime, approuvé en décembre 2003, reposait sur quatre grands principes repris dans le cadre de la révision du schéma :

- Une évaluation des besoins en aires d'accueil
- L'instauration d'un partenariat entre l'Etat, le Département et les différents acteurs concernés par cette action
- Un bilan annuel de l'application du schéma
- La révision obligatoire du schéma, au moins après six ans d'application.

Le nouveau schéma a été approuvé le 14 janvier 2013 et intéresse les 43 communes du Département de plus de 5000 habitants.

Sur le périmètre du SCOT, qui regroupe 25 communes de plus de 5000 habitants, le schéma prescrit, en matière d'aires d'accueil et d'habitat, la réalisation de 204 places d'aires d'accueil sur le territoire, dont 150 sur l'agglomération de Rouen, et 54 sur l'agglomération d'Elbeuf. Sur l'agglomération de Rouen, cet objectif sera atteint autant par la création d'aires nouvelles que par la réhabilitation des grandes aires créées avant 2003 afin de leur redonner leur vocation de passage. Le besoin en termes d'habitat sédentaire est estimé à 130 à 150 logements ou terrains familiaux.

Sur l'agglomération d'Elbeuf, les places seront réparties sur chaque commune concernée par l'obligation d'accueil, à raison de 12 places à produire pour chacune des 4 communes identifiées. Le besoin en termes d'habitat sédentaire est estimé à 20 logements ou terrains familiaux.

Par ailleurs, le schéma fait de la réalisation d'un premier lieu de grand passage sur le territoire un objectif majeur. Cette aire de grand passage devra présenter les caractéristiques minimales requises par les textes réglementaires (surface enherbée de 2,5ha, accessibilité routière facilités, niveau d'équipement minimal...).

Le SCOT prévoit que des terrains soient identifiés pour réaliser des aires d'accueil de semi-sédentarisation afin de répondre aux besoins des familles. L'aménagement de ces aires de semi-sédentarisation permettra d'envisager la réhabilitation de certaines aires, afin de leur redonner leur vocation d'aire de passage. Une aire de grand passage est également à aménager sur le territoire, remplissant notamment les principes d'aménagement en termes de surface (4 hectares enherbés), de voirie de desserte interne (de type evergreen), de réseau (eau potable, eau usées)...

4. Le Schéma Départemental d'Aménagement Numérique (SDAN) de Seine-Maritime

La Loi n°2009-1572 du 17 décembre 2009 relative à la lutte contre la fracture numérique a mis en place le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDAN) pour favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement privé. Il constitue un outil de

cadrage de la montée en débit du territoire, fixe et mobile, et de son évolution vers le très haut débit, au moyen essentiellement d'une densification de la capillarité des réseaux en fibre optique.

En déclinaison de la Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCORAN) et du Plan THD 276, le SDAN de Seine-Maritime a été adopté en juin 2012. Il ambitionne le déploiement des services d'accès à Internet à Très Haut Débit (THD) pour tous les citoyens et les acteurs publics et privés du département.

La feuille de route fixée par le SDAN prévoit ainsi :

- Sur les zones d'investissement privés, représentant environ 62% des foyers de Seine-Maritime, aucun investissement public n'est prévu, mais une vigilance quant au respect des engagements privés déclarés par les opérateurs sera observée,
- Sur les zones en carence d'investissements privés, le Département prévoit : un raccordement THD prioritaire sur les principaux sites publics et zones d'activités économiques (à 5 ans), des solutions transitoires de montée en débit sur les territoires connaissant des difficultés certaines de connexions (5 ans), un déploiement de la fibre optique dans tous les foyers à 15 ans.

Cette ambition collective est vue dans un cadre de solidarité forte à établir entre collectivités seinomarines hors des zones d'investissements privés.

Une attention particulière sera portée à l'évolution des technologies. Le schéma directeur pourra être amendé en fonction des capacités de ces technologies à délivrer des services fiables et pérennes sur les territoires.

Le SCOT fixe l'objectif d'un accès à la fibre optique pour l'ensemble de la population et des entreprises du territoire à l'horizon 2020. Pour cela, il convient d'anticiper le développement d'un réseau de communication performant et généralisé en prévoyant des capacités de câblage et en saisissant toutes les opportunités d'extension des gaines de réseaux, notamment dans l'aménagement et la requalification des zones d'activités économiques et de recherche.

5. Le Schéma Départemental des Carrières

Le schéma départemental des carrières (SDC) définit une politique de gestion des matériaux à l'échelle départementale. Ses orientations visent à rationaliser les prélèvements dans le sol et sous-sol et à définir des niveaux de contraintes environnementales, les demandes d'autorisation de carrières devant être compatibles avec ces orientations. Le Schéma départemental des carrières de Seine-Maritime a été approuvé en 2014. Il prévoit une gestion économe de la ressource, plus particulièrement des granulats alluvionnaires, l'utilisation de matériaux de substitution et de recyclage, la préservation des espaces agricoles et des zones à enjeux environnementaux, un approvisionnement de proximité des bassins de consommation en offrant le meilleur compromis entre les coûts écologiques et économiques (transport notamment) et en favorisant le transport par la Seine. Le Schéma préconise également la mise en place d'un observatoire pour améliorer la connaissance des ressources, de la production, de la consommation et du recyclage.

Le SCOT pose les bases d'une gestion durable de la ressource en matériaux issus du sous-sol. Il préserve l'accès aux ressources, les secteurs où l'extraction est autorisée ou interdite devant être identifiés et prendre en compte les orientations environnementales du SCOT, notamment au regard de la biodiversité et des continuités écologiques (en particulier les zones humides), des paysages, de l'agriculture, de la ressource en eau, des risques, et des nuisances générées par le trafic routier (valorisation de la voie d'eau). Le SCOT précise également les principes pour le réaménagement des sites après exploitation qui doivent intégrer les enjeux paysagers et écologiques.

Afin d'économiser la ressource non renouvelable en matériaux alluvionnaires, il recommande l'utilisation de matériaux recyclés ou locaux renouvelables (bois notamment) et l'acheminement des matériaux par les voies fluviales et ferroviaires.

6. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) est un document stratégique instauré par les lois issues du Grenelle de l'environnement. Il est élaboré conjointement par l'État et la Région. Le SRCAE définit aux horizons 2020 et 2050, les orientations et les objectifs régionaux en matière de réduction de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique. S'il n'y a pas d'obligation de compatibilité ou de prise en compte inscrite dans la loi entre SCOT et SRCAE, en revanche les plans climat énergie territoriaux (PCET) doivent être compatibles avec le SRCAE et les SCOT doivent prendre en compte les PCET. Le SRCAE de Haute-Normandie a été adopté en mars 2013.

Le SRCAE de Haute-Normandie, à travers son défi transversal n°4 porte « l'ambition d'un aménagement régional durable, propice à une diminution de l'usage de la voiture individuelle, à la réduction de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, au développement des énergies renouvelables, à la préservation des stocks carbone du territoire et à son adaptation au changement climatique. » Il précise qu'il est pour cela « nécessaire d'assurer une utilisation optimale des outils d'aménagement et des documents d'urbanisme. »

Ainsi de nombreuses orientations sectorielles du SRCAE concernent, plus ou moins directement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Elles sont rappelées de manière synthétique ci-dessous.

ORIENTATIONS	OBJECTIFS 2020 ASSOCIES
BATIMENTS (-17% CONSOMMATION ENERGIE FINALE ET -30% EMISSIONS GES EN 2020)	
Sensibiliser et informer les utilisateurs à la sobriété énergétique (comportements et usages) et à la qualité de l'air – Améliorer la gestion énergétique des systèmes et des bâtiments	10% d'économies dans les logements 15% dans les bâtiments tertiaires
Réhabilitation des bâtiments (conseil, ingénierie financière, formation)	Rénover 20% du parc de logements suivant des niveaux élevés de performance énergétique
Construire et rénover des bâtiments performants et sobres en carbone intégrant les impacts de la conception à la fin de vie (énergie grise)	
TRANSPORTS DE VOYAGEURS (-23% CONSOMMATION D'ENERGIE FINALE ET -27% EMISSIONS GES EN 2020)	
Limiter l'étalement urbain, densifier des centres urbains et centre-bourgs et permettre une plus grande mixité sociale et fonctionnelle	Localisation de 80% des constructions neuves au sein des centres urbains des agglomérations et des centre-bourgs du territoire, hors espaces agricoles et naturels Réduction de 5% des distances de parcours pour les motifs d'achats et de loisirs
Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs	35% de part modale pour les trajets de 1 km à 3 km 15% pour les trajets compris entre 3 km et 10 km
Favoriser le report modal vers les transports en commun	Augmenter l'usage des transports en commun de 20% sur le territoire régional
Limiter les besoins de déplacements et réduire	Doubler la part de passagers en voiture, en passant

l'usage individuel de la voiture	de 10% à 20% de trajets effectués avec un passager
TRANSPORTS DE MARCHANDISES (-9% CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE ET -11% ÉMISSIONS GES EN 2020)	
Favoriser le report modal du transport de marchandises vers les modes ferroviaire, fluvial et maritime	Atteindre 25% des tonnes.km transportées par voies fluviales ou ferroviaires
Réduire les impacts énergétiques et environnementaux du transport routier	
Organiser et optimiser la logistique urbaine	
TRANSPORTS ROUTIERS	
Réduire les risques de surexposition à la pollution routière	Respect des valeurs limites du NO ₂ et des PM ₁₀ en proximité trafic
AGRICULTURE (-20% CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE ET -13% ÉMISSIONS GES EN 2020)	
Promouvoir et développer une agriculture de proximité, biologique et intégrée	
Préserver les prairies, les espaces boisés et les espaces naturels	<i>Optimisation occupation des sols, développement de centrales photovoltaïques hors espaces agricoles ou naturels, développement des cultures énergétiques mais pas aux dépens de prairies...</i>
INDUSTRIE (-21% CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE ET -26% ÉMISSIONS GES EN 2020)	
Développer l'écologie industrielle	
Encourager la mutation de l'économie régionale en développant des éco-produits et des éco-activités	
ÉNERGIES RENOUVELABLES (MULTIPLICATION PAR 3 DE LA PRODUCTION ATTENDUE EN 2013)	
Mobiliser efficacement le potentiel éolien terrestre	
Développer des chaudières biomasse industrielles et collectives à haute performance environnementale – Structurer et développer les filières biomasses en région	
Structurer une filière et valoriser le potentiel de méthanisation	
Développer la production d'énergie électrique solaire	
Développer la récupération et la mutualisation des énergies fatales	
ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	
Intégrer la composante « Adaptation » dans les politiques locales et les documents d'aménagement	

Le SCOT apporte sa contribution à de nombreuses orientations du SRCAE, en particulier à travers les orientations et les objectifs qu'il porte en matière de transport (report modal facilité par la structuration de l'armature urbaine, la densité, la mixité fonctionnelle et le développement de l'offre), de conception d'aménagements urbains plus denses et moins consommateurs d'espace et d'énergie, de qualité de l'air, d'incitation au développement des énergies renouvelables, d'adaptation au changement climatique dans la conception des espaces urbains...

7. Le Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Énergies Renouvelables (S3REnR)

En application de l'article L321-7 du code de l'énergie, RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité, doit élaborer un Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR) » qui définit les ouvrages électriques à créer ou à renforcer pour atteindre les objectifs fixés par le SRCAE et les capacités d'accueil des énergies renouvelables par poste. Le projet de S3REnR de Haute-Normandie a été soumis à la consultation des services concernés à l'automne 2013.

Il ressort de ce schéma que le réseau public de transport est suffisamment dimensionné pour accueillir les EnR à hauteur des objectifs définis dans le SRCAE, aucun investissement structurant n'étant nécessaire. Sur le territoire du SCOT, aucun poste source ne nécessite d'ajout de transformateur pour répondre aux objectifs du SRCAE.

8. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Haute-Normandie

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Haute-Normandie a été approuvé en janvier 2014.

Il a pour objectif de maintenir ou ramener les concentrations de polluants dans l'air ambiant à des niveaux inférieurs aux normes fixées par le code de l'environnement et les directives européennes. Il est compatible avec le SRCAE. Il comprend 20 actions qui visent la réduction des émissions de l'agriculture, de l'industrie, des transports (routiers et fluvio-maritimes) et du chauffage, la maîtrise de l'urbanisation, la prévention et la gestion des pics de pollution et la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques. Il comporte notamment une action visant à l'intégration des enjeux environnementaux dans les processus de planification (avec dans un premier temps le développement de méthodes, outils et projets expérimentaux) et une visant à la mitigation (zones tampons, barrières végétales, filtration des bâtiments...) des pollutions de proximité (avec dans un premier temps des modélisations et expérimentation).

Le SCOT porte des orientations contribuant à améliorer la qualité de l'air par le développement des transports alternatifs à la voiture individuelle. Il demande également la prise en compte des zones de forte exposition potentielle dans l'aménagement.

9. Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, du Département de Seine-Maritime, de la CREA

Les plans de prévention du bruit de l'environnement sont constitués à la fois de mesures préventives mais aussi d'actions de résorption et de rattrapage des situations prioritaires identifiées à l'aide notamment des cartes stratégiques de bruit (ces dernières identifient les secteurs exposés à des dépassements des niveaux de bruit définis par la réglementation). Ils découlent de la mise en œuvre de la Directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Ils sont mis en œuvre suivant les résultats des cartographies stratégiques de bruit réalisées aux abords des grandes infrastructures de transport ainsi que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, concernant toutes les sources de bruit (infrastructures de transport mais aussi activités industrielles notamment), avec 2 échéances différentes selon l'importance du trafic pour les infrastructures de transport, et selon la population pour les agglomérations.

29 des 70 communes de la CREA sont concernées par la directive européenne sur le bruit de 2002 (unité urbaine de plus de 100 000 habitants) et le PPBE a été approuvé en décembre 2012.

Concernant les infrastructures de transport, les cartographies première et deuxième échéances ont été réalisées, et les PPBE sont approuvés pour la 1^{ère} échéance : le PPBE de l'Etat (concernant les routes et autoroutes – aucune voie ferrée n'étant concernée par la 1^{ère} échéance) a été approuvé en mai 2013, celui du Département en 2014.

Le SCOT intègre la prise en compte des nuisances sonores dans son projet de développement. Il s'inscrit dans une double démarche. D'une part une démarche préventive vis-à-vis tant des nouveaux aménagements susceptibles d'aggraver ou dégrader les ambiances sonores actuelles (réduction à la source des nuisances) que de la localisation et des formes des nouvelles zones d'habitat ou d'activités (prise en compte des zones les plus exposées au bruit identifiées par les PPBE, conception et orientation du bâti...). D'autre part une démarche curative, en fixant un objectif de résorption des nuisances existantes (isolation des bâtiments, revêtement silencieux des voies, merlon paysager anti-bruit, diminution de la vitesse...). Par ailleurs, le SCOT souligne aussi le rôle des orientations pour une mobilité alternative (déplacements de personnes et de marchandises) pour la réduction des nuisances sonores.

10. Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD)

Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD) définit les grandes orientations de l'Etat en région, en matière de politique agricole et agroalimentaire et de gestion des ressources naturelles. Le PRAD de Haute-Normandie a été approuvé en 2013. Il cible 5 grands défis :

- Favoriser la coexistence et promouvoir la structuration des filières régionales, pour accroître la valeur ajoutée dégagée par les productions haut-normandes,
- Accroître la valeur ajoutée à l'échelle des exploitations par la diversification des productions et des modes de productions et par la formation des agriculteurs,
- Répondre au défi de la préservation du foncier agricole, de la ressource en eau, de la biodiversité et de la qualité des sols,
- Conforter l'ancrage de l'agriculture dans son territoire,
- Se préparer aux changements majeurs qui se dessinent, notamment par la recherche et la formation.

Le SCOT s'intègre bien dans ces enjeux. Ainsi, il fixe des objectifs de préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité, ainsi que d'utilisation économe du foncier. Il définit en outre des dispositions spécifiques pour les espaces agricoles à enjeux par leur caractère identitaire, leur rôle ou leur vulnérabilité particulière (secteurs de maraîchage, vergers et jardins familiaux). Le SCOT fait de la valorisation locale une priorité, en renforçant le lien entre production et transformation locales d'une part, et par la diversification de l'activité d'autre part aux besoins de la population (développement des circuits courts, de l'agriculture biologique...). Le SCOT retient également des orientations visant à une activité agricole respectueuse des enjeux environnementaux du territoire, objectif auquel répond également la trame naturelle de l'espace rural.

11. Les Plans pour la gestion des déchets

La gestion des déchets est encadrée en Seine-Maritime par 4 documents en vigueur :

- le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDDEMA) de Seine-Maritime, approuvé par le Département en 2010 ;
- le Plan régional d'élimination des déchets spéciaux (PREDIS), approuvé par l'Etat en 1995 ;
- le Plan régional d'élimination des déchets d'activités de soins (PREDAS), approuvé en 2003 ;
- le Schéma régional des déchets du BTP, approuvé par l'Etat en 2002.

Le PDEDMA définit des objectifs quantitatifs de prévention et de valorisation. Il préconise également une organisation multi-filières, la limitation des transports des déchets en distance et en volume, la recherche de solutions de traitement et de valorisation limitant les impacts sur l'environnement et préservant la santé humaine, la maîtrise et l'optimisation des coûts de gestion des déchets, la prévention, la communication auprès du public...

Les autres plans sont assez anciens et doivent faire l'objet d'une révision pour intégrer les grandes orientations nationales (réduction du gisement, valorisation des déchets, principe de proximité pour le traitement...). C'est notamment le cas du PREDIS et du PREDAS, auxquels devra se substituer un plan régional de prévention et de gestion des déchets dangereux à élaborer par la Région. Doit également être élaboré par le Département un plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics.

Le SCOT invite à poursuivre les efforts de réduction de la production des déchets, de valorisation (en développant notamment la valorisation organique) et d'optimisation des systèmes de collecte (pour en réduire les nuisances environnementales et sur le cadre de vie urbain). Il vise également les acteurs économiques en incitant au développement de synergies pour la réutilisation des résidus de production (« écologie industrielle »). Les projets de construction devront favoriser le recyclage des matériaux et l'utilisation de matériaux recyclés.

12. Le Programme d'actions pour la protection des eaux contre les nitrates

L'ensemble du territoire étant classé en zone vulnérable au titre de la directive « Nitrates », un programme d'actions réglementaire doit être mis en œuvre par la profession agricole pour une maîtrise des pollutions diffuses. Le programme régional a été adopté en 2014. Il prescrit des actions pour la limitation de l'épandage de fertilisants, la mise en place d'une couverture végétale pour limiter les fuites d'azote lors des épisodes pluvieux, la préservation des prairies en zones humides, et des mesures spécifiques dans les zones d'actions renforcées.

Le SCOT fixe des orientations pour le développement de pratiques agricoles privilégiant la qualité environnementale (filiales bio notamment), plus particulièrement pour la préservation des milieux humides et aquatiques et de la ressource en eau.

13. Le Programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI) de l'Austreberthe

Le PAPI est un outil de contractualisation entre l'État et les collectivités, permettant la mise en œuvre d'une politique globale, pensée à l'échelle du bassin de risque. Le PAPI 2013-2018 de l'Austreberthe propose un programme d'actions répondant à 7 grands axes visant la surveillance, la culture du risque, le ralentissement des écoulements, la gestion des ouvrages hydrauliques, la prise en compte du risque inondation dans l'urbanisation, la réduction de la vulnérabilité, la gestion de crise. Dans les champs intéressant directement le SCOT, le PAPI inscrit un principe d'inconstructibilité en zone inondable et la non aggravation de la situation par l'urbanisation d'une part, et l'incitation à la réalisation de schémas de gestion des eaux pluviales d'autre part.

Le SCOT fixe des dispositions en matière de développement urbain pour ne pas augmenter l'exposition au risque et ne pas aggraver le risque (zones d'aléa inconstructibles ou constructibilité très limitée dans les zones urbanisées ou l'aléa est faible, gestion des constructions existantes, préservation des zones naturelles d'expansion de crue...). Il fixe également des dispositions relatives pour limiter les impacts des eaux pluviales sur les inondations (préservation des éléments fixes du paysage freinant les ruissellements en aval et dans les axes de ruissellement, encadrement strict de

la gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagement). Il porte également un objectif de gestion efficiente des épisodes de crise.

14. Les Plans de prévention des risques (naturels ou technologiques)

Les plans de prévention des risques (naturels ou technologiques) ne figurent pas parmi les documents avec lesquels il doit y avoir un rapport de compatibilité ou de prise en compte, car les PPR approuvés sont des servitudes d'utilité publique s'imposant à toute personne publique ou privée et ils doivent être annexés aux documents d'urbanisme. Le SCOT doit néanmoins bien évidemment être élaborés en cohérence avec ces plans lorsqu'ils existent ou sont en cours d'élaboration.

Le SCOT rappelle l'existence de ces plans (voir l'Etat initial de l'environnement pour le détail et leur avancement) et la nécessité de s'y conformer. Il définit en outre des dispositions à respecter, tant pour les risques naturels que technologiques, en l'absence de plan de prévention ou lorsque les plans prescrits sont en cours d'élaboration.

15. Le Schéma Départemental des espaces naturels sensibles

Le schéma départemental des espaces naturels sensibles a été approuvé par le Département de Seine-Maritime en 2009. Il s'agit d'un outil cadre pour une politique globale de protection, gestion et valorisation des espaces naturels. Plusieurs sites sont situés sur le territoire de la CREA, certains présentant un intérêt départemental (côte du Roule à Saint-Léger-du-Bourg-Denis, abbaye de Jumièges, roches d'Orival...

En dehors des espaces urbanisés, le SCOT inclut les espaces naturels sensibles du Département dans son armature écologique (réservoirs de biodiversité pour l'essentiel et pour une part plus marginale corridors et trame naturelle agricole), pour laquelle il fixe un objectif de préservation. Les projets autorisés ne doivent pas avoir d'incidence sur les populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats pour les réservoirs, et sur la fonctionnalité écologique des corridors. Le SCOT souligne également la nécessaire gestion de certains sites afin de maintenir l'ensemble de leurs fonctions écologiques.

16. Les documents cadre pour une gestion durable des forêts

Les Orientations régionales forestières (ORF), approuvées en 1999, définissent la stratégie à mener pour une gestion durable des forêts publiques ou privées, ainsi que pour le développement des entreprises de la filière bois. Des ORF découlent trois documents cadre, approuvés en 2006, et qui précisent les principaux objectifs et actions à mener :

- la Directive régionale d'aménagement des forêts domaniales (DRA) et le Schéma régional d'aménagement des forêts des collectivités (SRA), s'intéressant aux forêts publiques,
- Le Schéma régional de gestion sylvicole (SRGS), s'intéressant aux forêts privées.

La DRA et le SRA fixent trois grands objectifs de gestion durable pour une forêt multifonctionnelle, ces objectifs s'appliquant à tout ou partie des types forestiers présents en Haute-Normandie : production de bois d'œuvre de qualité, protection de la biodiversité et des habitats, accueil du public. Le schéma régional de gestion sylvicole s'inscrit dans les mêmes objectifs, en soulignant en outre la nécessité d'une gestion forestière plus dynamique, la sous-exploitation de certains peuplements conduisant à leur périlclitation.

Le SCOT entend préserver les espaces forestiers dans leur dimension multifonctionnelle. Cette dimension est traduite dans les rôles que le SCOT attribue à l'armature naturelle du territoire, dont

les espaces boisés font partie en tant que trame boisée : rôles environnemental, patrimonial et identitaire, social, économique. Plus précisément, il pose les conditions devant permettre de poursuivre la valorisation économique de la forêt, tant en termes de préservation des espaces sylvicoles et de leur fonctionnalité, que de développement des débouchés (notamment en tant que matière première pour la construction et le chauffage). Il assure aussi la préservation des enjeux milieux naturels et biodiversité par l'identification et la protection des réservoirs de biodiversité, et le maintien des continuités écologiques. Il rappelle également que la valorisation touristique des massifs forestiers doit se faire en cohérence avec la charte forestière de territoire qui a notamment pour objectif de chercher à concilier les différents usages et fonctions des forêts (production, biodiversité, paysage, accueil du public).

17. Le Plan Pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF)

Le Plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF) a été approuvé en 2012. Il ne constitue pas un nouveau document d'orientation de la gestion des forêts. Il identifie à l'échelle régionale les massifs forestiers insuffisamment exploités et les actions prioritaires à développer. Il vise les forêts privées et communales. Les actions identifiées portent sur la gestion durable de la ressource forestière (dynamisation de la sylviculture en termes de stratégie, d'investissements, de formation..., recherche d'un équilibre forêt-gibier, prise en compte de la problématique du morcellement parcellaire), l'amélioration des zones identifiées à particularités ou avec contraintes (évolution vers des stations forestières adaptées, amélioration de la desserte forestière), la sensibilisation des acteurs du territoire pour une forêt au centre des enjeux de territoire.

Le SCOT conforte la forêt publique comme privée dans son rôle de production, les projets de développement ne devant pas entraver ou à terme compromettre l'exploitation sylvicole (zonage et règlement adapté dans les PLU, prise en compte des voies de desserte forestières, réservation des emplacements pour les équipements destinés à l'exploitation). Il recommande dans cet objectif la réalisation de diagnostic forestier. Par ses orientations, le SCOT favorise aussi le développement de nouveaux débouchés (construction et chauffage) pour une valorisation du potentiel local.

VI - L'INTERSCOT

La situation de proximité géographique entre les SCOT voisins crée des liens et pose des enjeux communs qui rendent nécessaire le dialogue pour organiser ensemble, dans le respect des spécificités de chacun mais de manière cohérente, le développement des territoires. C'est le sens de la démarche InterSCoT, animée par l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE).

Cette démarche de coopération, qui concerne 650 000 habitants, 230 communes et 8 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), est établie entre 4 établissements porteurs de SCOT : la Métropole Rouen Normandie, le syndicat mixte du Pays Entre Seine et Bray, la Communauté d'Agglomération Seine Eure (CASE), le syndicat d'aménagement du Roumois.

Initiée en 2010, elle témoigne de la volonté politique des collectivités territoriales d'articuler leurs démarches de planification et d'assurer un développement cohérent des territoires.

Quatre axes de travail ont été définis (source AURBSE) :

- **L'analyse des modes d'usage de l'espace**

L'observation des évolutions des modes d'usage de l'espace est fondamentale pour, à la fois, observer les changements, en analyser les mécanismes et esquisser des futurs possibles, notamment en ce qui concerne la consommation d'espaces par l'urbanisation.

L'agence a mis en place, en étroite collaboration avec ses partenaires, un outil de suivi des évolutions des modes d'usage de l'espace grâce à un système d'information géographique. Cet outil à contribuer à l'analyse de la consommation d'espace.

■ Les trames vertes et bleues

Avec les lois Grenelle 1 et 2, la protection, voire la restitution des trames vertes et bleues est un axe d'intervention majeur à prendre en compte dans les SCOT, pour le développement durable des territoires. Les travaux à venir de l'agence d'urbanisme, en partenariat avec les acteurs locaux, contribuent à l'émergence d'une vision commune.

Plus précisément, l'armature naturelle du SCOT de la Métropole contribue aux grandes continuités écologiques régionales et est cohérente avec la protection des continuités écologiques des SCOT limitrophes.

Avec le SCOT du Pays entre Seine et Bray, les continuités écologiques majeures sont les vallées du Cailly, du Robec et du Robec que les deux SCOT protègent, notamment les zones humides des fonds de vallées qui sont relictuelles. La protection de celles-ci est d'autant plus importante pour les territoires qu'elles constituent des zones d'expansion de crue des rivières, limitant les inondations. En outre, le SCOT de la Métropole et celui du Pays entre Seine et Bray partagent la responsabilité de la préservation des grandes continuités écologiques régionales entre la vallée de Seine et le Pays de Bray en passant par les plateaux à l'est et au nord de Rouen. Pour cela, le SCOT de la Métropole a identifié une trame naturelle de l'espace rural à préserver et des continuités écologiques à restaurer sur les plateaux est et nord, en continuité du Pays entre Seine et Bray et qui sont complémentaires des mesures prises par le SCOT du Pays entre Seine et Bray visant à protéger des réservoirs de biodiversité mais aussi des corridors (correspondant notamment aux « axes diffus secondaires » du Pays, notamment les espaces 1 (Forêt de Roumare : Montigny, La Vaupalière), 2 (Vallée du Cailly : Saint-Jean-du-Cardonnay, Eslettes, Montville, Bosc-Guérard-Saint-Adrien, Fontaine-le-Bourg, Mont-Cauvaire, Saint-Georges-sur-Fontaine, Claville-Motteville, Saint-Germain-sous-Cailly, Cailly), 4 (Vallée du Robec Amont : Préaux, Quincampoix, Morgny-la-Pommeraye), 5 (Ravine de l'Aubette : Bois-d'Ennebourg, Bois-l'Evêque) et les axes C (Le Bois des Filles : Fontaine-le-Bourg, Saint-Georges-sur-Fontaine, Saint-André-sur-Caille, Morgny-la-Pommeraye), D (Le Plateau du Vimont : Morgny-la-Pommeraye, Pierreval, Bierville, Blainville-Crevon) et F (Le Val de l'Epinay : Mesnil-Raoul). Le SCOT du Pays entre Seine et Bray protège aussi les éléments paysagers, les prairies, les mares et les haies participant au maillage écologique du territoire et à la fonctionnalité des « axe diffus » identifié sur les plateaux.

Avec le SCOT de la CASE, les continuités majeures sont la vallée de la Seine (identifiée dans la trame bleue) et ses coteaux (ceinture verte des coteaux de Seine et coteaux calcicoles identifiés), ainsi que la continuité entre les grands massifs forestiers (identifiés en tant d'espaces naturels remarquables). Les prescriptions visant à protéger les zones humides et les zones d'expansion de crues, les forêts (lisière forestière protégée sur une trentaine de mètres) et les coteaux sont similaires à celles du SCOT de la Métropole.

Avec le SCOT du Roumois, les continuités majeures sont la vallée de l'Oison (pour laquelle il a défini un corridor aquatique et humide), les coteaux calcicoles de la vallée de Seine au niveau de Mauny, Caumont et de Barneville-sur-Seine (pour lesquels il a identifié des réservoirs et des corridors calcicoles), les franges de la forêt de la Londe-Rouvray et d'Elbeuf et les continuités forestières à assurer entre ce massif, la forêt de Mauny et la forêt de Brotonne (pour lesquels il a identifié des réservoirs et des corridors sylvo-arborés). Le SCOT du Roumois protège en outre le réseau de mares et les « espaces de nature relais », dont les prescriptions sont comparables à celles du SCOT de la Métropole sur la trame naturelle de l'espace rural. Les prescriptions visant à protéger ces espaces et à en préserver les fonctionnalités écologiques sont similaires à celles du SCOT de la Métropole. Des mesures sont prises pour protéger le lit majeur de l'Oison.

Avec le SCOT Caux Vallée de Seine, la continuité majeure est constituée par la vallée, notamment le corridor écologique des marais d'Heurteauville et de Saint Wandrille Rançon, complémentaires du marais du Trait sur le périmètre du SCOT de la Métropole. Ces deux marais sont protégés strictement par le SCOT Caux Vallée de Seine (zone humide fonctionnelle). De même, il prévoit des mesures pour protéger les lisières forestières.

■ L'accessibilité et la proximité

Un observatoire des équipements est en cours de définition. Il nourrira l'approche de la mobilité, en même temps qu'il permettra de travailler sur l'architecture des réseaux qui maillent et relient nos périmètres d'études (équipements, institutions, intercommunalités, territoires de vies, commerces....).

■ La constitution d'un référentiel logistique

Le positionnement géographique du Port de Rouen, entre domaine maritime et domaine fluvial, et la forte tradition industrielle de l'agglomération ont fait de la logistique un enjeu économique majeur. Dans une période de changements climatiques et énergétiques, la circulation des marchandises est un sujet fondamental à appréhender à une échelle territoriale aussi large que possible.

Plus récemment, à cette démarche technique s'est ajoutée une démarche politique d'InterSCOT, initiée par la Métropole fin 2012, afin de rassembler sur un mode informel basé sur l'égalité et le consensus les Présidents des SCOT et des EPCI de l'aire urbaine. La méthode de travail et de collaboration repose sur l'organisation de réunions de travail thématiques rassemblant des élus et des techniciens des territoires sur les visions prospectives des SCOT, et sur un rassemblement sous la forme d'une conférence des exécutifs des intercommunalités se réunissant environ deux fois par an. L'objectif est de partager une connaissance commune des enjeux relatifs à l'interSCOT identifiés dans chaque projet de territoire.

Les premiers travaux ont porté sur la mobilité / des déplacements, thème où les attentes de coordination entre les territoires étaient les plus fortes. A partir des données de l'Agence d'urbanisme et des territoires de SCOT, les informations sur les flux domicile-travail ont été partagées et les principaux enjeux de mobilité des projets de territoire identifiés. Une cartographie des mobilités à l'échelle de l'interSCOT a été bâtie.

D'un point de vue technique, en association avec les autres autorités organisatrices des transports (AOT) - Région, Département et Etat-, la méthode de travail consiste à :

- mieux appréhender le fonctionnement et l'organisation de la mobilité et des contraintes notamment financières (coûts d'exploitation comparés selon les transports collectifs) ou juridiques,
- travailler axe par axe pour approfondir la connaissance des flux de déplacements,
- identifier des pistes d'amélioration à court, moyen et long terme, nécessitant des études de faisabilité technique, préopérationnelle et financière,
- identifier des expérimentations possibles

A l'échelle de l'interSCOT, trois axes d'intérêt opérationnel à court terme se dégagent :

- le covoiturage
- les parkings relais
- la complémentarité des réseaux des différentes AOT.