ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) INCLUANT LE DOCUMENT D'AMENAGEMENT COMMERCIAL (DAC) METROPOLE ROUEN NORMANDIE Du 18 mars 2015 au 16 avril 2015

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

(Marianne Azario, Jean-Jacques Delaplace, Christian Baïsse)

Décisions du tribunal administratif de Rouen des 5 janvier et 3 février 2015
Arrêté du président de la Métropole du 11 février 2015

Les conclusions motivées et avis de la commission d'enquête font l'objet de documents séparés, conformément à la réglementation.

Rapport d'enquête publique

Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Métropole Rouen Normandie

SOMMAIRE

TOME 1 RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

I **OBJET DE L'ENQUETE** 3

1. Cadre juridique 3

Textes législatifs et réglementaires afférents au SCOT. 3

Textes législatifs et réglementaires afférents au DAC. 3

2. Projet de schéma de cohérence territoriale Métropole Rouen Normandie 4

TERRITOIRE DU SCOT 4

ELABORATION DU SCOT 5

CONTENU DU SCOT 8

II **ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE** 28

1. La désignation et phase préparatoire de l'enquête 28
2. Les modalités de l'enquête 30
3. La publicité 31
4. Les permanences 33
5. La clôture de l'enquête 34

III **ANALYSE DES OBSERVATIONS** 34

1. Analyse quantitative des observations 34
2 Analyse qualitative des observations 38

TOME 2 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS AU TITRE DU SCOT

TOME 3 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS AU TITRE DU DAC

Tome 1 : Rapport d'Enquête Publique

Préambule : Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole Rouen Normandie est un document de planification et d'orientation élaboré à l'échelle des 71 communes formant la Métropole. Le SCOT définit un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.
A l'échelle de l'agglomération, il fixe les orientations générales de l'organisation du territoire pour contribuer à son développement harmonieux sur un horizon d'une vingtaine d'années.
Son principal objectif est de rechercher le point d'équilibre entre le développement du territoire et la préservation des ressources naturelles (eau, sous-sol…) et des espaces agricoles, naturels et forestiers au regard des enjeux environnementaux

I) OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête porte sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC).

1. CADRE JURIDIQUE

Textes législatifs et réglementaires afférents au SCOT.

Dans le respect des principes généraux énoncés aux articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme, le contenu du SCOT est défini par les articles L.122-1-1 à L.122-19 et R.122-1 à R.122-15 du même code.
Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs (DOO). Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.
Le projet est soumis à enquête publique par le président de l'établissement public ayant la compétence SCOT et réalisée conformément au code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre I de ce code).

L'enquête publique a pour but d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.
Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision (article L.123-1 du code de l'environnement).
A l'issue de l'enquête publique, le SCOT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la commission d'enquête, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public.

Textes législatifs et réglementaires afférents au DAC.

Aux termes de l'article L.122-1-9 du code de l'urbanisme dans sa rédaction applicable à la présente procédure, le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT comprend un Document d'Aménagement Commercial (DAC), défini dans les conditions prévues à l'article L.752-1 du code de commerce dans sa rédaction applicable à la présente procédure.

Il délimite des zones d'aménagement commercial (ZACOM) en prenant en compte les exigences d'aménagement du territoire.
Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.
A peine de caducité, ce document d'aménagement commercial doit faire l'objet d'une enquête publique dans un délai d'un an à compter de la délibération prise par l'organe délibérant de l'établissement public en charge de la compétence SCOT. Dans le cadre de la présente enquête publique, le DAC ayant été intégré au SCOT et approuvé par délibération du 13/10/2014, la commission d'enquête rédigera un seul rapport d'enquête et deux conclusions motivées distinctes, l'une sur le SCOT, l'autre sur le DAC.
L'enquête publique est réalisée conformément au code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre I de ce code).

2. PROJET DE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE METROPOLE ROUEN NORMANDIE

TERRITOIRE DU SCOT

La Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) a été créée le 1er janvier 2010 par la fusion de quatre établissements publics de coopération intercommunale : la communauté d'agglomération de Rouen, la communauté d'agglomération d'Elbeuf-Boucle de Seine et les communautés de communes Seine-Austreberthe et Le Trait-Yainville.
La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a permis la transformation par décret au 1er janvier 2015 de la CREA en la Métropole Rouen Normandie. **Le territoire de la Métropole couvre les 71 communes suivantes :**

- **Amfreville-la-Mivoie**
- **Anneville-Ambourville**
- **Bardouville**
- **Belbeuf**
- **Berville-sur-Seine**
- **Bihorel**
- **Bois-Guillaume**
- **Bonsecours**
- **Boos**
- **Canteleu**
- **Caudebec-lès-Elbeuf**
- **Cléon**
- **Darnétal**
- **Déville-lès-Rouen**
- **Duclair**
- **Elbeuf-sur-Seine**
- **Épinay-sur-Duclair**
- **Fontaine-sous-Préaux**
- **Franqueville-Saint-Pierre**
- **Freneuse**
- **Gouy**
- **Grand-Couronne**
- **Grand-Quevilly**
- **Hautot-sur-Seine**
- **Hénouville**
- **Houppeville**
- **Isneauville**
- **Jumièges**
- **La Bouille**
- **La Londe**
- **La Neuville-Chant-d'Oisel**
- **Le Houlme**
- **Le Mesnil-Esnard**
- **Le Mesnil-sous-Jumièges**
- **Le Trait**
- **Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen**
- **Malaunay**
- **Maromme**
- **Montmain**
- **Mont-Saint-Aignan**
- **Moulineaux**
- **Notre-Dame-de-Bondeville**
- **Oissel**
- **Orival**
- **Petit-Couronne**
- **Petit-Quevilly**
- **Quevillon**
- **Quévreville-la-Poterie**
- **Roncherolles-sur-le-Vivier**
- **Rouen**
- **Sahurs**
- **Saint-Aubin-Celloville**
- **Saint-Aubin-Épinay**
- **Saint-Aubin-lès-Elbeuf**
- **Sainte-Marguerite-sur-Duclair**
- **Saint-Étienne-du-Rouvray**
- **Saint-Jacques-sur-Darnétal**
- **Saint-Léger-du-Bourg-Denis**
- **Saint-Martin-de-Boscherville**
- **Saint-Martin-du-Vivier**
- **Saint-Paër**
- **Saint-Pierre-de-Manneville**
- **Saint-Pierre-de-Varengeville**
- **Saint-Pierre-lès-Elbeuf**
- **Sotteville-lès-Rouen**
- **Sotteville-sous-le-Val**
- **Tourville-la-Rivière**
- **Val-de-la-Haye**
- **Yainville**
- **Ymare**
- **Yville-sur-Seine**

Ce territoire, marqué par la vallée de la Seine, à mi-chemin entre Le Havre et l'Ile de France, se compose de cinq boucles formées par les méandres de la Seine, dont celles de Rouen et d'Elbeuf fortement urbanisées, des vallées encaissées affluentes de la Seine et d'importants massifs forestiers et des plateaux agricoles (carte ci-dessous).

En quelques chiffres (données 2011), le territoire de la Métropole c'est :

- *71 communes et une surface de 661 km²,*
- *Environ 490 000 habitants,*
- *227 700 logements,*
- *230 200 emplois.*

ELABORATION DU SCOT

1) La mise en révision du précédent schéma directeur

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole Rouen Normandie fait suite au schéma directeur de l'agglomération de Rouen-Elbeuf approuvé en 2001 par les élus du syndicat mixte couvrant à cette époque le territoire des intercommunalités de Rouen et Elbeuf et dont le terme était prévu en décembre 2010.

Après un bilan de ce schéma directeur réalisé en 2009 et compte tenu de l'évolution géographique du territoire de la communauté au 1er janvier 2010 avec la fusion avec les intercommunalités de Seine-Austreberthe et Le Trait- Yainville, le conseil communautaire a prescrit en février 2010 la révision de ce schéma directeur et l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) sur le périmètre de la CREA et a défini par la même occasion les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation.

Dans la continuité des compétences exercées par la CREA et de celles dévolues à la Métropole Rouen Normandie, le SCOT de la CREA est devenu en 2015 le SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

2) La concertation

L'élaboration du SCOT s'est faite en concertation avec les partenaires de la CREA et les citoyens qui ont été tenus informés, tout au long de la procédure, du contenu du projet de SCOT. Cette concertation s'est faite au travers :

- De réunions publiques territorialisées (dénommées les « Cafés du SCOT ») à chaque étape du projet (Etape diagnostic, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Document d'Orientation et d'Objectifs). Ces réunions ont été organisées en partenariat avec les communes et ont permis de soumettre aux habitants les éléments du diagnostic réalisé, les enjeux identifiés, les orientations du PADD et du DOO. Le projet final a été présenté lors de deux réunions publiques.
- De réunions avec les partenaires associés représentants de 40 structures telles que services de l'état, chambres consulaires, Région, Département…
- De réunions de travail avec les élus des communes.
- De la mise à disposition d'informations sur la démarche : rubrique sur le site internet de la CREA, diffusion de plaquettes d'information, exposition sur les enjeux du territoire à échéance 2030 qui a circulé au sein des communes.
- La mise à disposition de registres au siège de la CREA et dans les pôles de proximité de Duclair, d'Elbeuf et du Trait ainsi que sur le site internet de la CREA.

3) La gouvernance

La gouvernance du SCOT a été organisée autour de quatre entités complémentaires qui ont participé à l'élaboration du SCOT et seront chargées de son suivi :

- La Commission Urbanisme, Planification et Habitat : cette commission est composée d'une trentaine d'élus de la Métropole et a pour but de suivre l'application des principes du SCOT dans les documents locaux d'urbanisme et de la transcription des orientations du SCOT dans le futur plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI),
- La Conférence Métropolitaine des Maires : instance de débat réunissant les maires des 71 communes de la Métropole qui sera le garant des orientations du SCOT et le lieu d'échanges et de réflexions sur le bilan du SCOT,
- Les Conférences Locales des Maires : représentant les territoires de proximité, elles sont des échelons locaux d'animation, de concertation et de débats sur l'élaboration et la mise en œuvre des grandes politiques métropolitaines d'aménagement,
- Le Conseil Consultatif de Développement : composé de représentants institutionnels, associatifs et civils qui ont été impliqués dans le cadre de l'élaboration du SCOT. Il pourra être sollicité dans le cadre des bilans et évaluation du SCOT.

4) Les grandes étapes du SCOT

L'élaboration du SCOT s'est déroulée de début 2010 à fin 2014 avec un séquencement en plusieurs étapes successives :

- **Une première étape de diagnostic** :

  Ce diagnostic a été réalisé en 2010 et 2011. Il a permis à la CREA d'identifier **6 enjeux pour le territoire :**

  - Une identité à renforcer.
  - Développer l'attractivité du territoire.
  - Garantir les solidarités.
  - Respecter les grands équilibres territoriaux.
  - Assurer la cohérence et la lisibilité des politiques publiques.
  - Conjuguer aménagement et environnement.

- **Une analyse de l'état initial de l'environnement** *:* cette analyse a permis de définir **6 enjeux essentiels en matière d'environnement sur le territoire :**

  - Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles, pour le maintien de la fonctionnalité écologique du territoire.
  - Respecter le cycle naturel de l'Eau soit la limitation du ruissellement et la prévention des inondations.
  - Préserver la ressource en eau souterraine.
  - Assurer un développement urbain et une dynamique économique du territoire en maîtrisant les risques pour les populations.
  - Exploiter durablement les ressources.
  - Maîtriser l'énergie pour une meilleure qualité de l'air.

- **L'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** *:*

Cette élaboration s'est déroulée durant l'année 2012. Le PADD traduit la vision politique de l'avenir du territoire et définit l'ambition pour son développement à un horizon d'une vingtaine d'années.

- **L'élaboration du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)** ***:***

Ce document qui a été élaboré au cours des années 2013 et 2014 répond aux objectifs stratégiques du PADD en précisant par thématique les orientations impératives et/ou incitatives permettant de les atteindre. Il constitue la partie opérationnelle et réglementaire du SCOT.

Ce document comprend également le Document d'Aménagement Commercial (DAC) concernant les orientations propres à l'équipement commercial.

CONTENU DU SCOT

Préambule : chaque pièce du dossier fait l'objet d'une synthèse du document suivie d'une analyse de la commission. Afin de faciliter la lecture de ce document, l'analyse de la commission apparaît en italique.

1. La notice de présentation de l'enquête publique

Cette notice rappelle très succinctement :

- Le contexte d'élaboration du SCOT depuis 2010, avec le périmètre de la Métropole comprenant 71 communes (cf. liste des communes en paragraphe 2.A).
- L'élaboration des trois documents qui constituent le SCOT (cf. paragraphes C.5, C.6, C.7 du présent rapport) :
  -Le rapport de présentation composé de 9 tomes,
  -Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
  -Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui comprend le document d'aménagement commercial (DAC).
- La phase de concertation qui s'est déroulée de 2011 à 2014 (cf. paragraphes B.2 et C.3 du présent rapport).
- La consultation des personnes publiques associées. Cette phase de trois mois a précédé l'enquête publique. Tous les avis émis durant la consultation ont été intégrés au dossier d'enquête (cf. paragraphe C.4 du présent rapport).
- L'organisation et le déroulement de l'enquête publique (cf. chapitre II du présent rapport) :
  - Rappel des principaux textes régissant l'enquête.
  - Le déroulement de l'enquête (les dates de l'enquête, la désignation des commissaires enquêteurs).
  - Les modalités d'organisation de l'enquête dans les 71 communes du territoire du SCOT et au siège de la Métropole, la mise à disposition du public du dossier d'enquête et d'un registre pour que le public puisse consigner ses observations, propositions et contre-propositions éventuelles ; possibilité de déposer les observations par voie électronique sur une adresse dédiée, etc.
  - La suite de la procédure d'enquête publique : il appartiendra à la Métropole de procéder, en tant que de besoin, aux modifications à apporter au projet de SCOT au vu des observations exprimées, d'une part, lors de la phase de consultation préalable des PPA et, d'autre part, durant l'enquête publique, ainsi qu'au vu du rapport, des conclusions et avis de la commission d'enquête. Il appartiendra ensuite au Conseil de de la Métropole d'approuver par délibération le SCOT, lequel sera rendu exécutoire par le préfet deux mois après sa publication.

Analyse de la commission sur la notice de présentation : *Tous les éléments d'information relatifs à l'élaboration du SCOT et au déroulement de l'enquête publique sont exposés et le document est parfaitement clair pour le public.*

2. Le recueil des pièces administratives

Ce recueil comprend les pièces suivantes qui ont été ajoutées au dossier d'enquête :

- Délibération du 1er février 2010 du Conseil de la Créa, relative à l'engagement de la procédure d'élaboration du SCOT, aux objectifs poursuivis et aux modalités de concertation.
- Délibération du 25 juin 2012 du Conseil de la Créa, complétant la délibération du 1er février 2010 sur les objectifs poursuivis.
- Délibération du 13 octobre 2014 du Conseil de la Créa, relative à l'arrêt du projet de SCOT et à l'approbation du bilan de la concertation.
- Arrêté du 11 février 2015 de mise à l'enquête publique du projet de SCOT.
- Avis d'enquête publique (affichage en mairie, à la Métropole, insertion dans la presse).
- Copie des annonces légales (4 publications : cf. Paris-Normandie édition des 25 février 2015 et 19 mars 2015, Liberté Dimanche édition des 1 mars 2015 et 22 mars 2015.

Analyse de la commission sur le recueil des pièces administratives : *Les pièces constitutives du dossier sont présentes et lisibles.*

3. Le bilan de la concertation du SCOT

Dans le cadre de l'élaboration du projet de SCOT, la Créa a mis en place, à partir de 2011, tout un dispositif de concertation (cf. paragraphe 2.B.2), organisé géographiquement avec notamment des ateliers de travail participatifs et des réunions publiques spécifiques.

C'est la commission urbanisme et planification de la Créa, composée d'élus communautaires, qui a constitué l'organe de pilotage et de suivi de l'élaboration du SCOT, contribuant ainsi à la construction du projet. En outre, un travail d'expertise a été mené par le conseil consultatif de développement qui est une assemblée consultative transversale et pluridisciplinaire, réunissant près de 200 acteurs de la vie locale : économiques, syndicaux, sociaux, associatifs, institutionnels, personnalités qualifiées et citoyens volontaires.

Les premières réunions publiques - « Les Cafés du SCOT » - ont été organisées, en septembre 2011, sur sept secteurs. Ils ont permis, d'une part, d'aller à la rencontre du public avec les élus communaux et, d'autre part, de soumettre aux habitants les éléments du diagnostic du territoire réalisé et de **débattre de trois thématiques : mixité et solidarité, proximité et mobilité, et croissance et développement.**

Cette démarche participative a permis, dans un premier temps, de mener une réflexion prospective qui a conduit à définir les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et de dégager ainsi les enjeux du territoire et de fixer les objectifs des politiques publiques (urbanisme, logements, transports et déplacements, commerces, équipements, environnement, etc.), l'ambition principale du PADD étant la mise en cohérence des politiques publiques au service du développement durable du territoire. Le PADD a été approuvé en juin 2012 par le conseil communautaire.

La réflexion et la concertation, poursuivies en 2012 et 2013, au travers de groupes de travail et de réunions publiques, avec sept nouveaux Cafés du SCOT, ont ensuite permis de déterminer les orientations générales du document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui constitue le document réglementaire ayant par conséquent une portée juridique et dont les dispositions s'appliqueront ensuite au plan local d'urbanisme intercommunal.

Quatre thématiques ont été retenues pour l'élaboration du DOO : équipement-consommation d'espaces-habitat, trame verte et bleue-paysage-environnement, économie-forêt-agriculture-commerce, transport-cohérence-urbanisme.

Ces ateliers de travail ont permis de poursuivre la dynamique de réflexion collective initiée et le projet de SCOT a pu ainsi être soumis, in fine, aux élus communautaires et communaux au travers de réunions, de conférences des maires et de commissions diverses.
Le projet final du SCOT a été présenté lors de deux réunions publiques en juin 2014 à Rouen et à Elbeuf et cette dernière étape a ainsi clôturé la démarche de concertation engagée depuis 2011. Le projet de SCOT a été arrêté en octobre 2014 par le conseil communautaire.

Le bilan de la concertation fait apparaître que tout au long de cette procédure obligatoire, auront été organisées entre 2011 et 2014 :

- Plus de 60 réunions de travail avec les élus.
- 18 réunions publiques, dont « Les Cafés du SCOT », qui ont mobilisé environ 250 participants : habitants, entreprises, associations, notamment.
- 5 réunions avec les partenaires de 40 structures (État, collectivités, chambres consulaires, etc.).

Chaque étape de l'élaboration du SCOT a donné lieu à la diffusion d'informations en amont puis d'une restitution : site Internet de la Créa, large diffusion de comptes rendus illustrés reprenant les principales préoccupations soulevées par les participants et les réponses apportées, communiqués et articles de presse, etc.

Analyse de la commission sur le bilan de la concertation : *La commission d'enquête tient à souligner l'important travail qui a été mené par la CREA, dans un souci de totale transparence et d'efficacité, durant toute la procédure de concertation préalable.*

4. Le recueil des avis des personnes publiques associées et de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, après avoir arrêté son projet de SCOT, la Créa a procédé, par courrier du 17 novembre 2014, aux consultations des personnes publiques associées (PPA), et des personnes publiques consultées (PPC), ces consultations étant rendues obligatoires par les dispositions du code de l'urbanisme. Au total, 162 PPA et PPC ont été consultées sur la base des documents afférents au projet de SCOT arrêté.

La Métropole (anciennement la Créa) a reçu 61 réponses, soit un taux de participation de seulement 37,6 %. Ces réponses se répartissent comme suit, en précisant que le mot « remarques » est ici à prendre sous sa forme générique (remarques et/ou observations et/ou propositions de modifications) :

- avis favorable sans réserves ni remarques : 22
- avis favorable avec réserves : 16
- avis favorable avec réserves et remarques : 1
- avis favorable avec remarques : 14
- avis simple avec remarques : 5
- pas d'avis ni observation : 1 (Heurteauville)
- avis défavorable : 2 (Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et Oissel).

Le présent recueil des avis exprimés (36 favorables et 2 défavorables) reprend sous forme aussi synthétique que possible, les réserves et/ou remarques présentées sur plusieurs dizaines de pages.

4.1 : Les 71 communes membres de la Métropole Rouen Normandie consultées au titre du 2° de l'article L. 122-8 du code de l'urbanisme :

Un tableau récapitulatif de synthèse des 71 communes consultées figure en annexe 4 du présent rapport. Les 16 communes suivantes ont donné leur avis sur le projet de SCOT avec réserves et/ou remarques :

Commune de Bihorel : avis favorable avec remarques :

- Il est demandé, pour la ligne 30 de bus, l'augmentation du nombre de rotations et l'élargissement de l'amplitude horaire.
- Sur le commerce intermédiaire, ont été oubliés deux centres commerciaux au rayonnement supra-communal : celui du Chapitre et le centre Kennedy au Plateau des Provinces.
- Sur l'effort de densification dans les zones déjà urbanisées, il est constaté que les divisions parcellaires engendrent des difficultés dans les relations de voisinage. D'autre part, il est considéré qu'une parcelle en dessous de 200 m², en milieu urbain, est trop petite pour recevoir un dispositif d'assainissement individuel.

Commune de Bois-Guillaume : avis favorable avec cinq réserves :

- Il n'est prévu aucune perspective quant au devenir de l'aéroport de Boos alors que les débats antérieurs ont démonté qu'il est d'importance pour l'avenir du territoire.
- L'objectif ambitieux de construire 3000 logements par an n'est pas en adéquation avec la capacité d'intégration économique du territoire.
- Concernant le devenir des zones à urbaniser, il est fixé un ratio de 50 logements à l'hectare. Il est demandé une modulation pour tenir compte de la proximité de zones agricoles et des zones d'habitat situées dans leur périphérie.
- Il est demandé, d'une part, de poursuivre la ligne de bus F1 jusqu'à la Plaine de la Ronce pour desservir les activités tertiaires de ce secteur et, d'autre part, une meilleure prise en compte de l'axe structurant que constitue la route de Neufchâtel.
- En corrélation avec le point précédent, il serait judicieux de prévoir à terme l'aménagement du parking relais de transport en commun au nord du giratoire des Rouges Terres, afin de dédier les espaces libres actuels aux activités tertiaires et à la construction de logements.

Commune de Boos : avis favorable avec deux réserves portant sur :

- La demande de 30 logements de densité par hectare au lieu des 40 prévus.
- Le développement des transports en commun et l'aménagement de la RD 6014 dès la 1ère phase du SCOT pour des raisons environnementales et de sécurité.

Commune de Canteleu : avis favorable sous réserve de discussions portant, d'une part, sur la délimitation des emprises de la trame naturelle à définir et, d'autre part, sur la mise à jour des jardins familiaux.

Commune de Caudebec-lès-Elbeuf : avis favorable avec trois réserves :

- Possibilité de développer les pôles commerciaux majeurs actuels sans concurrencer les centres régionaux.
- Assurer de la souplesse dans les espaces urbains où 50 logements sont fixés par hectare.
- Possibilité d'urbaniser une partie du foncier au sud de la commune (Mare aux Bœufs).

Commune de Duclair **:** avis favorable sous réserve de réduire, pour Duclair, le nombre de 40 logements par hectare fixé dans les Pôles de vie.

Commune d'Elbeuf-sur-Seine **:** avis favorable avec quatre réserves :

- Désaccord sur le diagnostic relatif à la population de la commune, en augmentation depuis 2011, et sur le taux constaté de vacance important des logements qui est consécutif à des démolitions dans le cadre d'opérations ANRU.
- Étendre, au-delà des seules rues des Martyrs et de la République, le périmètre du secteur commercial qui doit correspondre au secteur « Cœur de Pays ».
- Revoir le périmètre du corridor de la trame boisée et rendre compatible, avec la ZAC Marignan, le périmètre de la trame naturelle de l'espace rural en centre-ville.
- Anticiper la programmation du 3ème franchissement de la Seine pour faciliter les liaisons Rouen-Elbeuf.

Commune du Mesnil-Esnard **:** avis favorable avec remarques :

- L'accroissement de population estimé à 40 000 habitants n'est pas en adéquation avec la réalisation projetée de 50 000 à 60 000 logements nouveaux.
- L'enveloppe d'urbanisation de 1 450 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers ne doit pas nuire à la volonté de préservation de la biodiversité, ni à une gestion économe des ressources en eau.
- L'inscription du contournement Est, liaison A28-A13, n'est pas suffisamment affirmée.

Commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen **:** avis défavorable portant sur :

- L'insuffisance du réseau de transport en commun qui ne répond pas à la demande de la population.
- Le désaccord sur le tracé de la variante « préférentielle » de la liaison A28-A13 du contournement Est de Rouen. Cette variante ne respecte pas les trames verte et bleue et elle est consommatrice d'espaces agricoles. Elle portera en outre atteinte au cadre de vie des habitants.
- Le développement économique manque de précisions et n'apporte pas d'éléments tangibles.

Commune de Mont-Saint-Aignan **:** avis favorable avec quatre réserves :

- Ne pas compromettre l'urbanisation future de tout ou partie du site du Bel Évent.
- Préciser que la programmation en matière de logement doit être considérée comme une orientation à l'échelle du territoire de la Métropole.
- Faire figurer la zone de la Vatine/La Bretèque parmi les pôles tertiaires majeurs de la Métropole.
- Limiter l'application des seuils minimaux de densité aux abords de la seule ligne TEOR.

Commune de Notre-Dame-de-Bondeville **:** avis favorable avec deux réserves :

- Il est fait état sur la zone humide du Linoléum à vocation d'espace de biodiversité, une exception juridique de « déclaration d'utilité publique ».
- La commune souhaite être associée à l'étude de l'éventuel franchissement de la Vallée au niveau sud du Linoléum.

Commune d'Oissel **:** avis défavorable portant sur l'armature urbaine du SCOT qui est à contresens des objectifs de développement de la commune à court, moyen et long terme portant ainsi atteinte au développement urbain, économique et environnemental de la commune. Il est fait référence à plusieurs points justifiant l'avis défavorable, notamment le manque d'objectifs sur le territoire communal, par exemple la zone de la Briqueterie

Commune de Saint-Aubin-Celloville **:** avis favorable avec 6 réserves :

- Sur la délimitation des pôles commerciaux le document graphique doit être établi à une échelle plus précise afin de mieux faire apparaître la localisation des pôles intermédiaires et les possibilités d'extension sur les parcelles attenantes.
- Préciser que dans les pôles commerciaux intermédiaires, les projets de création, d'extension et de changement d'activités des magasins, ne sont pas soumis à l'analyse préalable des besoins existants et futurs des populations.
- Le désaccord porte sur les équipements commerciaux et artisanaux pour les achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activités commerciales.
- Sur la liaison A28-A13, il aurait été souhaitable de faire figurer le tracé arrêté par le préfet afin de lever toute ambiguïté. D'autre part, le projet routier sera gros consommateur d'espaces agricoles.
- Aucune précision n'est apportée concernant l'implantation d'une aire d'accueil des Gens du voyage.
- Aucune information relative au projet de construction d'une nouvelle Maison d'arrêt dont l'implantation avait été envisagée sur le Plateau Est de Rouen.

Commune de Saint-Étienne-du-Rouvray **:** Dans un premier temps, le conseil municipal, dans sa séance du 11 décembre 2014, avait donné un avis défavorable au projet de SCOT et avait décidé d'engager la saisine du préfet, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, considérant que ce projet compromettait les intérêts de la commune.
Toutefois, à la faveur des discussions et négociations engagées avec les services de la Métropole et de l'État, la municipalité, dans sa séance du 12 février 2015, est revenue sur sa décision et a, finalement, donné un avis favorable assorti de cinq réserves :

- La reconnaissance explicite du projet Guérin.
- La mention du projet Guérin sur la thématique « transport en commun », voire « habitat ».
- La suppression du réservoir boisé du secteur Guérin et sa transformation en corridor boisé.
- L'affinement local des périmètres de la Vente Olivier Nord et Sud et de la trame d'espaces agricole sur Guérin (en vue de sa suppression).
- Lancement d'un travail spécifique d'orientations d'aménagement sur Guérin dont les résultats sont attendus avant l'approbation du SCOT pour permettre de se prononcer favorablement.

Commune de Saint-Pierre-lès-Elbeuf **:** avis favorable avec observations :

- Souhait, d'une part, de limiter la densification des quartiers résidentiels existants afin de préserver l'acceptabilité sociale et, d'autre part, de favoriser une intégration harmonieuse des nouveaux projets avec leur environnement.
- Souci de préserver les espaces agricoles, importants sur le territoire communal, mais souhait d'une zone agricole plus respectueuse de l'environnement au nord-est de la commune.
- Volonté municipale de renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville, tout en assurant le maintien de la zone économique de l'Oison.

Commune d'Yville-sur-Seine **:** avis favorable avec 3 réserves :

- Le principe des parcelles plus petites ne devrait pas systématiquement s'appliquer en zone rurale (problèmes des questions de voisinage et de l'implantation de l'assainissement non collectif).
- Mise en œuvre du SCOT avec souplesse et discernement afin de tenir compte des particularités communales (inondabilité des terrains constructibles situés en centre bourg).
- Le SCOT ne répond pas à la problématique du risque d'inondation par la Seine, les digues étant sous-dimensionnées et mal entretenues, ce qui, d'une part, ne permet pas d'envisager de nouvelles constructions (en dehors de la zone des Sablons) et, d'autre part, pose le problème de la préservation des maisons existantes.

4.2 : Les communes et les EPCI limitrophes de la Métropole Rouen Normandie consultées au titre du 3° de l'article L. 122-8 du code de l'urbanisme :

Figure en annexe 4 du présent rapport, les 50 communes et les 10 communautés de communes limitrophes qui ont été consultées. Ont donné leur avis sur le projet de SCOT avec réserves et/ou remarques :

Commune de Criquebeuf-sur-Seine **:** avis favorable avec une réserve :

- Il est à craindre que le contournement Est de l'agglomération elbeuvienne génère sur la RD 321 une augmentation de trafic, inadaptée au regard de son gabarit, de son actuelle dangerosité, de la proximité des habitations et de la saturation permanente de l'échangeur de Criquebeuf.

Commune de La Haye-Malherbe **:** avis favorable mais trois réserves de la municipalité qui souhaite :

- Participer à des réunions de travail pendant toute la phase des études des projets routiers de la Métropole concernant, d'une part, le contournement Est de l'agglomération elbeuvienne et, d'autre part, de l'axe structurant vers le secteur « Seine-Eure » ;
- Être associée à la future démarche de la Métropole sur l'élaboration de son schéma de gestion des eaux pluviales ;
- Être associée à l'élaboration du PAVE, le plan de mise en accessibilité (pour les handicapés) de la voirie et des aménagements des espaces publics.

Commune de La Vaupalière **:** avis favorable avec volonté affichée de poursuivre un travail en commun entre les deux territoires (SCOT de la Métropole et SCOT du Pays entre Seine et Bray), notamment sur la préservation de l'environnement, le développement économiques, les transports en commun et la ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie.

Commune de Saint-Jean-du-Cardonnay **:** avis favorable avec les mêmes observations que La Vaupalière (ci-dessus).

Commune de Saint-Ouen-du-Tilleul **:** avis favorable avec 1 réserve (courrier annexé à la délibération) : La desserte, inexistante, de la commune dans le cadre du développement des liaisons de transports en commun.

4.3 : <u>Avis des personnes publiques associées, consultées au titre du 1° de l'article L. 122-8 et de l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme</u> :

Un tableau récapitulatif de synthèse des 13 personnes publiques consultées figure en annexe 4 du présent rapport. Ont donné leur avis sur le projet de SCOT avec réserves et/ou remarques :

Chambre de commerce et d'industrie de Rouen : avis favorable avec observations, notamment :

- Souhait que les orientations du SCOT concernent également les zones d'activités industrialo-portuaires Est et Ouest de l'agglomération rouennaise.
- Les contraintes affichées en matière de protection des réservoirs de biodiversité risquent de compromettre la réalisation du contournement Est de Rouen.
- Ne pas limiter la circulation des poids-lourds desservant des secteurs d'activités du territoire au seul niveau du réseau structurant de la voirie (problème des livraisons urbaines de « desserte locale fine »).
- L'aéroport de Rouen Vallée de Seine n'est pas suffisamment pris en considération.
- Promouvoir pour le foncier économique un observatoire d'aide à la décision sur la mobilisation rapide de surfaces disponibles à l'implantation d'entreprises.
- Il manque une orientation visant à encourager l'implantation de commerces de détail dans les zones d'activités économiques.
- Les orientations en matière d'hébergement touristique sont imprécises.
- Les orientations environnementales portent atteinte à la pérennité des activités d'extraction de granulats.
- L'échelle du plan de la zone d'aménagement commercial du centre-ville de Rouen ne permet pas une lecture précise des limites crénelées de cette ZACOM.
- La CCI de Rouen demande à être associée à la gouvernance du suivi du SCOT.

Chambre d'agriculture de Seine-Maritime : avis favorables avec remarques :

- Interrogation sur la pertinence de faire porter sur le fond voisin une servitude de lisière de forêt en particulier en matière de sécurité.
- Opposition à la construction de centrales photovoltaïques au sol afin d'éviter une consommation induite de foncier par report.
- Les calculs faits pour déterminer la consommation foncière sur les bourgs et villages sont réalisés avec une densité de 15 logements et non 17,5 pour prendre en compte la moyenne de 15 à 20 logements par hectare.
- La consommation foncière liée à la création de zones économiques devrait être décomptée dans l'enveloppe des 960 hectares « activités économiques ».
- Pour la partie agricole et forestière, il est proposé des modifications et/ou des compléments de rédaction du DOO, notamment sur la problématique foncière pour la production maraîchère.
- Prise en compte, dès la conception des aménagements structurants nouveaux de la question de la circulation des engins agricoles pour accéder aux parcelles.
- Les trames vertes et bleues ne doivent pas interdire la construction de bâtiments agricoles.

Parc naturel régional des boucles de la Seine normande : avis favorable sous réserve d'inscrire dans le DOO les dispositions suivantes :

- L'enveloppe maximale globale (habitat et activité économique) possible sur le territoire du Parc.

- Pour les « zones de proximité » (zone de développement économique), demander à justifier de l'absence de disponibilité foncière dans les communes à proximité (réflexion supra-communale), ainsi qu'une surface maximale d'extension ou de création.
- Définir les enveloppes de mesures compensatoires nécessaires et proposer des secteurs qui pourraient être favorables pour accueillir ces mesures compensatoires.
- Réaliser un inventaire du patrimoine bâti ordinaire remarquable afin d'édicter des mesures de sauvegarde et de réhabilitation du bâti ancien.
- Faire apparaître les projets spécifiques du vélo-route et de la route des fruits.

Préfet de la Seine-Maritime (Direction départementale des territoires et de la mer) : avis favorable avec 10 pages d'observations portant notamment sur les points suivants :

- Les orientations du DOO devraient être moins sujettes à interprétation dans la perspective de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI).
- Le DOO gagnerait à être conforté pour assurer pleinement son rôle de document intégrateur des documents de rang supérieur afin de ne pas fragiliser le SCOT, sur le plan juridique, pour l'élaboration du PLUI.
- Permettre une répartition adaptée sur le territoire des besoins fonciers (habitat et activités) en fonction de l'évolution démographique constatée.
- Les orientations sur les besoins de constructions nécessiteraient d'être plus précises.
- Mettre plus en adéquation le volet « logistique et portuaire » avec la stratégie de développement du Grand port maritime de Rouen et apporter quelques adaptations dans la traduction du Schéma de cohérence écologique, dans le respect des enjeux environnementaux.

Région de Haute-Normandie : avis favorable avec remarques annexées dans un document de synthèse de 9 pages où sont notamment traités les points suivants :

- Le développent territorial et l'occupation des sols : organisation territoriale, espaces à vocation économique et résidentielle.
- Le développement économique : zones d'activités artisanales et industrielles, équipements commerciaux, agriculture et tourisme.
- Protection environnementale : orientations jugées positives toutefois, pour les infra-structures nouvelles, l'objectif « éviter » n'est pas suffisamment pris en compte.
- Mobilité et déplacements : le contournement Est de l'agglomération rouennaise aurait mérité un traitement spécifique par rapport au contournement d'Elbeuf. D'autre part, il est noté l'absence de desserte des zones industrielles et commerciales par des infrastructures favorisant les « modes doux de déplacement ».
- Domaine du climat, de l'air et de l'énergie : qualité de l'air (notamment, identifier les secteurs exposés aux polluants), les déchets et les nuisances (propositions de revoir la hiérarchisation des modes de traitement des déchets).
- Apporter des précisions sur le calendrier et la méthodologie de révision du SCOT.

Département de la Seine-Maritime : avis favorable avec remarques et corrections proposées portant notamment sur la biodiversité et les espaces naturels, la gestion des risques, l'assainissement et la gestion des eaux pluviales et des inondations.

Syndicat d'aménagement du Roumois (Sydar) : avis favorable avec remarques, notamment sur :

- Transports et déplacements : la coopération entre les deux territoires (Métropole et Sydar) doit conduire à mettre en place un outil de dialogue et de négociation pour permettre de définir conjointement la stratégie en matière de transport en commun afin de mettre un terme à la rupture de service due à « l'effet frontière ».

- Commerce : faciliter le renforcement de la dynamique commerciale entre les deux territoires et ne pas engendrer l'évasion commerciale déjà élevée depuis le Roumois.
- Développement économique : il est demandé que des règles concernant les petites zones d'activités de proximité puissent être introduites afin d'éviter une concurrence aux frontières entre les deux territoires.
- Tourisme et agriculture : renforcer les coopérations avec le Roumois.
- Environnement, trames verte et bleue : difficultés à faire dialoguer les continuités écologiques des deux territoires.

Syndicat mixte du Pays entre Seine et Bray : avis favorable avec remarques :

- Il est regretté l'absence d'une distinction plus perceptible entre les communes identifiées dans les espaces urbains, catégorie présentant une hétérogénéité importante.
- Nouveaux logements : confusion au niveau du DOO qui met en avant la construction de 54 000 nouveaux logements comme étant l'objectif global alors qu'il est de 60 000 sur la totalité du territoire de la Métropole.
- Objectifs de densités : le DOO ne précise pas si les densités demandées sont déclinées sous la forme brute ou la forme nette.
- Développement économique : d'une part, le rôle moteur de la Métropole ne doit pas fragiliser économiquement les territoires périphériques et, d'autre part, l'impact économique et foncier des zones d'activités de faible envergure ne doit pas être négligé.
- Commerces : la Métropole doit être vigilante sur le développement des pôles situés aux franges des territoires.
- Déplacements : rechercher une cohérence et une complémentarité des réseaux de transports en commun aux limites des deux territoires (des propositions d'amélioration sont proposées).

Communauté d'agglomération Seine-Eure : avis favorable avec 3 réserves portant sur l'inscription :

- du projet de contournement Est de l'agglomération elbeuvienne dont le tracé impacte le hameau de la Vallée et qui va générer un risque de flux nouveau transitant par Louviers ;
- du projet de liaison A28-A13 qui ne prend pas en compte la position exprimée par la Communauté d'agglomération Seine-Eure dans sa délibération du 10 juillet 2014 ;
- d'une zone de captage d'eau potable potentielle située en partie sur le territoire de la commune de Martot.

4.4 : Avis de la commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA) consultée au titre du 4° de l'article L. 122-8 du code de l'urbanisme : avis favorable avec remarques :

- Le besoin foncier (700 ha pour le développement de l'habitat) est à décliner selon les 4 typologies de communes que le DOO retient, en particulier pour les bourgs/villages et pôles de vie.
- Le besoin foncier pour le développement éventuel de zones d'activités (ZA) communales est à estimer et à encadrer.
- En cas de nouvelles ZA, hors tissu urbain existant, la consommation de l'espace en résultant doit être comptabilisée dans le plafond fixé à 380 hectares.
- Le besoin foncier pour le développent économique doit être décliné et réparti selon les différentes ZA retenues dans le DOO.

4.5 : Avis de l'autorité environnementale (préfet du département de la Seine-Maritime) consultée au titre des articles L. 121-12 et R. 121-15 du code de l'urbanisme :

L'avis porte uniquement sur l'étude du volet environnemental relatif au projet de SCOT. La prise en compte de l'environnement est jugée très satisfaisante et répond à l'ensemble des enjeux environnementaux et de santé environnementale. Les différentes études engagées sont considérées comme étant complètes et de qualité, Les mesures proposées d'évitement et de réduction des impacts négatifs sont adaptées avec absence d'impacts notables de la mise en œuvre du SCOT sur les sites Natura 2000. Le résumé non technique du rapport environnemental est clair pour le grand public.
Toutefois, il est à noter les observations suivantes concernant le DOO :

- Reprendre les prescriptions de la directive territoriale d'aménagement relatives aux espaces naturels majeurs des boucles de la Seine.
- Inscription de l'enveloppe maximale globale d'artificialisation permise par la charte du parc naturel régional (habitat et activités) sur les communes comprises dans le parc.
- Le DOO aurait gagné en compréhension en traitant clairement ce qui relève, d'une part, des prescriptions et, d'autre part, des recommandations, les plus nombreuses, dont la portée juridique n'est pas précisée.

4.6 : Organismes consultés au titre de l'article R. 122-8 du code le l'urbanisme dans le cadre de la consommation d'espace induite par le projet de SCOT :

Ont été consultés dans ce cadre, le centre national de la propriété forestière (CNPF) et la chambre d'agriculture de Seine-Maritime. Le CNPF n'a pas répondu. Voir précédemment (§ C.4.3) l'avis de la chambre d'agriculture.

4.7 : Autres organismes associés au cours de la procédure d'élaboration du SCOT :
Un tableau récapitulatif de synthèse des 15 organismes consultés figure en annexe 4 du présent rapport. Ont donné leur avis sur le projet de SCOT avec réserves et/ou remarques :

Groupement d'intérêt public (GIE) Seine-Aval : le GIE fait un certain nombre de propositions concrètes pour modifier et/ou compléter certaines dispositions du rapport de présentation et du document d'orientation et d'objectifs, notamment celles qui intéressent directement la vallée de la Seine et le fleuve proprement dit.

Office national des forêts : simple avis avec propositions de modifications à apporter à la rédaction du rapport de présentation et du DOO pour certains points particuliers relatifs au domaine forestier.

SNCF Réseau : avis portant sur les points suivants, en accord avec les orientations du SCOT : projet de nouvelle gare Saint-Sever à Rouen et de la ligne nouvelle Paris Normandie, valorisation de l'infrastructure ferroviaire existante, renforcement du rôle des gares dans le maillage urbain et préservation du fret ferroviaire.

Grand port maritime de Rouen : avis favorable avec réserves et remarques sur 7 pages portant sur la rédaction du DOO et sur certains tomes du rapport de présentation ainsi que sur les annexes cartographiques qui manquent de lisibilité.
D'une part, les réserves rassemblent les sujets les plus significatifs au regard des enjeux portuaires et, d'autre part, les remarques concernent des demandes de compléments et/ou de modifications nécessaires à la bonnes compréhension ou à la levée d'éventuelles ambiguïtés (notamment sur le domaine portuaire : trames verte et bleue, zones humides, réservoirs et corridors écologiques).

Syndicat mixte du bassin versant Austreberthe et Saffimbec : Trois communes de la Métropole sont situées sur le bassin versant de l'Austreberthe (Saint-Paër, Saint-Pierre- de-Varengeville et Duclair). Le projet de SCOT fait l'objet de remarques et de propositions qui concernent :

- La prise en compte du risque inondations et de la non-aggravation de ce risque par les nouveaux projets urbains.
- Les thématiques du schéma d'aménagement et de gestion des eaux en cours d'élaboration sur le bassin versant de l'Austreberthe.

Plusieurs propositions sont présentées pour modifier et/ou compléter certains thèmes du DOO.

Analyse de la commission sur les avis émis *: Toutes les personnes publiques qui devaient être consultées l'ont été. La commission d'enquête note avec satisfaction que la Métropole est allée au-delà des consultations rendues obligatoires par le code de l'urbanisme. Néanmoins un certain nombre d'avis de collectivités pourtant pris dans les délais impartis, sont parvenus tardivement à la Métropole sur le temps de l'enquête publique. En concertation entre le maître d'ouvrage et la commission d'enquête, il a été défini une procédure d'ajout de pièces au dossier mis à la disposition du public*.

La commission reprend dans son procès-verbal d'observations quelques-unes des remarques qui ont fait l'objet de réserves ou d'avis défavorable, remarques sur lesquelles la commission a jugé opportun d'interroger le maître d'ouvrage, au regard de leur caractère de propositions ou contre-propositions au projet de SCOT.

5. Le rapport de présentation

Le rapport de présentation est divisé en 9 tomes.

Tome 1 : **La présentation générale du dossier**
Ce document reprend l'élaboration, le contenu, l'évaluation du SCOT de façon globale pour en faciliter la compréhension.

Tome 2 : **Le résumé non technique**
De façon synthétique et non technique sont résumés les éléments constitutifs du territoire, les enjeux, les choix opérés, la traduction réglementaire de ces choix, les incidences environnementales du SCOT, l'articulation de ce schéma avec les autres documents, plans ou programmes et le suivi du SCOT.

Tome 3 : **Le diagnostic territorial**

C'est la première étape dans le processus d'élaboration du SCOT, ce diagnostic a été établi à partir du découpage de la CREA en 7 secteurs (Seine-Austreberthe, Rive Gauche, Secteur d'Elbeuf, Vallée du Cailly, Plateau Est, Plateau Nord).
Le but est d'appréhender le fonctionnement du territoire, ce à **trois échelles** :

- L'échelle de la proximité : il s'en dégage une forte présence de la Seine, une tendance à la concentration d'emplois, de commerces, services alors que la population se disperse ; des disparités entre les 2 rives de la Seine, l'augmentation de la mobilité, l'utilisation forte de la voiture avec une part modale des transports en commun (TEC) en constante progression.

- L'échelle d'agglomération : il s'en dégage le rôle important des espaces naturels et ruraux, l'exposition du territoire aux risques, la nécessité d'une diversification de logements, l'amélioration du bâti ancien, le poids de l'industrie, la tertiarisation de l'économie, le manque d'attractivité pour les entreprises, la centralité rouennaise, la nécessité de réduire la consommation de foncier et d'articuler urbanisation et TEC.
- L'échelle métropolitaine : il s'en dégage une formidable situation géographique au carrefour de flux de voyageurs et marchandises, la nécessité d'accompagner les mutations industrielles et de développer les filières de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, le constat d'un déficit migratoire.

De ce diagnostic, se dégagent 6 enjeux : identité, attractivité, solidarité, équilibre, cohérence, éco-communauté.
Le diagnostic comprend des éléments complémentaires relatifs à l'agriculture et au commerce.

Tome 4 : **L'état initial de l'environnement**

Il s'agit d'un recueil de données environnementales en matière de paysage, d'espaces naturels, de biodiversité, de ressources, de risques naturels et technologiques, d'énergie, d'air et de climat. **De cette analyse se dégagent 6 enjeux essentiels :**

- La valorisation des espaces naturels et agricoles.
- Le respect du cycle de l'Eau (limitation du ruissellement et lutte contre les inondations).
- La préservation de la ressource en eau souterraine.
- Un développement urbain et dynamique sur le plan de l'économie avec une maîtrise des risques.
- Une exploitation durable des ressources.
- Une maîtrise de l'énergie.

La maîtrise de la consommation d'espace est un levier transversal à la prise en compte de ces 6 enjeux. Une fois définis, ces enjeux permettent à la fois de présenter orientations et propositions pour les atteindre et de procéder à l'évaluation environnementale du projet de SCOT.

Tome 5 : **La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers/ les objectifs chiffrés de limitation et justification des choix**

Ce document procède à une analyse de la consommation d'espaces entre 1999 et 2012, à partir de là le SCOT fixe et justifie les objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces.

- De l'analyse de la période 1999-2012, il ressort une représentation forte des espaces ruraux (3/4 du territoire), une occupation importante des espaces résidentiels par l'habitat individuel (86%), une proportion plus importante de consommation d'espaces agricoles et naturels que forestiers du fait d'une protection réglementaire moindre, une forte consommation d'espaces ouverts à l'urbanisation pour l'habitat (56,5%), une consommation d'espaces équivalente que ce soit au sein, ou en dehors du périmètre d'attractivité des transports en commun.
- De la justification des choix, il ressort la définition d'une armature urbaine, des enveloppes maximales d'espaces ouverts à l'urbanisation, des objectifs de densité renforcés et différenciés, un renforcement de l'urbanisation autour des transports en commun, la volonté de favoriser le renouvellement urbain et la densification urbaine.

Tome 6 : **L'explication des choix**

La finalité de ce document est d'expliquer les choix du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) en s'appuyant sur les éléments du diagnostic.
10 thèmes sont abordés avec, pour chacun d'entre eux, un rappel des éléments du diagnostic, de la présentation des axes du PADD et des dispositions du DOO : L'armature naturelle du territoire, l'agriculture et la forêt, l'armature urbaine, le logement, les équipements, l'économie, le commerce, les déplacements, le changement climatique et la consommation d'espaces.

Tome 7 : **L'analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser**

La finalité de ce document est de donner une lecture des incidences environnementales du projet de SCOT, il est construit autour de 3 axes :

- Les incidences et mesures prévues au regard de chacun des 6 enjeux environnementaux du territoire présentés dans l'état initial de l'environnement.
- Les incidences du SCOT à travers un zoom effectué sur des grands projets structurants (en matière d'économie, de transports).
- Les incidences du SCOT sur les sites Natura 2000.

Tome 8 : **L'articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes**

Dans ce document sont envisagés les documents avec lesquels le SCOT a un lien de compatibilité (DTA de l'estuaire, Charte du PNRBSN, SDAGE Seine-Normandie, SAGE Cailly-Aubette-Robec, Plan Général des Risques d'Inondation, plan d'exposition au bruit aéroport) ; et ceux avec lesquels le SCOT a un lien de prise en compte (les projets d'équipement de l'Etat et des collectivités territoriales, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, le Plan Climat Energie Territorial).
Par ailleurs sont répertoriés un certain nombre de documents qui ont guidé l'élaboration du SCOT.
Il est présenté la démarche «Interscot» établie entre la Métropole Rouen Normandie, le Syndicat Mixte Pays entre Seine et Bray, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure et le Syndicat d'Aménagement du Roumois. Les axes de travail sont l'accessibilité et la proximité, la logistique, la trame verte et bleue, la consommation d'espaces.
Enfin il convient de rappeler que doivent être compatibles avec les orientations du DOO du SCOT les documents d'urbanisme sectoriels, les documents d'urbanisme locaux, certaines opérations foncières, les projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale.

Tome 9 : **Le suivi et l'évaluation du SCOT**

Il y a évaluation du SCOT au moins tous les 6 ans.

Le suivi du SCOT repose sur :

- La mise en place d'indicateurs de suivi définis dans ce document.
- Un travail pédagogique et d'animation de la métropole avec l'appui du CAUE et du PNRBSN.
- Une gouvernance représentée par la commission urbanisme, planification et habitat de la Métropole, les conférences des maires, le Conseil Consultatif de Développement.

Analyse de la commission sur le rapport de présentation : *C'est un document très complet, néanmoins sa lecture est rendue difficile par sa densité et la nécessité de naviguer entre les différents tomes. En effet un grand nombre de problématiques sont traitées à plusieurs endroits du document.*

6. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est un document qui fixe, conformément au Code de l'Urbanisme, les objectifs en matière d'urbanisme, de logement, de transports et de déplacements, de développement économique, touristique et culturel, d'équipements structurants, d'implantation commerciale, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles et de préservation et de remise en état des continuités écologiques.
Il traduit la vision politique de l'avenir du territoire à l'horizon d'une vingtaine d'années et indique le modèle de développement vers lequel souhaite s'orienter la Métropole. Il est le socle des futures orientations et conditions d'aménagement et d'urbanisation.

Le PADD comprend quatre parties :

- Un rappel de la démarche, du contexte géographique et les ambitions de la Métropole : Mise en cohérence des politiques publiques au service du développement durables du territoire / Renforcer l'attractivité du territoire / Garantir les solidarités / Construire une Métropole respectueuse des grands équilibres du territoire.

- Une partie relative aux objectifs en matière de rayonnement et l'attractivité du territoire. Cette partie traite du positionnement de la Métropole au sein de la Région Haute-Normandie, de l'axe Seine qui relie Paris, Rouen, Le Havre avec le Bassin Parisien et l'Europe de l'Ouest et définit les relations du territoire avec son environnement. Ce renforcement de l'attractivité passera par la promotion d'un développement industriel durables, en confortant l'excellence logistique et portuaire, en dynamisant le développement tertiaire, en soutenant les filières de pointe et d'innovation, en renforçant les grandes filières de l'agriculture et en développant le tourisme sur le territoire. Dans le domaine démographique, la Métropole souhaite avoir une croissance forte de la population avec 40 000 habitants supplémentaires à l'horizon du SCOT.

- Une partie relative aux objectifs en matière d'équilibres et de solidarité. Cette partie traite des principes d'aménagement durables : une organisation spatiale plus cohérente entre la localisation de l'habitat, la localisation des emplois, des commerces et services à la personne et les déplacements et qui permet de limiter l'étalement urbain permettant ainsi d'économiser des surfaces foncières.

Deux grands principes directeurs y sont définis : la mise en cohérence des politiques d'aménagement autour du réseau de transport en commun et des infrastructures assurant la mobilité des populations et une ambition d'économie dans la gestion de l'espace de manière à garantir la protection des espaces naturels, agricoles et paysagers.

- Une partie relative aux objectifs sur le développement d'un environnement de qualité et de proximité pour tous les habitants. Le SCOT promeut sur ce point un développement économe pour le territoire qui prend en compte aussi bien les enjeux énergétiques (limitation des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques), que ceux liés à la question des déchets (réduction / valorisation / promotion des éco-comportements) où à la question des ressources avec une utilisation raisonnée.

Les objectifs fixés sont d'améliorer la qualité de vie urbaine et sociale en s'appuyant sur un territoire de proximité qui permet un accès facile aux commerces, services et équipements pour répondre aux besoins de la vie quotidienne. Le SCOT réaffirme une ambition forte en matière de cadre de vie, qui se traduit par des politiques favorisant un environnement de qualité et par la volonté de mettre en valeur le patrimoine naturel et bâti.

Analyse de la commission sur le PADD : L*e style rédactionnel de ce document permet à la fois de poser une vision du territoire à l'horizon du SCOT et de définir les grands principes d'aménagement de ce territoire, en cela il est à la fois un document politique et stratégique. Sa présentation émaillée de nombreuses illustrations le rend très attractif à la lecture.*
Ce document répond aux objectifs généraux définis dans le code de l'urbanisme.

7. Le document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs constitue la partie opérationnelle et réglementaire du SCOT. Il détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace, les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme, de l'aménagement, de l'habitat, les grands projets d'équipements et de services, les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements, les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal.

Le DOO définit des règles pour traduire et mettre en œuvre concrètement le projet de territoire issu du PADD. Il reprend :

- **Les grands principes d'aménagement durables** :

- Une armature urbaine garante d'un fonctionnement durable du territoire, avec une intensification du développement urbain dans les cœurs d'agglomération et espaces urbains et un développement modéré dans les bourgs et villages,
- Un foncier à mobiliser au sein des espaces urbains de manière à refaire « la ville sur la ville ».

Ceci passe par le comblement de dents creuses, des démolitions-reconstructions et des changements d'usage de sites comme les hangars portuaires, anciennes casernes, abattoirs….

- Une consommation économe d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour cela il est prévu de limiter cette consommation à une enveloppe maximale de 700 hectares consommés pour l'extension de l'habitat, une enveloppe maximale de 380 hectares en extension pour l'économie sachant que 60% des besoins d'extension seront couverts par renouvellement urbain et la densification.

Il y a une prise en compte de la réalisation des équipements et grands projets d'infrastructure comme le contournement est de Rouen (liaison A13-A28), le contournement est d'Elbeuf ou la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Ces grands projets devront être mis en œuvre en réduisant au maximum leurs incidences sur l'environnement et en limitant la consommation d'espace naturel, agricole ou forestier à 230 hectares.

- Un urbanisme durable pour un cadre de vie de qualité. Ceci passe par une densification de l'habitat permettant de lutter contre l'étalement urbain et par une intégration des projets dans leur environnement (qualité paysagère et architecturale des aménagements, prise en compte de la trame verte et bleue, prise en compte du cycle de l'eau, qualité énergétique des projets…).

- **Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages**. *Ces* objectifs s'articulent autour *:*

- Du maintien et de la préservation de la biodiversité dans les milieux naturels : protection des réservoirs de biodiversité, maintien de la fonctionnalité des corridors de biodiversité avec des mesures telles que le recul de constructibilité de 5 m par rapport aux berges des cours d'eau ou lisières forestières de 30 m minimum sur lesquelles la constructibilité serait interdite.

- D'une nature en ville protégée et renforcée avec la définition d'une trame naturelle urbaine s'appuyant sur les espaces verts publics et privés. Le SCOT encourage l'aménagement de tels espaces dans les projets de nouveaux quartiers.

- D'une valorisation des paysages avec la protection des éléments identitaires du paysage naturel mais aussi du patrimoine urbain et industriel.

- De la préservation des ressources naturelles avec des objectifs de gestion durables de la ressource en eau, d'une amélioration de la qualité de l'air, et d'une utilisation raisonnée de matériaux non-renouvelables de construction.

- De la réduction de la vulnérabilité du territoire aux risques majeurs (risques d'inondation, de mouvements de terrains, risques technologiques aux abords de sites industriels) et de la réduction des nuisances sur le cadre de vie.

- **Les objectifs en faveur du développement urbain**. *Ces* objectifs s'articulent autour :

- D'un développement de l'habitat équilibré et favorable à la mixité sociale.

Les objectifs du SCOT sont de construire 3000 logements en moyenne par an sur la durée du SCOT en diversifiant l'offre de logements, en favorisant une densification de l'habitat pour économiser des surfaces foncières et en améliorant le parc de logements existant.

- Des équipements commerciaux en confortant les zones commerciales existantes destinées aux achats occasionnels et lourds (électroménager, bricolage…) et en développant les commerces de proximité dans les centres villes, les bourgs et les quartiers de façon à limiter les déplacements pour les achats.

- D'un développement économique organisé et équilibré. Le SCOT recense les zones d'activité appelées à se développer sur le territoire selon leur vocation dominante (industrie, logistique, tertiaire, artisanal, mixte) ainsi que les principaux projets économiques, industriels, logistiques et portuaires (pour exemple Seine Sud, Rouen Vallée de Seine Logistique, zone industrielle de Petit-Couronne, Termapol…). Ce développement économique passe par une gestion économe du foncier, un meilleur équilibre entre offre d'emplois et offre de logements et par une couverture numérique du territoire. Il est également prévu de soutenir les activités touristiques et culturelles.

- De la préservation et de la valorisation des activités agricoles et forestières. Le SCOT encourage les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement, il encourage le développement de lieux de vente des produits locaux, la protection des secteurs de maraîchages sur l'ensemble du territoire et de vergers dans la boucle de Jumièges, la valorisation du bois local pour la production de bois d'œuvre et d'énergie.

- D'une cohérence entre urbanisation et transports en commun. Le SCOT prévoit de rapprocher la localisation des logements, emplois, commerces et services pour réduire les déplacements quotidiens. Pour cela, les nouveaux projets de construction seront localisés en priorité autour des secteurs desservis par les transports en commun.

Le SCOT encourage également le développement des transports en commun avec une amélioration du réseau existant, la pratique de la marche et du vélo via la réalisation d'aménagements sécurisés et l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet).

De même le SCOT, conformément au code de l'urbanisme, intègre les grands projets de l'Etat et des collectivités locales : pour exemple l'achèvement du maillage routier de l'agglomération, à Rouen raccordement définitif du pont Flaubert à la voie rapide Sud III, contournement est de Rouen (A13-A28), contournement est d'Elbeuf, traversée de la vallée du Cailly, troisième franchissement de la Seine à Elbeuf et intègre la future ligne nouvelle ferroviaire Paris-Normandie avec la création d'une nouvelle gare rive gauche.

Analyse de la commission sur le DOO : L*a commission reconnaît le caractère complet et concret de ce document assorti d'un grand nombre d'outils susceptibles d'atteindre les objectifs fixés. Les cartographies sont un point d'appui pour la compréhension des enjeux même si l'échelle choisie ne permet pas toujours une localisation précise.*

Toutefois la commission note un manque de précisions sur la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural, dans la mesure où à l'échelle du SCOT la cartographie n'identifie pas de réservoirs ni de corridors précis, mais une seule trame naturelle de l'espace rural.
Ce manque de précisions est d'ailleurs certainement à l'origine de certaines remarques et réserves de communes.

D'autre part la commission comprend que le maître d'ouvrage n'ait pas choisi de répertorier sous forme de tableau synthétique les orientations de portée prescriptive et incitative, comme le suggéraient les services de l'Etat. Il est à noter que cela pourrait influer sur la compréhension et l'intégration du SCOT dans les documents d'urbanisme. Cependant la commission nuance son propos eu égard au fait que la Métropole a pris la compétence urbanisme au 1er janvier 2015, induisant une continuité de réflexion du SCOT au futur PLUI.

Néanmoins il pourra être nécessaire d'accompagner la traduction des orientations du SCOT par la mise en place d'un guide à destination des élus. Par ailleurs le style rédactionnel choisi pourrait induire une forme d'interprétation sur la portée juridique des orientations.

8. Le document d'aménagement commercial (DAC)

Le document d'aménagement commercial (DAC) fait partie intégrante du DOO. Il précise les objectifs relatifs à l'aménagement urbain et au développement commercial et délimite précisément les zones d'aménagement commercial (ZACOM).

Il existe sur le territoire de la Métropole deux pôles commerciaux majeurs à rayonnement régional le centre-ville de Rouen et la zone commerciale du Clos aux Antes à Tourville-la-Rivière. Le SCOT prévoit de conforter et d'améliorer ces deux pôles dans l'objectif de renforcer l'attractivité du territoire.

- Sur la ZACOM du centre-ville de Rouen : il s'agit de sauvegarder une diversité commerciale, de développer des concepts innovants, de moderniser l'offre commerciale existante notamment sur des sites emblématiques comme le centre historique, Docks 76, centre Saint- Sever…et de poursuivre la valorisation de l'environnement urbain (continuités piétonnières et commerciales…) et la desserte par les transports en commun, la marche et le vélo.

- Sur la ZACOM du Clos aux Antes : il s'agit d'améliorer la qualité architecturale, environnementale et paysagère tout en confortant sa dynamique commerciale et une densification du site.

Les principes d'aménagement intègrent l'amélioration de la desserte du pôle par les transports en commun, la marche et le vélo, notamment depuis la nouvelle halte ferroviaire, et les centres villes de Tourville et Oissel ainsi qu'une mutualisation des espaces de stationnement.

Analyse de la commission sur le DAC : *L'identification des deux ZACOM a correctement pris en compte les enjeux, tant sur Rouen que Tourville. De façon plus globale le SCOT est à même de conforter les centres commerciaux existants sans permettre la création d'un nouveau centre majeur et d'encourager le développement de commerces de proximité.*

9. La note de présentation synthétique du projet de SCOT (synthèse)

Afin de favoriser la compréhension par le public du contenu du SCOT, de ses incidences pour les habitants des communes de la Métropole, de ses objectifs et des possibilités pour chacun d'exprimer son avis sur ce projet au travers de l'enquête publique, la Métropole a établi un document explicatif de douze pages dénommé synthèse qui a été adressé en plusieurs exemplaires à chacune des 71 communes de la Métropole et destiné à être communiqué largement aux habitants.

Le document est reproduit ci-dessous :

Cette synthèse comprend trois parties :

- Une présentation du SCOT et des éléments qui le constitue (Rapport de présentation, PADD, DOO),

- les objectifs du SCOT détaillés autour de quatre thématiques :
  Améliorer le cadre de vie pour tous,
  Renforcer le rayonnement et l'attractivité économique du territoire,
  Préserver l'environnement et les ressources naturelles du territoire,
  Garantir un développement cohérent et maîtrisé du territoire,

- les moyens de se renseigner sur le SCOT (mairies des 71 communes et site internet) ainsi que les moyens de s'exprimer lors de l'enquête publique (permanence de la commission, registre, courriel, courrier).

Analyse de la commission sur la synthèse : *La commission se félicite de ce document qui n'est cependant qu'un outil de communication sur le projet de SCOT et sur l'enquête publique, et non une véritable synthèse des documents constitutifs du SCOT.*

Ce document a été très bien réalisé et a souvent permis au public d'avoir une photographie du projet avant une analyse des documents constitutifs du SCOT proprement dits.

La commission regrette que malgré les notes explicatives de la Métropole, certaines communes n'aient pas toujours mis à la libre disposition du public ces documents de synthèse.

II) ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1. LA DESIGNATION ET PHASE PREPARATOIRE DE L'ENQUETE

La désignation

M. le président de la CREA a sollicité le 22 décembre 2014 auprès du tribunal administratif de Rouen, la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie.
Mme la présidente du tribunal administratif de Rouen, par délégation de compétences à M. Stephan Aupoix, vice-président, a, par décision du 5 janvier 2015, désigné une commission d'enquête composée comme suit :

- Mme Azario Marianne en qualité de présidente de la commission d'enquête.
- M. Delaplace Jean-Jacques en qualité de commissaire enquêteur titulaire.
- M. Baïsse Christian en qualité de commissaire enquêteur titulaire.
- M. Lainé Jean-Luc en qualité de commissaire enquêteur suppléant

Après étude des premiers éléments du dossier, la commission d'enquête a formulé auprès de la Métropole une proposition relative au champ d'application de la procédure d'enquête publique. Après étude de cette proposition la Métropole a sollicité auprès du tribunal administratif de Rouen une décision complémentaire d'extension de mission à l'étude du Document d'Aménagement Commercial (DAC).
Mme la présidente du tribunal administratif de Rouen a pris une décision complémentaire en ce sens en date du 3 février 2015.

La phase préparatoire

Cela se traduit par des réunions avec le pétitionnaire, des réunions de la commission d'enquête, des visites de sites, des réunions autres.

Réunions avec le pétitionnaire :

- Le 15 janvier 2015 réunion dans les bureaux de la direction de la planification urbaine de la Métropole situés rue Jeanne d'Arc, en présence de Mme Roux directrice du service, Mme Benoit chargée d'études urbanisme sur le projet de SCOT et en charge du dossier d'enquête publique, Mme Houdement chargée d'études urbanisme sur le projet de SCOT, Mme Azario, M. Delaplace, M. Baïsse, M. Lainé.

A la faveur de cette réunion, sont arrêtés en concertation entre les membres de la commission et l'autorité organisatrice, les dates de l'enquête, les modalités pratiques d'organisation, les moyens de communication autour de l'enquête publique, les éléments constitutifs de l'arrêté et de l'avis d'enquête.

- Le 26 février 2015 réunion à la Métropole en présence de Mme Roux, Mme Benoit, Mme Azario, M. Delaplace, M. Baïsse, M. Lainé. A la faveur de cette réunion des questions sont posées à la Métropole sur le contenu du dossier soumis à enquête, questions communiquées au préalable au maître d'ouvrage, lequel y apporte des réponses et éclaircissements.

Les membres de la commission d'enquête paraphent les 72 registres d'enquête et prennent possession du document de synthèse réalisé par les services de la Métropole en tant qu'outil de communication sur le SCOT et l'enquête publique.

- Le 13 mars 2015 réunion à la métropole, en présence de Mme Benoit et de Mme Azario. A la faveur de cette réunion, il est remis les classeurs joints au dossier mis à l'enquête et contenant les pièces administratives et les avis des personnes publiques associées et consultées. Il est également mis en place un dispositif d'intégration au dossier d'enquête publique des avis des personnes publiques associées susceptibles d'être reçus tardivement (cf. paragraphe I.1.C.4 relatif aux avis des personnes publiques associées).

- Les 20 mars, 27 mars, 2 avril et 10 avril 2015, réunions « point SCOT » dans les bureaux de la Métropole en présence de Mme Roux, Mme Benoit, Mme Houdement et Mme Azario. Ces réunions sont l'occasion d'évaluer de façon périodique les observations produites à l'enquête, que ce soit par courrier, par courriel, par déposition sur le registre et d'évoquer les points soulevés à la faveur des permanences des membres de la commission.

- Le 7 avril 2015 rencontre avec Mme Krikorian en charge à la métropole de mener la réflexion autour du projet d'aménagement du quartier Guérin sur la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Il convient de préciser qu'en dehors de ces réunions la commission d'enquête, par la voie de son président, a maintenu un lien constant avec la Métropole tout au long de cette enquête, générant environ 172 courriels échangés.

Réunions de la commission d'enquête :

- Le 9 janvier 2015 réunion des membres de la commission pour préparer le premier rendez-vous avec le maître d'ouvrage.
- Le 31 mars 2015 réunion de travail à mi-parcours d'enquête.
- Le 20 avril 2015 réunion de travail pour analyse des observations et rédaction du procès-verbal.
- Le 21 avril 2015 réunion de travail pour analyse des observations et rédaction du procès-verbal.
- Les 7 mai et 13 mai 2015 réunion de travail pour analyse du mémoire en réponse de la Métropole.
- Les 18 et 19 mai 2015 réunion de travail pour rédaction du rapport et conclusions motivées.

Il convient de préciser qu'en dehors de ces réunions les membres de la commission d'enquête n'ont jamais cessé de communiquer entre eux, générant environ 283 courriels échangés.

Visites de sites :

- Le 18 mars 2015 visite par les membres de la commission des sites suivants sur le territoire de la Métropole : aménagement des quais rive gauche, sites de reconversion urbaine réalisés (caserne Pélissier, caserne Taillandier, cité des métiers), parc urbain des bruyères, parc de l'hôpital psychiatrique du Rouvray, opération « 100 m de ville en plus sur Sotteville-lès-Rouen », site Sernam-quais pour l'implantation de la future gare d'agglomération, aménagement des voies cyclables et voies de bus en site propre sur les boulevards en rive droite, site du futur palais des congrès, ZAC de la plaine de la Ronce à Isneauville, parc relais des rouges terres, quartier du Bel Event à Mont-Saint-Aignan, ZAC Luciline à Rouen.

- Le 1er avril 2015, à la demande de la commission et en compagnie de M. Masson, responsable du service aménagement et grands projets de la Métropole et de Mme Benoit, visite de Seine-Sud, du site Pétroplus et de l'éco-quartier Flaubert. La commission remercie le maître d'ouvrage pour ces visites qui lui ont permis de mesurer les enjeux importants d'aménagement de ces secteurs.

Autres réunions :

En fonction du déroulement de l'enquête, la commission a jugé utile de rencontrer d'autres intervenants afin de compléter ses informations.

- Le 3 avril 2015 rencontre avec Mme le Maire de Canteleu et le directeur général des services de la mairie de Canteleu.
- Le 21 avril 2015 rencontre avec Mme Ozanne, responsable du service urbanisme de la commune d'Oissel.

2. LES MODALITES DE L'ENQUETE

L'arrêté d'enquête publique

M. le président de la Métropole Rouen Normandie, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, et en sa qualité de président de l'établissement public en charge de la compétence SCOT, a pris un arrêté en date du 11 février 2015 afin de prescrire l'enquête publique afférente au projet de SCOT incluant le DAC.
Cette enquête s'est déroulée sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, du mercredi 18 mars 2015 au jeudi 16 avril 2015.

Siège et lieux d'enquête

En concertation entre le maître d'ouvrage et la commission d'enquête, il a été défini comme siège de l'enquête le siège de la Métropole Rouen Normandie, sis 14 bis avenue Pasteur à Rouen.
L'enquête publique est conduite sur l'ensemble du territoire de la Métropole, soit les 71 communes la composant dont la liste est intégrée dans le paragraphe 2.A relatif au territoire du SCOT.
En concertation entre la métropole et la commission d'enquête, un dossier complet et un registre ont été déposés dans chacune des 71 communes, 29 permanences ont été définies et réparties sur l'ensemble du territoire, de sorte que chacun ait la possibilité de s'exprimer sur ce dossier.

Modalités de dépôt des observations par le public

Conformément à l'article 5 de l'arrêté du 11 février 2015, les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être :

- Consignées dans les registres d'enquête mis à disposition dans chacune des 71 communes de la Métropole ainsi qu'au siège de l'enquête.
- Adressées par courrier postal à Mme la présidente de la commission d'enquête du SCOT de la Métropole Rouen Normandie, direction de la planification urbaine, 14 bis avenue Pasteur à Rouen.
- Adressées par courrier électronique à l'adresse : scot@metropole-rouen-normandie.fr
  Il convient de préciser qu'un dispositif de réception des courriers électroniques avait été défini entre la métropole et la commission d'enquête.
- Produites en venant rencontrer les membres de la commission d'enquête à la faveur des 29 permanences sur le territoire de la Métropole.

3. LA PUBLICITE

La publicité légale

Conformément à l'article 9 de l'arrêté du 11 février 2015, les formalités de publicité sont les suivantes :

- Un avis au public est publié par voie de presse au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les journaux diffusés dans le département : Paris-Normandie (édition des 25 février 2015 et 19 mars 2015) et Liberté Dimanche (édition des 1 mars 2015 et 22 mars 2015).
- Un avis au public est affiché au moins quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de cette enquête dans les 71 communes et au siège de la Métropole, sur les panneaux prévus à cet effet.

Les formalités d'affichage sont certifiées par les maires des 71 communes et la Métropole Rouen Normandie a fait procéder à un constat de l'affichage au siège de l'enquête par voie d'huissier à 4 reprises sur le temps de l'enquête (le 3 mars, le 18 mars, 1 contrôle durant l'enquête et le 16 avril 2015).

- Un avis au public ainsi que l'arrêté d'enquête publique sont consultables sur le site internet de la Métropole (www.metropole-rouen-normandie.fr).

Les publicités facultatives

En concertation avec la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a mis en œuvre les dispositifs suivants :

- Affichage d'un avis (**modèle produit ci-dessous**) à proximité des lieux structurants de la Métropole soit le Zénith, le Panorama XXL, l'espace conseil/mobilité/énergie, la maison des forêts de la métropole, les pôles de proximité de Duclair et d'Elbeuf, la direction décentralisée de l'Eau, la direction de la planification ; cette affiche a également été communiquée aux membres du conseil consultatif de développement.

- Affichage de l'information d'une enquête publique sur le SCOT, sur les panneaux déroulants du Transport Est-Ouest Rouennais (TEOR), réseau de transport en commun circulant dans la ville de Rouen et son agglomération.
- Insertion d'un article en page entière sur l'enquête publique SCOT dans le « Mag» du mois de mars 2015, bulletin mensuel d'information publié par la métropole et tiré à 224 000 exemplaires et d'un rappel de l'enquête en cours sur le numéro d'avril 2015.
- Insertion d'un encart sur l'enquête publique SCOT dans le «Rouen Magazine» n° 431 du 18 mars au 8 avril 2015.
- Communiqué de presse envoyé par le service de la communication de la Métropole à la presse écrite et radio le 19 mars 2015, ce communiqué également relayé sur le site de la métropole, a généré des articles de presse autour de la communication de l'enquête publique sur le SCOT dans plusieurs journaux dont Normandie Actu, Normandinamik, Côté Rouen.
- Messages diffusés sur les comptes «Facebook» et «Twitter» de la Métropole.
- Avis d'enquête publique relayé sur les sites internet des communes de Bois-Guillaume, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Franqueville-Saint-Pierre, Freneuse, Hénouville, Isneauville, Le Mesnil-Esnard, Le Trait, Saint-Martin-du-Vivier, Saint-Pierre-de-Varengeville, Ymare. De même certaines communes ont relayé l'information sur les panneaux déroulants situés dans les communes ainsi que dans les bulletins municipaux.
- Mise à disposition du public d'une synthèse sur le SCOT et sur l'enquête publique, document de 12 pages tiré à 600 exemplaires et déposés dans les mairies des 71 communes avec possibilité de réassort, ainsi qu'au siège (modèle reproduit dans le chapitre relatif au contenu du SCOT en paragraphe C.9).

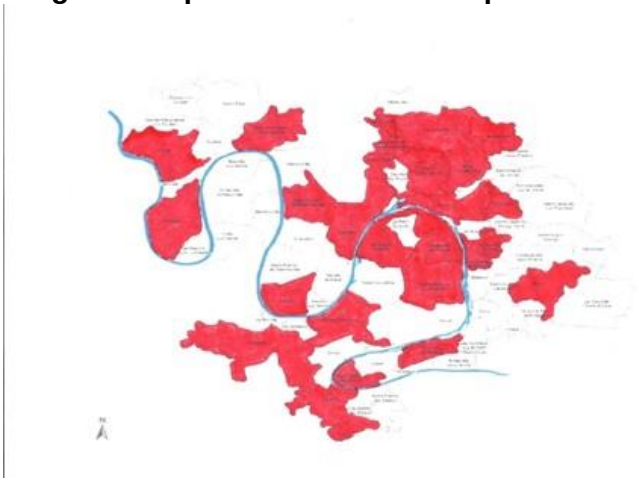
La commission tient à reconnaître ici la très grande transparence dont a fait preuve la Métropole en terme de communication autour de cette enquête publique, les mesures adoptées, en pleine concertation avec la commission, allant bien au-delà des prescriptions réglementaires. La commission se félicite également du relais de l'information par certaines communes.

4. LES PERMANENCES

29 permanences ont été tenues par les membres de la commission d'enquête, le tableau ci-dessous présente les dates et lieux de permanences :

JOUR	HORAIRE	LIEU
Mercredi 18 Mars 2015	9h-12h	Siège de la Métropole Rouen Normandie
Jeudi 19 Mars 2015	9h-12h	Mairie de Saint-Aubin-lès-Elbeuf
Vendredi 20 Mars 2015	13h-16h	Mairie de Canteleu
Samedi 21 Mars 2015	9h-12h	Mairie d'Isneauville
Lundi 23 Mars 2015	9h30-12h30	Mairie de Mesnil-Esnard
Lundi 23 Mars 2015	15h-18h	Mairie de Saint-Martin-de-Boscherville
Mardi 24 Mars 2015	16h-19h	Mairie de Grand-Couronne
Mercredi 25 Mars 2015	9h30-12h30	Mairie de Notre-Dame-de-Bondeville
Jeudi 26 Mars 2015	11h-14h	Mairie de Rouen
Jeudi 26 Mars 2015	9h-12h	Mairie de Jumièges
Vendredi 27 Mars 2015	9h-12h	Mairie de Houppeville
Samedi 28 Mars 2015	9h-12h	Mairie de Boos
Samedi 28 Mars 2015	9h-12h	Mairie de Saint-Etienne-du-Rouvray
Lundi 30 Mars 2015	14h15-17h15	Mairie de Le Houlme
Mardi 31 Mars 2015	9h-12h	Siège de la Métropole Rouen Normandie
Mercredi 1er Avril 2015	9h-12h	Mairie de Darnétal
Jeudi 2 Avril 2015	13h-16h	Mairie d'Elbeuf
Vendredi 3 Avril 2015	13h30-16h30	Mairie de Le Trait
Mardi 7 Avril 2015	11h-14h	Mairie de Mont-Saint-Aignan
Mercredi 8 Avril 2015	9h-12h	Mairie de Tourville-la-Rivière
Jeudi 9 Avril 2015	9h-12h	Mairie d'Amfreville-la-Mivoie
Jeudi 9 Avril 2015	15h-18h	Mairie de Saint-Pierre-de-Varengeville
Vendredi 10 Avril 2015	14h-17h	Mairie de Sotteville-lès-Rouen
Samedi 11 Avril 2015	9h-12h	Mairie de Bois-Guillaume
Lundi 13 Avril 2015	14h30-17h30	Mairie de La Londe
Mardi 14 Avril 2015	14h15-17h15	Mairie de Maromme
Mardi 14 Avril 2015	14h-17h	Mairie de Grand-Quevilly
Mercredi 15 Avril 2015	14h30-17h30	Mairie de Sahurs
Jeudi 16 Avril 2015	15h30-18h	Siège de la Métropole Rouen Normandie

La commission d'enquête, en concertation avec la Métropole, a mis en place un maillage du territoire pour définir les permanences (cf. carte ci-dessous, les zones en rouge correspondant aux lieux de permanences).



5. LA CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête s'est achevée le jeudi 16 avril à 18 heures, le président de la commission d'enquête a clôturé le registre déposé au siège contenant en particulier les courriers et courriels reçus durant l'enquête (52 courriels dont 3 tardifs, 11 courriers).

Récupération des registres

En concertation entre la Métropole et la commission d'enquête, il a été défini**,** entre le maître d'ouvrage et les membres de la commission, une répartition géographique pour récupérer le 17 avril 2015 les 71 registres d'enquête. Le président de commission a récupéré l'ensemble des registres le samedi 18 avril 2015.

Remise du procès-verbal

Les membres de la commission d'enquête ont remis au maître d'ouvrage le jeudi 23 avril le procès-verbal des observations orales et écrites recueillies au cours de l'enquête ainsi que le tableau récapitulatif des observations du public. La Métropole était représentée par les personnes suivantes :

- Mme Guillotin vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie en charge de l'urbanisme, du plan local d'urbanisme intercommunal, de la politique foncière et de l'urbanisme commercial,
- Mme Roux directrice de la planification urbaine,
- Mme Benoit chargée d'étude urbanisme sur le projet de SCOT et en charge également de l'enquête publique,
- Mme Houdement, chargée d'étude urbanisme sur le projet de SCOT.

Ce document est annexé au présent rapport d'enquête (annexe n° 2 comprenant le tableau récapitulatif des observations du public).

Réception du mémoire en réponse du pétitionnaire et remise du rapport d'enquête et des conclusions motivées de la commission

Le mémoire en réponse du président de la Métropole a été remis au président de la commission d'enquête le 12 mai 2015. Ce document est annexé au présent rapport d'enquête (annexe n° 3).
La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions motivées au président de la Métropole Rouen Normandie le 21 mai 2015.

III) ANALYSE DES OBSERVATIONS

1. ANALYSE QUANTITATIVE DES OBSERVATIONS

La commission produit ci-dessous trois tableaux.

Le premier tableau indique le nombre de personnes intervenues à la faveur des permanences (51).

Le deuxième tableau présente le nombre d'observations déposées sur les registres d'enquête (39) et de courriers annexés à ces registres (13), ce dans les 71 communes, ainsi que le nombre de courriers (11) et courriels (52) reçus au siège de l'enquête.

Le troisième tableau précise l'identité des personnes intervenues à l'enquête.

La commission produit également au présent rapport le récapitulatif des observations du public recueillies à la faveur de l'enquête, ce sous forme d'un tableau de synthèse joint au procès-verbal des observations, en annexe 2.

TABLEAU N° 1 : Nombre de personnes reçues en permanences

COMMUNE	DATE PERMANENCE	HORAIRES	VISITES
Rouen	mer. 18 mars 15	9h00 – 12h00	0 personne reçue
Saint-Aubin-lès-Elbeuf	jeu. 19 mars 15	9h00 – 12h00	0 personne reçue
Canteleu	ven. 20 mars 15	13h00 – 16h00	**10 personnes reçues**
Isneauville	sam. 21 mars 15	9h00 – 12h00	0 personne reçue
Le Mesnil-Esnard	lun. 23 mars 15	9h30 – 12h30	0 personne reçue
Saint-Martin-de-Boscherville	lun. 23 mars 15	15h00 – 18h00	**1 personne reçue**
Grand-Couronne	mar. 24 mars 15	16h00 – 19h00	**1 personne reçue**
Notre-Dame-de-Bondeville	mer. 25 mars 15	9h30 – 12h30	**1 personne reçue**
Jumièges	jeu. 26 mars 15	9h00 – 12h00	**1 personne reçue**
Rouen	jeu. 26 mars 15	11h00 – 14h00	0 personne reçue
Houppeville	ven. 27 mars 15	9h00 – 12h00	0 personne reçue
Boos	sam. 28 mars 15	9h00 – 12h00	**9 personnes reçues**
Saint-Étienne-du-Rouvray	sam. 28 mars 15	9h00 – 12h00	**1 personne reçue**
Le Houlme	lun. 30 mars 15	14h15 – 17h15	**1 personne reçue**
Rouen	mar. 31 mars 15	9h00 – 12h00	**1 personne recue**
Darnétal	mer. 1 avr. 15	9h00 – 12h00	**2 personnes reçues**
Elbeuf	jeu. 2 avr. 15	13h00 – 16h00	0 personne reçue
Le Trait	ven. 3 avr. 15	13h30 – 16h30	**1 personne reçue**
Mont-Saint-Aignan	mar. 7 avr. 15	11h00 – 14h00	**8 personnes reçues**
Tourville-la-Rivière	mer. 8 avr. 15	9h00 – 12h00	0 personne reçue
Amfreville-la-Mivoie	jeu. 9 avr. 15	9h00 – 12h00	**2 personnes reçues**
Saint-Pierre-de-Varengeville	jeu. 9 avr. 15	15h00 – 18h00	**1 personne reçue**
Sotteville-lès-Rouen	ven. 10 avr. 15	14h00 – 17h00	0 personne reçue
Bois-Guillaume	sam. 11 avr. 15	9h00 – 12h00	**5 personnes reçues**
La Londe	lun. 13 avr. 15	14h30 – 17h30	**2 personnes reçues**
Grand-Quevilly	mar. 14 avr. 15	14h00 – 17h00	0 personne reçue
Maromme	mar. 14 avr. 15	14h15 – 17h15	0 personne reçue
Sahurs	mer. 15 avr. 15	14h30 – 17h30	**4 personnes reçues**
Rouen	jeu. 16 avr. 15	15h30 – 18h00	0 personne reçue

TABLEAU N° 2 : Dépositions dans les communes et au siège de l'enquête

commune	registre	courrier	commune	registre	courrier
AMFREVILLE-LA-MIVOIE	0	**1**	LE TRAIT	**1**	0
ANNEVILLE-AMBOURVILLE	**1**	0	LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN	0	0
BARDOUVILLE	0	0	MALAUNAY	0	0
BELBEUF	0	0	MAROMME	0	0
BERVILLE-SUR- SEINE	0	0	MONTMAIN	0	0
BIHOREL	0	0	MONT-SAINT-AIGNAN	**4**	**1**
BOIS-GUILLAUME	**2**	**2**	MOULINEAUX	0	0
BONSECOURS	0	0	NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE	**1**	0
BOOS	**1**	0	OISSEL	0	0
CANTELEU	**18**	**1**	ORIVAL	0	0
CAUDEBEC-LES-ELBEUF	0	0	PETIT-COURONNE	0	0
CLEON	**1**	0	PETIT-QUEVILLY	0	**1**
DARNETAL	**1**	0	QUEVILLON	0	0
DEVILLE-LES-ROUEN	0	0	QUEVREVILLE-LA-POTERIE	0	0
DUCLAIR	0	**1**	RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER	0	0
ELBEUF	0	0	ROUEN	0	0
EPINAY-SUR-DUCLAIR	0	0	SAHURS	**2**	**2**
FONTAINE- SOUS-PREAUX	0	0	SAINT-AUBIN-CELLOVILLE	0	0
FRANQUEVILLE-ST-PIERRE	0	0	SAINT-AUBIN EPINAY	0	0
FRENEUSE	0	0	SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF	0	0
GOUY	0	0	SAINTE-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR	0	0
GRAND-COURONNE	0	0	SAINT-ETIENNE-DU- ROUVRAY	0	**1**
GRAND- QUEVILLY	0	0	SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL	0	0
HAUTOT-SUR-SEINE	0	0	SAINT-LEGER-DU-BOURG-DENIS	0	0
HENOUVILLE	0	**1**	SAINT-MARTIN-DE- BOSCHERVILLE	0	0
HOUPPEVILLE	0	0	SAINT-MARTIN-DU-VIVIER	0	0
ISNEAUVILLE	**2**	0	SAINT-PAËR	**1**	0
JUMIEGES	0	0	SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE	0	0
LA BOUILLE	**2**	**1**	SAINT- PIERRE-DE-VARENGEVILLE	**1**	0
LA LONDE	**1**	**1**	SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF	0	0
LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL	0	0	SOTTEVILLE-LES-ROUEN	0	0
LE HOULME	0	0	SOTTEVILLE-SOUS- LE-VAL	0	0
LE MESNIL-ESNARD	0	0	TOURVILLE-LA-RIVIERE	0	0
LE MESNIL- S-JUMIEGES	0	0	VAL-DE-LA-HAYE	0	0
			YAINVILLE	0	0
			YMARE	0	0
SIEGE DE L'ENQUETE	0	**11 courriers et 52 courriels dont 3 tardifs**	YVILLE-SUR-SEINE	0	0

Au total, ce sont 142 personnes qui sont intervenues à la faveur de cette enquête, la liste est produite ci-dessous sous forme de tableau par ordre alphabétique.

TABLEAU N ° 3 : Identité des personnes intervenues

Association de défense des berges de la Seine	Copropriétaires les loges de Déville lès Rouen	Guilliot M.	Mourlanire M.
Association pour la défense de l'environnement et de la qualité de vie d'Hénouville	Coudin M.	Hardy M.	O'Quin Mme
Association effet de serre toi-même (M.Grima)	Coté M.	Hébert Mme	Pease-Lhommet M. et Mme
Association pour la protection de la ferme des Bouillons	Crochemore M.	Joimel M.	Perche Mme
Association terre de liens Normandie	Debonnaire M.	Lafarge Granulats (Mme Mousseigne)	Pesqued Mme
Association non à l'autoroute A28/A13	Debruyne M.	Laugeois Mme	Pesqueux M.
Audibert M.	De Contes M.	Lebret Mme	Petit Mme
Aurégan M.	Delisle M.	Lechevalier Mme	Petit M.
Barray Mme	De Merbitz M.	Le Compte M. et Mme	Poulain M. et Mme Therin
Bécasse M.	Demangel Mme	Lemaire M.	Prime Mme
Berthelot Mme	De Valicourt M. et Mme	Lemonnier Mme	Prouet M.
Berthelot-Pellerin Mme	Devars M.	Le Roux Mme	Réaux M.
Bordeaux Mme	De Villequier M.	Letailleur M.	Schopphoff-Drain Mme
Boust M.	Drain M.	Lhuillier M.	Sehaki Mme
Bouvet M.	Ducable M.	Lisiecki M.	Simon Mme
Bouyer Mme	Eliot Mme	Mabille Mme	Suganas Eric
Bues Associés Avocats	Fédération haute Normandie nature environnement	Maheu Mme	Suganas hervé
Caillé Mme	Finot Mme	Maire de Bois-Guillaume (déposition de 22 cosignataires identifiés)	Thébault M. et Mme Goubert
Camel M.	Galvaire Mme	Maire de Boos	Thomas M.
Castela Mme	Ganée Mme	Maire d'Isneauville	Toussaint Mme
Cazin M.	Garnier M.	Maire de Saint-Etienne-du-Rouvray	Touyé M.
Champeaux M. pour le comité des transports en commun	Gilles M.	Maleville-Thomas-Vidal Agnès	Unicem Normandie (M.Fromentin)
Cocagne Mme	Gluck Colette	Meng M.	Varin M.
Collectif citoyen de protection du Hasard	Gluck Michèle	Messu M.	Vatbois M.
Commune de La Bouille	Grisel M.	Monnier Mme	Verneuil-Barrault Mme
Commune de Petit-Quevilly	Groupe des élus de Mont-Saint-Aignan (Mrs Colasse et Magoarou)	Morlet Mme	Villery M.
Commune de Saint-Aubin-Celloville	Groupe des élus écologistes de la métropole (Mme Brillant)	Ndiaye Mme	Vue M.
Commune de Tourville la Rivière	Groupe des élus du front de gauche (M.Berthelot)		Weber Mme
Comont M.	Guerle Zago Mme		3 mails tardifs de M. Fayolle, M. Gaignoux et M. Levillain

2 ANALYSE QUALITATIVE DES OBSERVATIONS

Les observations sont analysées par thème, avec la transcription de ces observations telles qu'elles figurent dans le procès-verbal (cf. annexe 2 du rapport), la réponse du maître d'ouvrage telle qu'elle figure dans le mémoire en réponse (cf. annexe 3 du rapport) et l'analyse de la commission d'enquête.

Afin de faciliter la lecture de ce chapitre, les réponses de la Métropole apparaissent en bleu et l'analyse de la commission d'enquête apparaît en italique. Les thèmes abordés sont les suivants :

1) L'habitat.
2) La mobilité durable au service du territoire.
3) La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.
4) La cohérence entre les objectifs du SCOT et des grands projets industriels ou d'infrastructures.
5) Le développement économique.
6) Le tourisme.
7) L'armature urbaine.
8) La gestion des risques.
9) Le suivi du SCOT et l'Interscot.

Dans le respect de cette analyse thématique, la commission interroge la Métropole à la fois sur les observations du public, sur les remarques des personnes publiques associées susceptibles, selon l'analyse de la commission, de revêtir le caractère de propositions ou contre–propositions au projet de SCOT, ainsi que sur les propres questionnements de la commission d'enquête.

1. L'HABITAT

Observations du public :

L'objectif global de densification des zones bâties existantes comme levier transversal pour la préservation d'un environnement de qualité est partagé par tous. Cependant certaines de ses applications qui font l'objet d'orientations du SCOT, sont contestées. **Les observations portent sur la densification urbaine et sur la diversification de logements.**

1.1 La densification urbaine

- Les objectifs différenciés de densité résidentielle sont jugés trop importants pour les pôles de vie et les bourgs et villages. L'offre de petites maisons avec une surface de terrain réduite correspond-elle réellement à la demande d'une clientèle qui peut choisir sciemment de fuir la concentration urbaine ?

Réponse de la Métropole : Il est rappelé que, parmi les objectifs assignés au SCOT par la loi, figure la limitation de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers. Ainsi, pour répondre à cet objectif de limitation de la consommation d'espace, et en même temps répondre aux besoins de constructions de nouveaux logements, la définition d'objectifs de densification est un levier incontournable.
Dans les pôles de vie, la densité de 40 logements / hectare constitue un objectif apprécié à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées, ce qui laisse la possibilité de varier les densités au sein des opérations et au sein de la commune, au regard des caractéristiques du territoire.

La recherche d'une diversité de la typologie de logements au sein des projets est l'un des leviers permettant de diversifier la densité. Le SCOT précise d'ailleurs que « cette approche permet (…) de produire des paysages urbains diversifiés ».
Dans les bourgs et villages, l'objectif de densité est apprécié à l'échelle de l'opération, permettant là aussi de diversifier la taille des parcelles au sein d'une opération pour atteindre une densité minimale de 15-20 logements / hectare. Il est rappelé que, en proportion de la surface qu'ils occupent, c'est dans les bourgs et villages que la consommation d'espace pour l'habitat a été la plus importante entre 1999 et 2012 (312 hectares consommés sur cette période). L'effort de densification dans les bourgs et villages est donc indispensable pour répondre à l'objectif de réduction de la consommation d'espace par rapport à la période passée.
Par ailleurs, concernant la demande, l'observation d'une augmentation des opérations de division parcellaire sur le territoire est un des éléments qui témoigne d'une certaine évolution des besoins résidentiels, dans un contexte économique et démographique (vieillissement de la population) favorable à une demande orientée vers des terrains de plus petite taille. Certaines communes ont elles-mêmes observé cette évolution (demande orientée vers des grandes maisons sur des parcelles plus réduites).

- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains ne tiennent pas compte des spécificités des territoires. Exemples :

  - La commune de Canteleu dont quasiment l'intégralité du territoire est déjà bâtie et qui connaît un taux de vacance des logements.
  - La commune de Darnétal qui souffre d'un manque de diversification de logements avec un fort taux de logements sociaux.

Réponse de la Métropole : Les objectifs de densification ne sont pas incompatibles avec ceux qui ont trait à l'amélioration, la réhabilitation des logements existants et à la diversification de l'offre de logements.
A titre d'exemple, dans les communes dotées d'un fort taux de logements sociaux, une diversification de l'offre résidentielle sera recherchée dans une logique de rééquilibrage, mais cet objectif de diversification des types de logements (sociaux et non sociaux) n'est pas incompatible avec les objectifs de densité résidentielle. La commune peut développer une offre de logements non sociaux tout en proposant des formes d'habitat denses et diversifiées (individuel, individuel groupé, intermédiaire, collectif).
Analyse de la commission : le rééquilibrage de l'offre de logements est effectivement précisé dans le DOO et entre davantage dans le champ d'application du PLH, les réponses de la Métropole sont satisfaisantes.

- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains et les pôles de vie tiennent-ils toujours compte de la capacité de desserte des territoires et des capacités de traitement des installations d'assainissement ? Exemples :
  - La commune de Canteleu (village) avec la saturation de la route de Duclair.
  - La commune de Darnétal dont le quartier de Muchedent est très mal desservi.
  - La commune de Duclair avec la saturation de la STEP.

Réponse de la Métropole : Concernant les capacités de traitement des installations d'assainissement : le SCOT précise que le dimensionnement des nouveaux projets d'aménagement est conçu au regard des capacités à assurer les conditions d'une collecte et d'un traitement des eaux usées (p.54 du DOO). L'objectif de production de logements qui sera décliné à la commune dans le cadre du PLH (Programme Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme) devra donc prendre en compte ces capacités. Par ailleurs, la commune peut actuellement ne pas disposer d'une capacité suffisante, mais cette capacité peut être améliorée à l'horizon du SCOT.

Le SCOT précise en effet que, dans le cadre de ses compétences, la Métropole poursuit l'amélioration continue des dispositifs d'assainissement. C'est précisément le cas sur la commune de Duclair où les travaux sur le système d'assainissement prévus par la Métropole devraient permettre de poursuivre le développement urbain de la commune en cohérence avec les objectifs de production de logements et de densité résidentielle fixés dans le SCOT pour les pôles de vie.
Concernant les capacités de desserte : l'un des objectifs majeurs du SCOT est d'assurer une cohérence entre l'urbanisation et les réseaux de transports en commun. Dans les espaces urbains, dont font partie Canteleu et Darnetal, le développement de l'habitat doit se faire prioritairement dans les zones desservies par une ligne de transports en commun existante ou programmée (p.109 du DOO). Cette disposition doit justement permettre d'éviter la saturation des axes routiers en rapprochant les habitants des arrêts de transports en commun, et d'éviter que des quartiers ne se développent et ne puissent être desservis par le réseau de transports faute d'atteindre un poids de population suffisant pour permettre un desserte efficace et performante par ce réseau.

- La recherche d'une densité résidentielle importante dans les espaces urbains peut générer des troubles de voisinage et des problèmes de sécurité, dont la Métropole n'aura pas à connaître car en dehors de ses champs de compétence.
  - La mixité générationnelle peut se heurter à des modes de vie très différents des usagers.
  - Une bonne localisation des espaces publics dans les opérations d'aménagement peut permettre d'anticiper les troubles de voisinage.

Réponse de la Métropole : La recherche d'une densité résidentielle et d'une diversification de l'offre de logements favorisant la mixité sociale et générationnelle est indissociable de l'objectif plus général d'amélioration de la qualité du cadre de vie qui vise à la fois « une intensité urbaine bien vécue et acceptée » et une meilleure intégration des projets dans leur environnement. Le DOO précise p. 23 que « l'intensité urbaine bien vécue et acceptée relève entre autres d'une densification, d'une diversité des formes urbaines, d'une mixité des fonctions urbaines, de la qualité des espaces publics et de l'articulation entre urbanisation et transports en commun ». La densité résidentielle n'est, dans ces conditions, pas synonyme d'insécurité et de troubles de voisinage.
Le DOO précise également que des espaces publics de qualité contribuent à l'attractivité de la ville et que « l'objectif est d'aménager des espaces publics conviviaux et répondant à une plus grande exigence environnementale et paysagère ».
Les règles et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définies dans le cadre des PLU et du futur PLUi doivent également permettre de décliner ces orientations pour des projets plus qualitatifs.

- Le SCOT, en matière de traitement qualitatif des opérations de densification urbaine, insiste sur le rôle des PLU en la matière. Cependant on constate que là où la pression foncière est très forte (par exemple sur le plateau Est), les PLU existants ne peuvent rien contre une urbanisation massive quelquefois sans cohérence avec l'environnement existant, au risque de créer des déséquilibres paysagers que le SCOT combat par ailleurs.

Réponse de la Métropole : Les documents d'urbanisme existants, POS (Plan d'Occupation des Sols) et PLU (Plan Local d'Urbanisme), dont un certain nombre ont été approuvés avant les lois Grenelle et ALUR (loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové), ne présentent pas tous le même niveau d'encadrement de l'urbanisation des communes et ont pu permettre sur certains territoires des développements aujourd'hui jugés contraires aux objectifs du SCOT.

Le rôle du SCOT est justement de fixer un nouveau cadre visant un urbanisme plus durable et qualitatif, avec lequel les documents d'urbanisme, et plus particulièrement le futur PLU intercommunal, devront être compatibles. Les documents locaux d'urbanisme plus récents ou en cours d'évolution anticipent déjà les orientations du SCOT.
Les PLU ont capacité à éviter qu'une urbanisation massive puisse être réalisée, en définissant par exemple des zonages adaptées et des orientations d'aménagement et de programmation privilégiant une urbanisation progressive dans le cadre d'opérations d'ensemble. Ils disposent également d'outils pour améliorer le traitement qualitatif des opérations : orientations d'aménagement permettant d'agir sur les formes urbaines, règles relatives à l'aspect extérieur des constructions permettant d'agir sur leur implantation, leur volume, leur architecture…
De plus, les évolutions législatives de ces dernières années (notamment Grenelle et ALUR) ont renforcé le rôle des documents locaux d'urbanisme en matière de limitation de la consommation d'espace en leur fixant de nouvelles obligations et en mettant à leur disposition de nouveaux outils.

La nécessaire compatibilité des documents d'urbanisme avec les orientations du SCOT ainsi que la réponse aux nouvelles obligations réglementaires et le recours aux outils créés par les lois Grenelle et ALUR conduiront les documents d'urbanisme à mieux encadrer l'urbanisation, du point de vue de la modération de la consommation d'espace et du point de vue de la qualité des opérations.
Par ailleurs, un guide des principes illustrés du SCOT de la Métropole, élaboré par le CAUE 76 en partenariat avec la Métropole, sera mis à disposition des collectivités et des aménageurs pour faciliter la transcription des orientations du SCOT dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement, en fournissant des exemples illustrés d'opérations qualitatives intégrées dans leur environnement.

- La densification ne doit pas aboutir à une dégradation de l'environnement urbain et du cadre de vie.

Réponse de la Métropole : Les objectifs de densité résidentielle sont indissociables de l'objectif plus général d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Le DOO précise notamment que les projets de qualité, intégrés à leur environnement, sont favorisés. Ils tiennent compte du site d'implantation, répondent aux objectifs de qualité paysagère et architecturale, de qualité énergétique et prennent en compte la trame verte et bleue, le cycle de l'eau et les nuisances et risques.
Par ailleurs, le SCOT précise que l'intensification urbaine « ne doit pas se faire au détriment d'espaces « libres » à conserver à des fins paysagères et/ou environnementales ».

- Quelle est la position de la Métropole sur la densification des hameaux des pôles de vie et des espaces urbains ? Exemple :

  - La commune de Duclair avec le hameau de Saint Paul.
  - La commune de Grand-Couronne avec le hameau des Essarts.

Réponse de la Métropole : Ces deux hameaux sont identifiés de la manière suivante dans le SCOT :

- Hameau de Saint Paul à Duclair : au regard de ses caractéristiques, ce « hameau » tel qu'il est communément appelé n'est pas considéré comme un hameau au sens de la définition donnée dans le SCOT (habitat diffus implanté dans l'espace rural et regroupé à l'origine autour d'une exploitation agricole, situé à l'écart du centre-bourg).

Il s'inscrit en effet dans la continuité du pôle de vie de Duclair, et est identifié comme intégré au pôle de vie sur la carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine ». Ce sont donc les objectifs de densités recherchés dans les pôles de vie qui s'appliquent.

- Hameau des Essarts à Grand-Couronne : au vu de ses caractéristiques, ce « hameau » tel qu'il est communément appelé n'est pas considéré comme un hameau au sens de la définition donnée dans le SCOT. De par sa taille importante et la présence de commerces et services, ce « hameau » est identifié comme espace urbain tel que c'est indiqué sur la carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine ». Ce sont donc les objectifs de densités recherchés dans les espaces urbains qui s'appliquent.

Réponse de la Métropole : **Réponse générale sur la densification urbaine :**
L'article L.122-1-5 du Code de l'urbanisme précise que « le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement ». La détermination d'objectifs quantifiés de densité peut constituer des objectifs ou des principes de la politique de l'urbanisme, surtout lorsqu'ils sont indispensables, comme en l'espèce, pour atteindre les objectifs de réduction de la consommation d'espace.
Par rapport à la période antérieure (2000-2010), l'augmentation des densités est significative pour certains niveaux de l'armature urbaine (page 19 du tome V). Il est donc proposé de compléter le rapport de présentation afin de justifier une telle augmentation mais aussi d'expliciter la conciliation des nouveaux objectifs de densité avec les autres impératifs de préservation des paysages naturels et urbains. Aussi, des exemples d'opérations denses et qualitatives réalisées sur le territoire de la Métropole pourront être apportés dans le rapport de présentation.

Analyse globale de la commission d'enquête sur la densification urbaine *: Il a été produit de nombreuses observations sur les objectifs de densité, tant du public que des personnes publiques associées.*

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

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

Les réponses de la Métropole permettent de mieux comprendre et justifier cette mesure, en particulier au regard des éléments suivants :

- *La possibilité de répartir l'objectif de densité à l'échelle de l'opération d'aménagement d'ensemble, offrant la possibilité de mixer de l'habitat individuel, du logement groupé, du petit collectif.*

- *La caractérisation précise d'un hameau pour savoir où s'appliquent les objectifs de densité.*

- *Le rôle des PLU et du futur PLUI, en particulier à travers l'élaboration d'orientations d'aménagement et de programmation, dans l'encadrement de la qualité environnementale et paysagère des espaces bâtis et des espaces publics. La commission est convaincue que de la qualité des projets, naîtra l'attirance des candidats au logement. A ce titre la Métropole dans le cadre du PLUI sera à même d'assister les communes en ce sens.*

- *La mise en place d'un guide des principes illustrés du SCOT à destination des élus et des aménageurs.*

Par ailleurs la commission retient la proposition de la Métropole d'apporter des compléments dans le rapport de présentation avec des exemples d'opérations denses et qualitatives sur le territoire de la Métropole.

1.2 La diversification de logements

- L'objectif de production de logements sociaux de 30 % est présenté à l'échelle de la Métropole. Une répartition sectorielle n'est-elle pas préférable en fonction de la réalité des parcs de logements de chaque commune, ce afin de rétablir l'équilibre sur l'ensemble du territoire ?
  - Exemple de la commune de Mont Saint-Aignan qui ne satisferait pas à cet objectif de logements sociaux.
  - Problématique des logements sociaux vacants à l'échelle du territoire.

Réponse de la Métropole : L'objectif du SCOT de dédier 30% de la production de logements aux logements sociaux est à apprécier à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le SCOT précise d'ailleurs que des modulations de cet objectif global sont possibles dans certaines communes pour permettre un rééquilibrage de la répartition des logements sociaux et selon l'état de la vacance du parc. Ainsi, les communes disposant déjà d'un fort taux de logements sociaux pourront prévoir moins de 30 % de logements sociaux dans leurs opérations, dans un souci de rééquilibrage et de diversification de l'offre.
La répartition de cet objectif pourrait être envisagé par niveau d'armature urbaine mais une déclinaison à la commune n'est pas envisagée dans le cadre du SCOT car c'est le rôle du PLH, avec lequel le PLU intercommunal devra être compatible, s'il ne l'intègre pas, d'affiner et de décliner cet objectif.
Par ailleurs, il peut être rappelé que 65% des ménages de la Métropole sont éligibles à un logement social et que, par conséquent, la production de tels logements contribuera à répondre aux besoins ces habitants.

- Le SCOT évoque peu la question pourtant majeure de l'habitat pour les séniors en situation d'autonomie, au travers de programmes adaptés. Ceci aurait pour effet de libérer de la capacité de logements pour l'accueil de familles et ce sans consommation de foncier. Cette remarque est particulièrement mise en avant pour les pôles de vie qui sont à taille humaine et que l'offre de services de proximité rend particulièrement attirants pour les séniors.

Réponse de la Métropole : Le SCOT ne fixe pas explicitement d'objectifs concernant l'habitat pour les séniors en situation d'autonomie, mais à travers l'objectif de diversification de l'offre résidentielle, l'objectif du SCOT est de proposer une offre en logements adaptée à l'ensemble de la population, y compris les séniors en situation d'autonomie.

En encourageant la diversification des types de logements (taille, forme d'habitat…), le SCOT laisse la possibilité de développer des programmes adaptés pour ces personnes.
Cette question spécifique sera plus précisément traitée dans le PLH et à l'échelle des documents locaux d'urbanisme, voire des projets d'aménagement, en fonction des caractéristiques démographiques des communes.
Le SCOT précise par ailleurs p.24 du DOO que « le renouvellement et la diversification des secteurs d'habitat sont encouragés par l'implantation de commerces et de services nécessaires au quotidien, favorisant ainsi le maintien en place des habitants plus âgés (mixité générationnelle) ».

- Il peut exister sur le territoire (exemple sur la commune de Sahurs) de petites friches industrielles qui pourraient avoir vocation à faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain en faveur de l'habitat. Comment rendre compatible cet objectif avec l'identification dans les documents d'urbanisme locaux d'un zonage qui ne l'autorise pas ?

Réponse de la Métropole : L'un des axes majeurs du SCOT est la reconquête urbaine, y compris la reconversion de sites industriels en friche, permettant le développement du territoire tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Sur ces sites de reconversion urbaine, le SCOT affiche clairement la volonté de privilégier la multifonctionnalité (habitat, activités économiques, services…), sans exposer de nouvelles populations à des nuisances, pollutions ou risques.
Ainsi, sous réserve que la friche industrielle réunisse les conditions nécessaires à son aménagement (sols non pollués ou dépollués, accessibilité, intégration dans son environnement, etc), le développement d'opérations de renouvellement urbain, y compris en faveur de l'habitat, y est encouragé.
L'élaboration du PLU intercommunal, qui se fera dans le respect du principe de compatibilité avec les orientations du SCOT, traduira cet objectif de reconversion urbaine de sites industriels, notamment à travers la redéfinition du zonage des documents d'urbanisme actuels. Des zones aujourd'hui identifiées comme étant à vocation industrielle ou économique pourront ainsi, selon leurs caractéristiques, évoluer en zones de renouvellement urbain mixte ou d'habitat.

- Il est identifié le besoin d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le DOO en page 71. La commune de Boos est-elle identifiée par la Métropole pour ce projet ?

Réponse de la Métropole : L'inscription d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le projet de SCOT permet de répondre au Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage approuvé le 14 janvier 2013, lequel fait de la réalisation de ce premier lieu de grand passage sur le territoire un objectif majeur.
Une étude est menée par la Métropole afin de déterminer le site le plus pertinent intégrant les caractéristiques minimales requises par les textes réglementaires.

Analyse globale de la commission d'enquête sur la diversification de logements : *Le SCOT est un document de planification à l'échelle de la Métropole, en cela il définit une stratégie globale en matière de diversification de logements, à travers un certain nombre d'orientations incitatives ou prescriptives.*

Ces principes ont vocation à être appliqués dans les documents d'urbanisme locaux ou dans les politiques publiques sectorielles.

Une analyse plus fine des enjeux et des besoins en matière de logements est ainsi à mener localement, dans le cadre par exemple :

- *Du programme local de l'habitat (PLH) à l'échelle des communes*
- *Du plan local d'urbanisme (PLU, PLUI) à l'échelle de la commune*
- *Du schéma départemental d'accueil des gens du voyage*

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos demande de réduire l'objectif de densité à 30 logements à l'hectare.
- La commune de Duclair demande une réduction des objectifs de densité.
- Les communes de Bois-Guillaume, Bihorel, Mont-Saint-Aignan, Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Yville-sur-Seine demandent un assouplissement des objectifs de densité pour tenir compte des spécificités des territoires (environnement existant, problématiques d'assainissement, capacité d'intégration des nouvelles opérations en terme d'acceptabilité sociale …).

Réponse de la Métropole : Les objectifs de densités ont été fixés pour répondre à un objectif plus global du SCOT qui est la consommation économe des espaces naturels, agricoles et forestiers. Au-delà du respect des obligations réglementaires qui imposent au SCOT de s'inscrire dans cet objectif, le SCOT de la Métropole fait de la lutte contre l'étalement urbain une priorité et apprécie les espaces naturels et agricoles comme une ressource non renouvelable dont il est essentiel d'assurer la préservation.
Sur la période 1999-2012, l'habitat représente un peu plus de la moitié des nouveaux espaces urbanisés sur l'ensemble du territoire (724 hectares au total – contre 276 hectares pour les activités économiques et 169 hectares par les équipements et infrastructures).
Cette consommation d'espace pour l'habitat a été la plus importante sur les plateaux Nord et Est, et parmi les 724 hectares urbanisés pour l'habitat entre 1999 et 2012, 90 % portent sur l'habitat individuel, dont 62 % sur l'habitat très peu dense (moins de 10 logements à l'hectare).
L'habitat individuel représente donc les enjeux les plus forts en matière de réduction de la consommation d'espace, c'est pourquoi le SCOT fixe l'objectif de réduire de 30 % le foncier consommé pour l'habitat par rapport à la période précédente.
La densité est un levier important du SCOT pour limiter cette consommation d'espace. Il ne s'agit cependant pas d'interdire le développement de maisons individuelles sur le territoire, qui correspond aux besoins d'une certaine partie de la population, mais de diversifier l'offre résidentielle proposée en développant des formes d'habitat variées (individuel, individuel groupé, petit collectif…).

Dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains et les pôles de vie, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées, ce qui laisse la possibilité de varier les densités au sein des opérations et au sein de la commune, notamment au regard des caractéristiques du territoire. Le SCOT précise d'ailleurs que cette approche permet de produire des paysages urbains diversifiés.
Dans les bourgs et villages, l'objectif de densité est apprécié à l'échelle de l'opération, permettant là aussi de diversifier la taille des parcelles au sein d'une opération pour atteindre une densité minimale de 15-20 logements / hectare à l'échelle de l'opération.
Ces dispositions permettent donc de prendre en compte les spécificités de la commune et d'adapter les densités au sein des opérations et de la commune, tout en respectant globalement les objectifs de densité fixés dans le SCOT.
En complément, voir également la réponse générale de la Métropole sur la densification urbaine exposée précédemment.

- La commune de Bois-Guillaume estime que l'objectif de 3000 logements par an n'est pas en adéquation avec la capacité d'intégration économique du territoire.
- La commune de Mesnil-Esnard estime que l'augmentation démographique de 40 000 habitants n'est pas en adéquation avec la production de 60 000 logements.

Réponse de la Métropole : L'objectif de production de 60 000 logements se justifie pour deux tiers (soit environ 40 000 logements) par la production de logements nécessaires au maintien de la population à son niveau actuel (le « point mort ») et pour un tiers par la production de logements pour accueillir de nouveaux ménages (soit environ 20 000 logements sur la base d'une moyenne proche de 2 personnes par ménage).
Le « point mort » correspond aux besoins de production en logements nécessaires uniquement pour maintenir à son niveau la population déjà installée sur le territoire. En effet, un logement neuf ne permet pas uniquement de répondre à la croissance de la population. Il contribue également, de manière indirecte, à couvrir des besoins non liés à la croissance démographique, qui sont :

- Compenser la diminution de la taille moyenne des ménages, et donc l'augmentation du nombre de ménages. Il s'agit du desserrement : si la taille moyenne des ménages diminue, il faut davantage de logements pour loger le même nombre d'habitants. Sur le territoire de la Métropole, le nombre moyen de personnes par ménage est passé de 2,34 à 2,18 entre 1999 et 2007, et cette tendance à la diminution va se poursuivre dans les prochaines années.
- Remplacer les logements détruits ou ayant changés d'usage : c'est le renouvellement du parc de logements existant.
- Compenser l'augmentation du nombre de résidences secondaires et de logements vacants, qui sont autant de logements en moins dans le parc existant pour les habitants. La compensation de ces logements est nécessaire à la fluidité du marché.

Le point mort est, pour le territoire de la Métropole, estimé à 2000 logements à produire par an, uniquement pour maintenir la population à son niveau actuel. Ce point mort s'inscrit dans la continuité de la production de logements au cours de la période 2000-2012 : sur cette période, environ 2000 logements ont été produits par an sans augmentation du nombre d'habitants. Cette production de logements a essentiellement permis de compenser la réduction de la taille moyenne des ménages et donc l'augmentation du nombre de ménages générée.

Au-delà des besoins en logements répondant au maintien de la population à son niveau actuel, une production de 1000 logements supplémentaires / an est justifiée par l'ambition portée par le SCOT d'une dynamique démographique comparable à celle d'autres métropoles françaises, entre 0,4 et 0,5 % par an.
Cet objectif de croissance démographique prend appui sur le renforcement de l'attractivité économique du territoire qui est l'un des axes majeurs du SCOT.

Bien que confrontée à une situation économique nationale difficile, la Métropole a en effet pour ambition de promouvoir un développement industriel durable, conforter l'excellence logistique et portuaire, dynamiser le développement tertiaire, renforcer les grandes filières de l'agriculture, développer l'attractivité touristique et culturelle ainsi que les compétences et l'innovation via l'enseignement supérieur et la recherche. Les grands projets économiques (Seine Sud, ancienne raffinerie et zone industrialo-portuaire de Petit Couronne, Rouen Vallée de Seine Logistique, Seine Cité, Plaine de la Ronce, Technopôle du Madrillet), culturels et touristiques (Historial Jeanne d'Arc, Panorama Centre des congrès) ainsi que les grandes infrastructures de transports projetées sont de nature à renforcer l'attractivité et donc la croissance démographique du territoire.

Cette ambition démographique prend également appui sur l'attractivité résidentielle du territoire : la diversité et la qualité de l'offre résidentielle proposées sur le territoire et promues par le SCOT constituent également un facteur d'attractivité de nouvelles populations.

Par ailleurs, dans le cadre du bilan obligatoire de la mise en œuvre du SCOT qui sera effectué au plus tard 6 ans après son approbation, puis tous les 6 ans après la décision de son maintien en vigueur ou de sa révision, les objectifs démographiques et de production de logements pourront être réévalués si nécessaire au regard des évolutions observées.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande de limiter l'application des seuils minimaux de densité aux abords de la seule ligne TEOR.

Réponse de la Métropole : La commune de Mont-Saint-Aignan souhaite que la disposition visant à augmenter de + 10 % la densité dans les périmètres d'attractivité autour des lignes structurantes de transports en commun par rapport aux objectifs de densités fixés dans le SCOT ne s'applique qu'à la ligne TEOR et non à la ligne F2, considérée comme structurante.
Il est rappelé que les espaces urbains, niveau de l'armature urbaine auquel appartient la commune de Mont-Saint-Aignan, sont les territoires privilégiés pour accroître les capacités d'accueil en matière d'emplois et d'habitat, et que l'usage des transports en commun y est intensifié.
La densification de l'habitat dans les périmètres d'attractivité autour des arrêts des lignes structurantes telles que les lignes TEOR et FAST a pour objectif d'encourager l'usage des transports en commun et ainsi limiter l'usage de la voiture sur le territoire. La densification autour de ces lignes permet ainsi d'optimiser l'efficacité et la performance du réseau de transports collectifs, en ciblant un potentiel d'utilisateurs plus important.
Une commune de l'espace urbain qui bénéficie d'une desserte structurante par les transports en commun, telle que Mont-Saint-Aignan, est ainsi amenée à contribuer à l'optimisation de l'utilisation du réseau de transports par l'intensification de l'urbanisation autour des axes structurants de ce réseau.
Par ailleurs, le SCOT précise que la majoration de + 10 % des objectifs de densité dans les périmètres d'attractivité autour des arrêts des lignes structurantes du réseau (500 mètres environ autour des arrêts des lignes TEOR et 400 mètres environ autour des arrêts du réseau FAST) est à déterminer plus précisément en fonction du contexte. Les études de densification (« ateliers de la ville intense ») prévues dans le DOO (page 108) permettront entre autres de connaître les potentialités d'intensification dans ces secteurs.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande que l'objectif de production de logements soit défini à l'échelle globale du territoire de la Métropole.

Réponse de la Métropole : A la lecture de la délibération de la commune de Mont-Saint-Aignan, la demande de la commune porte plus spécifiquement sur l'objectif de production de logements sociaux, et non sur l'objectif global de production de logements.
L'objectif du SCOT de dédier 30 % de la production de logements aux logements sociaux est bien un objectif moyen défini à l'échelle globale du territoire de la Métropole et ne constitue pas un objectif minimum pour chaque commune. Le SCOT précise en effet que des modulations (à la hausse ou à la baisse) sont possibles dans certaines communes pour permettre un rééquilibrage de la répartition des logements sociaux.
De plus, si le SCOT ne définit pas cet objectif à l'échelle des communes, le PLH, qui doit être compatible avec le SCOT et qui s'impose aux PLU, a lui pour obligation de décliner ces objectifs à la commune.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les avis des personnes publiques associées : *S'agissant des remarques des personnes publiques associées sur les objectifs de densité et sur les logements sociaux, la commission renvoie à son argumentaire dans le paragraphe dévolu à la densité urbaine et à la diversification de logements.*

La commission ajoute que la demande de limiter la majoration des objectifs de densité aux abords des seules lignes TEOR ne serait pas cohérent avec l'objectif global de renforcer l'habitat en lien avec l'offre de transports en commun.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment se feront les arbitrages pour l'ouverture à l'urbanisation de zones AU qui ne se situent pas dans les périmètres d'attractivité des transports en commun ?

Réponse de la Métropole : S'agissant de l'ordre dans lequel les zones AU vont être ouvertes à l'urbanisation, le DOO prévoit que « les surfaces pouvant être dédiées à l'urbanisation en extension, sont définies après que soient soustraites du besoin foncier pour l'habitat les surfaces mobilisables au sein des espaces déjà urbanisés et les surfaces mobilisables en renouvellement urbain ».
Cela implique de ne pas ouvrir à l'urbanisation toutes les zones AU existantes pour répondre à la totalité des objectifs de production de logements. Le DOO impose par ailleurs la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées préalablement à toute ouverture à l'urbanisation.
C'est seulement après que de telles réflexions soient menées qu'un certain nombre de secteurs à urbaniser pourra être ouvert à l'urbanisation.
Par ailleurs, le DOO prévoit que les projets urbains situés en dehors des périmètres d'attractivité des transports en commun régulier ne sont pas prioritaires, mais il ne définit pas expressément l'ordre dans lequel ces zones AU devront être ouvertes à l'urbanisation. Il revient aux PLU, notamment au futur PLU intercommunal, de définir cet ordre. Pour ce faire, les ouvertures à l'urbanisation devront respecter les autres principes définis par le DOO (consommation d'espace, biodiversité, paysages, réseaux, etc).
De plus, le DOO du SCOT prévoit que le PLU comporte un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones AU et de la réalisation des équipements correspondants, afin d'envisager l'urbanisation par étape progressive.

- Comment fonctionne pratiquement la veille foncière (recensement du foncier disponible présenté dans le DOO) ?

Réponse de la Métropole : Les services de la Métropole disposent d'une base de données intégrée au SIG intitulé « Espaces mutables » qui recense, d'une part, l'ensemble des zones à urbaniser qui sont inscrites dans les PLU des communes, et d'autre part, les sites déjà urbanisés pouvant faire l'objet de renouvellement urbain (friches). Pour le volet renouvellement urbain, cette base de données a été enrichie par le recensement réalisé dans le cadre de la démarche Grande Seine 2015. Cette base de données est par ailleurs mise à jour régulièrement sur le volet habitat dans le cadre du PLH.
En outre, parmi les compétences liées au statut de Métropole (depuis le 1er janvier 2015), une stratégie foncière est en cours de définition ; un préalable à la constitution de réserves foncières.

- Comment expliquer que pour les bourgs et villages, l'objectif de densité soit apprécié à l'opération alors que ce n'est pas le cas sur le reste du territoire ?

Réponse de la Métropole : Dans les bourgs et villages, la production de logements est plus faible en volume que sur le reste du territoire et concerne généralement des parcelles de taille importante : l'enjeu lié à la limitation de la consommation d'espace dans ces territoires exige donc d'encadrer le plus finement possible la consommation résultant de cette urbanisation, donc à l'échelle de l'opération, que celle-ci soit individuelle ou groupée (lotissements notamment). A cet égard, le Tome V (p.10) expose la consommation passée (1999-2012) d'espaces naturels et agricoles qui s'élève à 312 hectares dans les bourgs et villages, soit 43 % de l'ensemble des espaces consommés pour l'habitat.
Dans les secteurs urbains (cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie), les opérations d'aménagement sont plus nombreuses et plus diversifiées, d'où une appréciation de la densité à l'échelle de la commune.

Analyse globale de la commission d'enquête par rapport aux réponses sur les observations de la commission : *La commission prend acte des réponses relatives à l'habitat qui sont argumentées et motivées, en particulier sur l'enjeu de réduction des espaces dévolus à l'habitat dans les bourgs et villages.*

La commission prend la mesure du travail qui reste à faire dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal ou dans le cadre des politiques sectorielles menées par la Métropole.

2. LA MOBILITE DURABLE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Observations du public :

L'objectif de faire évoluer les pratiques de mobilité pour réduire la part des déplacements automobiles, est partagé par tous, au point que les remarques liées au développement des transports en commun ont été largement majoritaires au cours de cette enquête publique.
Les observations portent sur l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement de la multimodalité.

2.1 L'amélioration de l'offre de transports en commun

Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'amélioration des lignes et l'amélioration du service :

➢ **L'amélioration des lignes de transport** :

- Prolongement des lignes de TEOR sur :
  - La commune de Darnétal en prévision de l'aménagement de la friche Aoustin et pour desservir le quartier Muchedent.
  - La commune de Canteleu pour desservir le lycée hôtelier.
  - La commune de Notre-Dame-de-Bondeville pour desservir Le Houlme et Malaunay.

Réponse de la Métropole : Des prolongements de TEOR sont identifiés dans le DOO (page 116 et cartographie), à étudier et à réaliser en fonction d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion sociale.
En écho au SCOT, le prolongement de TEOR est également identifié dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) au titre de la Fiche Action 1 / Action B (Développer le réseau de transport à haut niveau de service).
Pour le T1 (Terminus Mont aux Malades/Mont-Saint-Aignan) et le T2 (Terminus Mairie Schœlcher/Notre-Dame-de-Bondeville), ces prolongements feront l'objet de cette étude d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion des territoires.
Pour le T2 (Terminus Monet/Canteleu), le lycée hôtelier ne se situe pas dans le prolongement du tracé du TEOR, ce qui ne permet pas structurellement d'envisager cette desserte.
Pour le T3 (Terminus Durécu-Lavoisier/Darnétal), le potentiel de population captable ne justifie pas aujourd'hui le prolongement de cette ligne, mais ce prolongement pourrait être envisagé si ce potentiel évoluait de manière significative.

- Prolongement de la ligne F5 en provenance de la commune de Franqueville-Saint-Pierre pour desservir la commune de Boos. Les riverains ne comprennent pas le lien que fait le SCOT entre le développement de l'offre de transports en commun sur Boos en seconde période du SCOT et le projet de contournement Est de Rouen.

Réponse de la Métropole : Le prolongement de la ligne F5 (Terminus Lycée Galilée/Franqueville-Saint-Pierre) n'est pas envisagé à court terme, le potentiel de population captable étant à ce jour insuffisant.
Le projet de contournement Est - Liaison A28/A13 n'est pas uniquement un projet d'infrastructure routière mais plus globalement un projet d'aménagement du territoire. Il convient donc de prendre des mesures d'accompagnement afin que cette infrastructure puisse pleinement répondre aux objectifs qui lui ont été initialement fixés. Dans ces circonstances, le développement d'un Transport à Haut Niveau de Service (THNS) sur les Plateaux Est s'inscrit dans une logique de requalification des pénétrantes routières, permettant pour l'exemple cité de maîtriser l'effet appel d'air pour les véhicules particuliers sur la route de Paris et favoriser le report modal, au travers d'un réaménagement de la voirie favorable aux transports collectifs (DOO page 115).

- Renforcement des lignes régulières sur la portion les Essarts/Rouen et Boos/Rouen.

Réponse de la Métropole : Les services effectués sur la ligne 32 et 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.

- Renforcement des liaisons entre Elbeuf et Rouen, en particulier dans la perspective de la revitalisation du centre-ville d'Elbeuf.

Réponse de la Métropole : La liaison en bus entre Rouen et Elbeuf (Ligne 32) est à considérer en complémentarité de la desserte ferroviaire existante entre ces deux communes. Aussi, plutôt que d'investir massivement sur le renforcement de cette liaison routière qui ne peut, structurellement, atteindre le même niveau de performance que le train, la stratégie portée par la Métropole Rouen Normandie consiste aujourd'hui à se mobiliser avec les partenaires ferroviaires (Région Haute-Normandie, SNCF…) sur le développement de la desserte ferroviaire (cadencement…) et le développement des pôles d'échanges autour des gares desservies (DOO page 113).

- Développement de l'offre de transports en commun sur les communes de la rive gauche (Oissel, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Petit-Quevilly).

Réponse de la Métropole : La majorité des nouveaux axes structurants de transport collectifs identifiés dans le DOO du SCOT (DOO pages 114 et 115) et dans le PDU concernent la rive gauche:

- Nouvelle ligne T4 et amélioration de la ligne F1,
- Développement d'un THNS (Transport à Haut Niveau de Service) desservant l'Ecoquartier Flaubert,
- Prospective d'un nouvel axe THNS desservant la Nouvelle Gare.

Les possibilités d'améliorer les liaisons transversales existantes sur la rive sud sont également prévues par le SCOT (DOO page 113).

- Possibilité de présenter dans le SCOT une seule ligne T4 d'Isneauville au Zénith, avec parkings de délestage, plutôt que de présenter d'un côté le renforcement de la ligne F1 jusqu'à Isneauville, et de l'autre côté la création de la ligne T4 du Boulingrin au Zénith.

Réponse de la Métropole : Pour l'Arc Nord-Sud (aménagement de la ligne T4, prolongement de la ligne F1 et implantation d'un P+R au Nord), les études de faisabilité ont été réalisées entre 2011 et 2013. Elles ont mis en évidence des potentiels de fréquentation et des coûts d'aménagement, révélant l'opportunité de travailler sur la complémentarité des 2 itinéraires (T4/F1).

- Absence de transports entre la Métropole et le secteur de Barentin, alors que c'est une zone d'attractivité pour une partie des habitants de la Métropole.

Réponse de la Métropole : De par la nature de la liaison, interurbaine, puisque la commune de Barentin est située hors du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de la Métropole Rouen Normandie, la création d'une liaison depuis la Métropole vers Barentin est, au titre de la loi, de la compétence du Département de Seine-Maritime. Cette réflexion pourrait cependant être abordée dans le cadre de la Conférence des territoires de l'InterSCOT.

- Amélioration des échanges entre Rouen et Caen, ainsi qu'avec l'aéroport de Deauville.

Réponse de la Métropole : La phase « cible » du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie envisagée à l'horizon 2030 permettrait de gagner 10 à 15 minutes supplémentaires sur les différents temps de parcours par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Evreux et Rouen et entre Louviers et Bernay. Ce dispositif en « Y » créerait de plus une relation nouvelle et très rapide entre Rouen et Evreux et réduirait substantiellement le temps de parcours entre Rouen et Caen à 1h environ au lieu de plus d'1h30 aujourd'hui.

➢ **L'amélioration du service** :

- Il est demandé une amplitude horaire et un cadencement qui permettent de couvrir les déplacements domicile/travail matin et soir (exemple de la ligne 13 à Boos où pour une prise de fonction à Rouen à 8 heures, il faut prendre le car à 6h30).

Réponse de la Métropole : Les services effectués sur la ligne 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules. Pour le cas présent, il existe une alternative consistant, pour les habitants de Boos, à se rabattre en voiture à Franqueville-Saint-Pierre et utiliser la ligne F5 dont la fréquence de passage est plus importante.

- Il est proposé de mettre en place des bus de plus petite taille et passant plus souvent.

Réponse de la Métropole : Au-delà des considérations de capacité en adéquation avec l'usage, du dimensionnement viaire qui impose des gabarits de passage et d'une nécessaire gestion optimisée de l'ensemble du parc roulant (dimensionné en nombre et en capacité pour les heures de pointe), il ne faut pas croire qu'en réduisant la taille des véhicules, on peut augmenter la fréquence de passage comme le suggère la remarque. En effet, le personnel roulant est le premier poste de dépense dans l'organisation d'un service de transports collectifs, indépendamment de la taille des véhicules.
La réduction des capacités des bus ne se traduit donc pas mécaniquement par des gains de productivité permettant d'en augmenter la fréquence.

- Il est souligné la grande satisfaction des usagers du Filor, avec un bémol sur l'absence de ce mode de transport le dimanche, et le fait que tous les usagers ne peuvent pas toujours anticiper leur déplacement et donc réserver le Filor.

Réponse de la Métropole : Le service FILOR est disponible, du lundi au samedi (hors dimanche et jours fériés) de 6h30 à 19h30 (heure de dernière prise en charge possible à un arrêt donné). L'amplitude du service a été définie de façon à contenir un tant soit peu et au regard des besoins dominants, les coûts d'exploitation qui restent, structurellement, largement déficitaires.
Par ailleurs, les contraintes sur la réservation préalable sont imposées par la nature même du système de Transport à la Demande (FILO'R) et imposent de fait une anticipation des déplacements par l'usager. Cependant, ces contraintes de réservation sont contrebalancées par la souplesse des horaires et des itinéraires. Il est utile de rappeler que, en mode dit « nominal » la réservation est à effectuer la veille mais qu'une possibilité de réservation 2 heures avant le déplacement est ouverte en cas de disponibilité de moyens.

- La politique tarifaire des transports en commun doit être suffisamment attractive pour décourager l'usage de la voiture, en particulier pour les grandes familles.

Réponse de la Métropole : L'examen de la part relative des 3 grandes catégories tarifaires (Titres toutes clientèles, tickets réduits et titres gratuits) montre que l'ensemble des titres réduits et des titres gratuits représente quasiment 72 % du nombre de voyages et moins de 47 % des recettes commerciales en 2012, témoignant de l'effort de la collectivité sur l'attractivité de la tarification dans les transports collectifs.

Aujourd'hui, une gamme tarifaire réduite s'applique sur 5 titres de transport du réseau Astuce :

- Pour les séniors (65 ans et plus) :
  - Titre senior 20 unités : 10,00 € au lieu de 13,30 € (tarif tout public)
  - Titre senior 20 unités Elbeuf : 7,20 € au lieu de 10,80 € (tarif tout public)
- Pour les jeunes de moins de 26 ans :
  - Titre jeunes 10 voyages : 8,20 € au lieu de 13,30 € (tarif tout public)
- Pour les bénéficiaires des tarifs réduits et solidaires :
  - Titre moderato 10 voyages : 3,00 € au lieu de 13,30 (tarif tout public)
  - Titre contact 50 voyages : gratuit au lieu de 65 € (tarif tout public)

- Il est attiré l'attention de la Métropole sur la possibilité de la gratuité des transports en commun comme dans d'autres métropoles, ou encore sur la possibilité d'augmenter la durée de validité du titre de transport.

Réponse de la Métropole : Il est important de rappeler que même gratuit pour l'usager, le transport public ne l'est pas pour la collectivité qui, en se privant des recettes des usagers, devra compenser cette perte. Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport et aux contraintes financières pesant sur les collectivités, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver.

- Il est conseillé de ne pas créer un déséquilibre à l'échelle du territoire avec une offre de services de transports en commun à haute performance sur les axes très structurants qui traversent Rouen, à côté d'une offre de lignes «régulières» qui ne permettrait pas de rejoindre Rouen avec facilité et efficacité.

Réponse de la Métropole : On ne peut que souligner le lien étroit qui existe entre la densité de population et l'intensité d'un service de transports collectifs déployé. Le DOO fixe un objectif de cohérence des politiques d'aménagement autour du réseau de transports en commun et des infrastructures afin de coordonner les développements urbains avec ceux des infrastructures de mobilité (DOO page 107). Les grands projets urbains dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains sont coordonnées avec les transports en commun.
Aussi, le développement d'un réseau de transports collectifs efficient s'appuie naturellement sur un schéma structurant, centre de gravité du réseau, qui matérialise les corridors de mobilité dominants à desservir autour d'un maillage hiérarchisé de points d'échanges (Pôles de correspondances, parkings relais…), afin d'éviter une dilution de l'offre préjudiciable à l'intérêt collectif.

- Il est conseillé de ne pas sacrifier les places de stationnement dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, lesquelles conservent une utilité pour les riverains et pour la clientèle des commerces de proximité.

Réponse de la Métropole : Il existe un lien étroit entre l'efficacité d'une politique sur les transports collectifs et les stratégies locales de stationnement. En effet, un changement de mode de transport doit s'accompagner d'un gain de temps pour s'avérer attractif. La facilité de stationnement au lieu de destination couplée à l'absence d'une offre résidentielle diurne à un coût admissible pour le budget des ménages concourent à inciter les actifs à utiliser l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.

On peut ainsi distinguer différents usagers aux comportements contrastés :
- le résident fixe qui ne désire pas utiliser son véhicule ou qui l'utilise peu (le véhicule restant alors stationné un long moment sur une même place) ;
- le résident dynamique qui utilise beaucoup son véhicule dans la journée ;
- le pendulaire fixe qui effectue un trajet domicile-travail mais qui n'utilise pas son véhicule en dehors de ce trajet pendant la journée de travail ;
- le pendulaire dynamique qui effectue un trajet domicile-travail et qui utilise souvent son véhicule pendant la journée de travail (un commercial par exemple) ;
- le client, le visiteur diurne qui est concerné par le commerce, le tertiaire et les loisirs ;
- le client, le visiteur nocturne qui est essentiellement un consommateur de loisirs.

Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'usagers auront de fait une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques de la mobilité, dont le report modal.

Il convient donc de hiérarchiser l'espace en favorisant ou dissuadant l'accès pour certaines catégories d'usagers, via la réglementation, dans un souci d'une utilisation rationnelle du territoire urbain et des infrastructures de transports collectifs.
Pour les implantations commerciales, le DOO favorise la mutualisation des espaces de stationnement (page 23) et renforce la compacité des espaces de stationnement (page 118).

2.2 Le développement de la multimodalité

- Dans le DOO du SCOT, il est indiqué le caractère stratégique des gares sur tout le territoire de la métropole et le développement de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre des futures lignes ferroviaires. Dans ce contexte ne serait-il pas judicieux de développer les navettes vers les gares ? Des habitants de Darnétal interrogent la Métropole sur le devenir de la gare de Darnétal.

Réponse de la Métropole : Au travers du SCOT et du PDU (Fiche Action 2 / Action B (Développer les contions d'échanges aux abords des gares)), la Métropole Rouen Normandie a effectivement identifié la nécessité d'articuler les gares avec les axes de transports publics (bus, car…) afin de valoriser l'offre ferroviaire au sein de son périmètre. Le récent déplacement du terminus de la ligne 27 à la gare de Saint-Etienne-du-Rouvray témoigne de cette stratégie.
Par ailleurs, le projet de réouverture de la gare de Darnétal n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de la métropole portée par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de concrétisation de ce projet.
Néanmoins, il paraît aujourd'hui nécessaire de ne pas obérer l'avenir par une préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain.

- En matière d'incitation à la multimodalité, comment rendre efficace le report de la voiture sur les transports en commun, une fois que l'usager a déjà pris son véhicule ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT (DOO page 116) et le PDU (Fiche Action 2 / Action C (Déployer un réseau de parcs relais et de pars relais de proximité), prévoient l'aménagement d'un réseau de parcs relais qui permettra, en appui des lignes de transports collectifs (TC) structurantes, de favoriser un rabattement efficace depuis la voiture vers les TC.

- Il convient d'encourager la réalisation de voies vertes, exemple du quartier du Genetey pour relier le bourg de Saint-Martin-de-Boscherville qui ne connaît pas de liaison sécurisée pour les piétons et les vélos.

Réponse de la Métropole : Le Département de Seine-Maritime est maître d'ouvrage des axes majeurs de circulations douces : la véloroute du Littoral, la voie verte Dieppe-Fécamp, l'Avenue Verte Londres-Paris ou la véloroute du Val de Seine.
Le Département soutient financièrement les communes et EPCI en apportant, sous certaines conditions, des subventions pour le développement de pistes cyclables, les aménagements cyclables départementaux inscrits au Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes, et participe dans le cas d'une substitution d'une collectivité locale au Département pour l'entretien d'un ouvrage départemental lié aux circulations douces.
En parallèle, la Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération structurant et continu. Localement, il appartient au PLU de définir liaisons douces complémentaires à développer.

- Il faut renforcer les modes de circulation doux sur la liaison Isneauville/Bois-Guillaume par le développement de pistes le long des axes structurants et par la mise en œuvre d'une passerelle pour franchir le rond-point très passager de la rocade de Bois-Guillaume.
- Quel est l'état d'avancement de l'aménagement des pistes cyclables sur la métropole ? Exemple de la liaison Boos/ Franqueville-Saint-Pierre, de la rive gauche de Rouen qui compte très peu de pistes cyclables.

Réponse de la Métropole : En écho au DOO du SCOT (page 118) et au PDU (Fiche Action 10 / Action A (Accélérer la politique d'aménagement cyclable), la Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération afin de permettre au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Elle souhaite poursuivre cet effort en développant ce réseau avec l'objectif d'atteindre 220 kilomètres d'aménagements cyclables à l'horizon du PDU.
Pour ce réseau métropolitain, incluant les liaisons Bois-Guillaume/Isneauville et Franqueville-Saint-Pierre/Boos, les aménagements en site propre seront prioritairement recherchés, toutefois, lorsque l'emprise ne le permet pas, des aménagements plus légers de type bandes cyclables, voire plus exceptionnellement du jalonnement, seront recherchés afin d'assurer les continuités.

- Il faut encourager l'utilisation de véhicules électriques avec mise à disposition de places de stationnement réservées dans Rouen.

Réponse de la Métropole : Le DOO du SCOT (page 63) et le PDU (Fiche Action 7 / Action C (Favoriser le développement de l'électromobilité) favorisent le développement des véhicules électriques. Suite aux expérimentations réalisées dans le cadre du plan en faveur du développement du véhicule électrique « CREA'VENIR » (Véhicules Electriques Novateurs, Intelligents et Responsables), les mesures suivantes sont identifiées afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques :

- poursuivre le déploiement d'infrastructures de rechargement ouvertes au public sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. En complément des points de charges déployés dans le centre-ville, certains parkings-relais de l'agglomération, les centres urbains et les quatre pépinières d'entreprises de la Métropole Rouen Normandie seront équipés de points de charge (Un plan de déploiement 2014-2017 permettant d'atteindre 100 points de charge fin 2017),
- renouvellement du parc automobile de la Métropole Rouen Normandie,
- groupement de commandes avec les communes pour l'achat mutualisé de véhicules électriques et de bornes de rechargement,
- réflexion sur la mise en place d'aide à l'acquisition de bornes de recharge pour les entreprises.

Par ailleurs, les places de stationnement équipées de bornes sont réservées aux véhicules en charge et la charge est gratuite. En outre, le stationnement est gratuit sur tout emplacement matérialisé en voirie pour les véhicules électriques sur l'ensemble du territoire de la Métropole.

De plus, il relève du PLU d'établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos dans les parcs ouverts au publics, ainsi qu'un inventaire des possibilités de mutualisation de ces capacités, afin d'établir le règlement qui peut fixer les règles en termes de stationnement.

- Attention à l'intégration des aires de covoiturage dans l'environnement qui n'est pas toujours satisfaisante pour les riverains.

Réponse de la Métropole : Le Département de Seine-Maritime est maître d'ouvrage pour l'aménagement des aires de covoiturage à l'échelle du territoire seino-marin et l'intégration environnementale de ces projets est, en conséquence, de leur responsabilité. Dans l'hypothèse d'un glissement de cette compétence vers la Métropole Rouen Normandie, cette dernière sera attentive à cette dimension.

- Il est important d''intégrer dans les opérations d'aménagement, des moyens de connecter les différents modes de transport entre eux de type plan de déplacements « domicile/gare/entreprise» à développer sur : La ZAC Marignan à Elbeuf et La Plaine de Levant à Saint-Pierre-lès-Elbeuf.

Réponse de la Métropole : En écho au SCOT (DOO page 118) et au PDU (fiche Action 8 / Action B (Développer les plans de mobilité), la Métropole Rouen Normandie poursuit l'ambition de développer les plans de mobilité [Plan de Déplacements d'entreprises (P.D.E.), Inter-Entreprises (P.D.I.E.), d'Administrations (P.D.A.)], du PDU.
Ce partenariat, mis en place par la Métropole Rouen Normandie, se formalise, entre autres, par des conventions multipartites : entreprises ou administrations, TCAR, Métropole Rouen Normandie, et communes (le cas échéant) et permet d'adapter finement aux besoins l'offre des différents moyens de déplacements.
Dans le cadre de ces conventions, la Métropole Rouen Normandie s'engage, à titre d'exemple, sur les actions suivantes:

- apporter son soutien financier sur les abonnements de transport en commun souscrits par les salariés,
- assurer des missions conseil en mobilité,
- étudier l'amélioration de la desserte en transports en commun,
- participer à des animations en entreprise,
- élaborer des documents pédagogiques,
- participer au suivi du plan de déplacements d'entreprise.

Aujourd'hui, 64 entreprises (40 600 salariés) et 57 commerçants (1 173 salariés) ont signé une convention avec la Métropole.
Par ailleurs, le SCOT fixe l'objectif de mettre en œuvre un système intégré pour faciliter les déplacements (p.116 du DOO).

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos sollicite l'amélioration de la desserte de son territoire en transports en commun, ce dès la première phase du SCOT, au regard de l'évolution démographique de la commune.

Réponse de la Métropole : Les services effectués sur la ligne 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules. Pour le cas présent, il existe une alternative consistant, pour les habitants de Boos, à se rabattre en voiture à Franqueville-Saint-Pierre et utiliser la ligne F5 dont la fréquence de passage est plus importante.

- La commune de Bois-Guillaume demande le prolongement de la ligne F1 jusqu'à la Plaine de la Ronce à Isneauville, ainsi que le report du parking relais de Bois-Guillaume au nord du rond-point des Rouges Terres.

Réponse de la Métropole : Conformément à la délibération du 24 juin 2013 approuvant le programme de l'Arc Nord-Sud, ce projet de transport en commun à haut niveau de service, qui vise à répondre aux besoins de déplacements entre le nord et le sud de l'agglomération, comporte plusieurs opérations complémentaires :

- une nouvelle ligne à haut niveau de service (de type TEOR) (8,5 km) en grande partie en site propre entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant,
- des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne F1, qui assurera toujours les liaisons entre le Plateau Nord, le centre de Rouen et la Rive Gauche, jusqu'au rond-point des Bruyères,
- des parkings relais sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.

Le choix de localisation du P+R au nord de la ligne F1 n'est pas arrêté à ce jour, une solution évidente n'étant pas initialement ressortie lors de l'étude de programmation de l'Arc Nord-Sud. Aussi, des études complémentaires actuellement en cours permettront d'en finaliser la localisation.

- La commune d'Elbeuf-sur-Seine demande à la Métropole d'anticiper la programmation du troisième franchissement de la Seine, pour faciliter les liaisons Rouen-Elbeuf.

Réponse de la Métropole : Le SCOT prévoit l'étude de la faisabilité d'un 3ème franchissement de la Seine à Elbeuf. Celui-ci n'est pas encore localisé et dépend aujourd'hui du Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Dans le cadre du transfert de compétence à partir du 1er janvier 2016, la réflexion sur cette infrastructure sera menée par la Métropole notamment au regard des contraintes financières.

- La chambre de commerce et d'industrie souligne le problème de l'accès des poids lourds au réseau de voirie de distribution avec la difficulté liée aux livraisons urbaines.

Réponse de la Métropole : Le SCOT (DOO page 111) et le PDU (Fiche Action 9 / Action B (Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire) proposent une hiérarchisation du réseau de voirie visant à mettre en cohérence l'aménagement de la voirie avec les types de trafics qu'elle supporte (en fonction du niveau de trafic et du caractère de desserte locale ou au contraire de transit des déplacements). Cette hiérarchisation permet aussi d'orienter les grands flux sur les axes structurants, pour préserver la vie locale le long des voies secondaires.

À l'horizon du PDU, plusieurs projets structurants de voirie pourraient être mis en œuvre ; il s'agit donc de prévoir ces évolutions et de préparer les aménagements à venir pour requalifier et apaiser les circulations routières.

La concrétisation de cette classification pourrait se traduire par la mise en place de trois outils, à savoir :

- un schéma de circulation : répartition des flux à l'intérieur des espaces afin de résoudre les problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés, accidentologie),
- un schéma directeur de jalonnement : mise en cohérence du jalonnement directionnel avec le niveau de hiérarchisation de la voie pour offrir aux usagers une information adaptée,
- un plan de modération des vitesses afin d'assurer la cohérence de la lisibilité des aménagements et d'améliorer la sécurité des différents usagers de la voirie.

Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie se mobilise actuellement sur la problématique de la logistique urbaine afin de trouver des solutions adaptées à la morphologie de la trame viaire pour la problématique, entre autres, de la livraison du dernier kilomètre.

Observations de la commission d'enquête :

- En page 115 du DOO, il est précisé que les prolongements des TEOR seront réalisés en fonction d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion sociale. Quels sont les outils d'évaluation de ces critères d'opportunité et de faisabilité ?

Réponse de la Métropole : Afin d'apprécier les perspectives de développement urbains et les enjeux de cohésion sociale pour juger de l'opportunité et de la faisabilité du prolongement de certaines branches du TEOR, l'évaluation pourra s'appuyer sur 3 axes d'analyse, en lien avec les communes concernées, à savoir :
1/ Le fonctionnement actuel du territoire, pour apprécier le profil des usages et la mobilité du secteur :

- La population ;
- La densité de peuplement ;
- Le taux de motorisation des ménages ;
- Le revenu médian ;
- Le taux d'occupation par véhicule ;
- Les flux de déplacements (Etudes de trafic : interne, transits, échanges par motifs et par modes) ;
- L'usage des transports collectifs (Matrice Montées/Descentes et Origine/Destination) ;
- Les polarités (Identification des pôles générateurs de trafic).

2/ L'offre actuelle de mobilité sur le territoire, pour juger de l'adéquation offre/demande et identifier les marges de complémentarité entre les différentes solutions de transport :

- Les infrastructures de mobilité (Gare, Stationnement, voirie) ;
- Les services de mobilité (Réseaux astuce et ferroviaire) ;
- La réglementation de l'espace public (Voirie, stationnement, réglementation livraison).

3/ Les perspectives de fonctionnement du territoire, pour évaluer les usages de demain, en mettant en exergue les éventuels potentiels de mobilité dégagés par le développement du secteur :

- Les projets urbains (Projets habitats/activités en cours) ;
- Le foncier mutable (Zones urbanisables) ;
- La démographie (Projection démographique) ;
- L'habitat (Objectifs prévisionnels).

Analyse globale de la commission d'enquête sur la mobilité durable : *Bien que le SCOT n'ait pas vocation à entrer dans le détail de l'offre de transports en commun, ce qui relève plus précisément du plan de déplacements urbains (PDU) ou parfois de projets départementaux ou régionaux, la commission constate que la Métropole apporte des éléments de réponse très précis et argumentés aux différentes remarques et demandes formulées.*

La Métropole rappelle en particulier qu'elle adapte sa politique de transports sur le temps du SCOT en fonction des besoins constatés sur son territoire.
Dans ce cadre, la Métropole demeure attentive aux mutations des besoins des communes et fera nécessairement évoluer son offre de transports sur le temps du SCOT.

La commission est satisfaite des réponses apportées à ses propres questions en matière d'outils d'évaluation des critères d'opportunité et de faisabilité des prolongements de lignes.

3. LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Observations du public :

Cet objectif est largement partagé, cependant les observations produites soulignent la contradiction entre cet objectif de préservation des espaces et certaines orientations du projet de SCOT.
D'autres remarques portent sur la nécessité d'aller plus ou moins loin dans la préservation de ces espaces.

Compte tenu du volume d'observations produites sur ce thème, la commission a choisi de présenter d'une part les questions d'ordre général sur la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et d'autre part les cas particuliers liés à la protection de ces espaces dans le SCOT.

3.1 Questions générales sur les règles de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers définies dans le SCOT.

- La prise en compte des enjeux de biodiversité et de préservation de la nature nécessitera une démarche pédagogique longue pour impulser les changements de comportements des habitants et des services instructeurs des projets.

Réponse de la Métropole : Il y a aujourd'hui une réelle prise de conscience collective sur le nécessaire maintien et développement de la diversité biologique. La mise en place des mesures de protection et de développement de la biodiversité relève de nombreux acteurs dont l'Etat, les Collectivités territoriales, etc, et les habitants.
Parmi ses services, la Métropole compte un service spécifique intitulé « Education à l'environnement et aux pratiques durables » qui vise à sensibiliser les habitants à l'environnement dans différents domaines ; le compostage, le tri sélectif, la gestion de l'eau, etc.
D'autres services de la Métropole accompagnent depuis de nombreuses années les habitants concernant les enjeux autour de la biodiversité et de la préservation de la nature. C'est la vocation même du réseau des Maisons des forêts, lieux de sensibilisation et d'éducation à la nature (10 000 visiteurs accueillis chaque année).
Concernant les services instructeurs, la Direction de l'Energie et de l'Environnement accompagne également de nombreuses communes dans le cadre de son action sur le programme mare ou encore la mise en place de la gestion différenciée de leurs espaces verts. Toutes les directions de la Métropole engagées dans des projets pouvant avoir un impact sur la biodiversité sont également accompagnées et sensibilisées au cas par cas en fonction des enjeux écologiques identifiés.

- La biodiversité est souvent sacrifiée au nom de la satisfaction des besoins, de la création d'emplois ou de la production de logements. Respecter un territoire c'est savoir interdire, savoir préserver.

Réponse de la Métropole : Dans le DOO du SCOT, figurent à la fois des orientations en matière de développement urbain et en matière de protection de la biodiversité. L'enjeu du SCOT est de concilier ces deux grands objectifs en orientant le développement urbain en dehors des espaces les plus riches et les plus sensibles en matière de biodiversité notamment.
En matière de développement urbain, le SCOT fixe un certain nombre de principes et d'orientations sur la mixité sociale, la diversification de l'offre de logements, les densités résidentielles, la cohérence urbanisation-transports en commun, le développement des polarités commerciales existantes, les localisations préférentielles selon la nature des activités économiques, etc, autant de thèmes traités visant un développement urbain cohérent.
En matière de protection de la biodiversité, le SCOT, à travers l'armature naturelle, identifie différentes trames (aquatique et humide, boisée, calcicole, silicicole) à protéger et à traduire à l'échelle locale. A cet égard, le SCOT reprend les orientations du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) qui affirment cette protection des milieux naturels comme une exigence pour le territoire haut-normand, région française la plus fragmentée en termes de continuités écologiques. Il ambitionne, le cas échéant, la restauration des continuités écologiques.

- La nécessité d'apporter une aide aux exploitants dans l'accompagnement aux filières courtes. Les problèmes soulevés concernent le coût de mise aux normes des moyens de production et la difficulté à trouver des locaux pour la vente.
  - Exemple de Duclair où une association pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) ne trouve pas de local.
  - Sur le territoire de la métropole, 22 AMAP bientôt 24 soit 800 familles adhérentes, mais en revanche peu de producteurs sur ce territoire.
- Quels sont les outils pour développer les filières courtes ?

Réponse de la Métropole : Pour sa part, la Métropole a mis en place un règlement d'attribution d'aides pour le développement des filières agricoles courtes et durables. La nature de l'aide va de l'achat de matériel neuf ou d'occasion, à la construction ou réhabilitation de bâtiments agricoles dans le cadre d'un projet d'installation, de diversification ou d'amélioration.
L'émergence de nouveaux systèmes de commercialisation (AMAP, points de vente collectifs, approvisionnement local pour la restauration collective…) représente une opportunité économique tant pour le producteur que le consommateur, mais aussi une opportunité pour préserver l'environnement.

- Il est demandé à la Métropole à titre de proposition dans le cadre du SCOT, que soit étudiée la restauration et la préservation d'un panorama situé sur la terrasse boisée de Bellevue en direction du marais d'Hénouville. Cette même demande avait été faite aux services de l'Etat il y a plusieurs années, aujourd'hui les arbres ont fermé le paysage à cet endroit.

Réponse de la Métropole : Il est rappelé que le SCOT identifie ce point de vue en direction du marais d'Hénouville, qui figure sur la carte du DOO « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie ». Il est à ce titre préservé et valorisé, notamment en favorisant l'ouverture du paysage (p.45 du DOO).

Cependant, la gestion des panoramas, au même titre que la gestion d'un espace vert public (plate-bande, alignement d'arbres…), n'est pas du ressort du SCOT qui n'est pas un document de gestion, et qui ne peut donc fixer des modalités de gestion et de restauration de ces espaces. Cependant, l'identification de ce point de vue dans le SCOT est de nature à favoriser la mise en œuvre d'une gestion visant à sa restauration et sa préservation.
De plus, cette demande pourrait être étudiée en lien avec la politique «sites et paysages» que la Métropole a déjà initiée pour désigner 10 grands sites et paysages à mettre en valeur.

- L'importance d'identifier au PLU des éléments remarquables du patrimoine naturel (mares, bois, arbres…).

Réponse de la Métropole : Dans le SCOT, il est mentionné que le PLU doit préciser et protéger ces éléments naturels diffus du patrimoine, dans une logique de réseau fonctionnel aux espèces. L'identification des éléments remarquables du patrimoine naturel (mares, bois, arbres…) est déjà effective dans de nombreux PLU, les communes étant soucieuses de préserver ce type de patrimoine. Les auteurs du PLUi devront veiller à identifier l'ensemble du patrimoine naturel à protéger sur le territoire métropolitain.

- La nécessité de protéger la vallée des deux rivières à Rouen avec la mise en place d'un grand espace dédié à la nature, la biodiversité, l'éducation à l'environnement. Il s'agit de considérer cette zone comme un poumon vert de la ville dans la suite logique du sauvetage de la zone humide de Repainville.

Réponse de la Métropole : Dans le SCOT, la vallée des deux rivières (Aubette, Robec) dans ses parties à dominante naturelle, est identifiée sur la carte page 134 du DOO comme espace d'« Agriculture de fond de vallée, coteau, prairie ». En milieu urbain, il appartient aux PLU d'identifier les espaces naturels à préserver (parc du Clos Saint Gilles, jardin familial de Repainville, Bois du Roule, Côte Sainte-Catherine…), participant à l'objectif de renforcer la nature en ville fixé dans le DOO du SCOT (p.41 et suivantes).

- La nécessité de garantir les coupures d'urbanisation, en particulier sur l'axe Yainville-le Trait qui a vu se développer une urbanisation en longueur, de même que sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville dont l'urbanisation s'étire vers la commune de Quevillon.

Réponse de la Métropole : Le SCOT pose le principe de fixer des limites à l'urbanisation (DOO page 46 et carte page 131 du DOO) qui se traduit par des coupures d'urbanisation afin de ne pas permettre de continuité linéaire entre deux communes ou entre les communes et leurs hameaux. L'axe Yainville – Le Trait est concerné par ces coupures d'urbanisation, tel que cela figure sur la carte du DOO « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie ». Il appartient ensuite aux PLU de délimiter précisément ces coupures d'urbanisation.

- La nécessité de protéger les coteaux de l'urbanisation, en particulier sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville et ses environs.

Réponse de la Métropole : A l'échelle de la Métropole, les coteaux font partie des milieux naturels remarquables et emblématiques du territoire. Le SCOT (page 45 du DOO et carte page 131) protège les coteaux et les rebords de plateau : « Afin de préserver les paysages singuliers des reliefs du territoire, les coteaux et les rebords de plateau restés à l'état naturel sont préservés de toute nouvelle urbanisation […] ».
De plus, il est rappelé que, au-delà de cette disposition du DOO propre à la protection des coteaux, ceux-ci sont également protégés au titre des dispositions générales relatives aux corridors et réservoirs de l'armature naturelle du SCOT.

En outre, protéger les coteaux de l'urbanisation figure comme l'une des priorités d'actions identifiées dans le plan d'action biodiversité proposé par la Direction de l'Energie et de l'Environnement de la Métropole. Cette action répond également à la problématique de lutte contre le ruissellement. La protection des coteaux sera d'autant plus facile à mettre en place, si pour certains d'entre eux à l'abandon, de nouvelles pratiques agricoles et notamment l'éco-pâturage, réinvestissent ces milieux. Des études sont en cours pour en définir un modèle agro économique viable pour un agriculteur et bénéfique pour la biodiversité de ces milieux.

- La valorisation du patrimoine urbain emblématique tel que la cité ouvrière de la commune du Trait, est affirmée dans le SCOT. Quels sont les moyens d'action pour empêcher des agrandissements et modifications de façades qui dénaturent l'ensemble architectural ?

Réponse de la Métropole : Les moyens d'action pour préserver un patrimoine urbain emblématique relèvent principalement du règlement du PLU. En matière de caractéristiques architecturale et urbaine, le règlement du PLU peut notamment « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique » (2° III de l'article L123-1-5 du Code de l'urbanisme).
Pour le cas présent, le PLU peut interdire l'extension des constructions existantes en indiçant une zone urbaine. S'agissant des façades, et par conséquent de l'aspect extérieur des constructions, le règlement peut fixer des exigences qualitatives visant à respecter les caractéristiques architecturales d'un bâtiment existant sur lequel des travaux sont projetés.

- Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi. On peut favoriser l'émergence d'une biodiversité nouvelle mais ce qui est détruit l'est de façon irrémédiable. Se pose aussi le problème du suivi des mesures compensatoires.

Réponse de la Métropole : En effet, les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi, d'où l'importance de définir le plus en amont possible une stratégie de protection, de conservation, de restauration et de valorisation des milieux naturels, et notamment les trois milieux les plus menacés ou les plus rares sur notre territoire : les milieux humides, silicicoles et calcicoles. Seule cette stratégie est à-même d'offrir une réponse satisfaisante en parallèle à la destruction de milieux et d'espèces pour d'autres motifs d'intérêt général ou économique. Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi mais s'inscrivent dans la doctrine plus globale « éviter-réduire-compenser ». Dans cette démarche progressive, le recours aux mesures compensatoires ne constitue que la dernière étape lorsque les mesures d'évitement et de réduction ne suffisent pas à limiter les impacts négatifs sur un milieu.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les questions générales liées à la biodiversité : *A la lecture des éléments de réponse, la Métropole fait la démonstration qu'elle engage déjà des moyens pour la prise en compte des enjeux de biodiversité sur son territoire (en particulier à travers des actions spécifiques en faveur des bons comportements des usagers, ou par des actions spécifiques de gestion).*

Elle rappelle que le SCOT prend en compte les continuités écologiques définies dans le schéma régional de cohérence écologique et contribue à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, ce dans le respect du code de l'urbanisme.

La commission constate que la plupart des observations du public produites à l'enquête font déjà l'objet de préconisations dans le SCOT, lesquelles feront elles-mêmes l'objet de déclinaisons au niveau local dans le cadre du futur plan local d'urbanisme intercommunal.

La commission reconnaît que la prise en compte des enjeux environnementaux dans le SCOT est très satisfaisante.

3.2 Cas particuliers : Les secteurs protégés dans le SCOT sur lesquels seraient identifiés des projets potentiels d'urbanisation : Canteleu, Mont-Saint-Aignan, Saint-Etienne du Rouvray

➢ **Pour la commune de Canteleu** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Hasard en zone naturelle.
- L'identification de la priorité à l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun pourrait remettre en question la protection de certains secteurs encore préservés dans les espaces urbains. L'exemple de Canteleu est donné avec le quartier du Hasard qui est identifié au SCOT au titre de la trame naturelle de l'espace rural et dont la partie basse est néanmoins située à proximité du TEOR. Quelle est la volonté de la Métropole sur ce secteur ?
- La situation d'enclavement du secteur du Hasard dans la ville ne rend-elle pas ces terrains propices au développement de l'urbanisation ? Par ailleurs le bois du Hasard ne présente aucune vocation forestière.
- Pourquoi les terrains du secteur du Hasard, qui sont actuellement utilisés par des exploitants agricoles pour le pâturage des bêtes, ne sont-ils pas identifiés comme espaces à vocation agricole ? La présence de vaches en cœur de ville est une richesse.
- Les riverains interrogent la Métropole sur sa volonté de pérenniser la dernière exploitation agricole de Canteleu. Ces terrains actuellement en zone AU dans le document d'urbanisme communal étant très convoités, la Métropole pourrait-elle envisager de préempter pour garantir un projet à vocation agricole de qualité ? Dans un contexte d'artificialisation excessive des espaces, c'est une opportunité de développer un projet d'agriculture biologique sur 17 hectares avec implication de tous les acteurs dans le cadre d'une démarche participative.

Réponse de la Métropole : **Réponse générale pour le cas particulier de Canteleu :**

Le principe d'équilibre et de cohérence entre préservation et développement du territoire constitue l'essence même du SCOT. Le SCOT est en effet construit autour de deux axes forts : la préservation des espaces naturels et agricoles et des paysages pour garantir un environnement de qualité aux habitants, et le développement urbain (renforcement de l'attractivité économique du territoire pour y développer des emplois par exemple) dans une logique de gestion économe des sols. Les auteurs du SCOT considèrent donc que urbanisation et protection de certains secteurs y compris en milieu urbain sont possibles.
Dans le DOO (carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine »), le secteur du Hasard est identifié parmi les espaces urbains où l'urbanisation est donc possible. Cela ne signifie pas pour autant que l'ensemble de ces espaces a vocation à être urbanisé.
L'objectif du SCOT sur la priorisation de l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun vise clairement la cohérence, l'articulation entre urbanisation et transports en commun afin d'optimiser les réseaux de transports en commun structurants et d'encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.

Pour ce faire, le SCOT recommande des études de densification autour d'axes de transports en commun structurants dont fait partie la ligne TEOR (T3).
Par ailleurs, en matière de biodiversité, le DOO identifie le secteur du hasard par une trame naturelle de l'espace rural qui devra être prise en compte dans le projet d'aménagement de la zone retenu par la commune. Il s'agit pour ce secteur d'étudier la façon de concilier urbanisation et préservation d'une activité agricole durable et/ou conservation de la nature en ville et des continuités écologiques existantes (entre les coteaux et la forêt de Roumare par exemple).
S'agissant du Bois du Hasard, la carte du DOO page 127 identifie ce bois comme un réservoir boisé. Le SCOT affiche un principe fort de protection des réservoirs de biodiversité, il appartient donc au PLU de délimiter précisément ce réservoir boisé en lui assurant une traduction règlementaire et spatiale adaptée.

➢ **Pour la commune de Mont-Saint-Aignan** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Bel Event en zone naturelle.
- A côté des objectifs quantitatifs de consommation d'espaces agricoles, il peut être intéressant de s'inquiéter de la qualité agronomique du foncier. Exemple du Bel Event qui doit être intégré dans les espaces agricoles à protéger.
- La volonté de certains exploitants de développer une agriculture biologique, pour autant que les conditions d'exploitation soient favorables en terme d'occupation du sol (quartier du Bel Event et les projets de la ferme des Bouillons).
- La nécessité de maintenir les franges urbaines, en particulier sur le secteur du Bel Event.
- Il est aussi avancé l'idée que l'urbanisation sur ce secteur est envisageable tout en assurant la protection de la ferme des Bouillons.

Réponse de la Métropole : **Réponse générale pour le cas particulier de Mont-Saint-Aignan :**

Dans le DOO (cartographie), le secteur du Bel Event est identifié comme une zone naturelle ou agricole à préserver. En outre, le DOO (texte page 51 et carte page 131 du DOO) fixe le principe de la maîtrise des franges urbaines, c'est-à-dire les lignes de contact entre les espaces urbains et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour le cas présent du Bel Event, la RD43 fixe physiquement une limite à l'urbanisation.
De plus, au nord-ouest du secteur du Bel Event est présent un tissu d'habitat individuel très peu dense (parcelles autour de 2 500 m²) de type hameau qui, selon les dispositions du SCOT (DOO p.14), est préservé dans son contour actuel, ne pouvant ainsi s'étendre sur le secteur du Bel Event.

➢ **Pour la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray** :

- La commune de Saint-Etienne-du-Rouvray intervient en enquête publique pour rappeler l'intérêt d'un projet d'urbanisation sur le quartier Guérin pour les raisons suivantes : contribution aux objectifs démographiques de la Métropole (environ 6000 habitants supplémentaires), liaison entre le plateau du Madrillet et la vallée de la Seine. A ce titre la commune demande l'inscription du projet Guérin dans le DOO du SCOT dans les problématiques habitat et transports.

Réponse de la Métropole : Le secteur Guérin couvre une surface d'environ 80 hectares sur lequel il est envisagé la construction de plus de 2000 logements, contribuant aux objectifs démographiques de la Métropole. Au regard de l'ampleur et des enjeux urbains de ce secteur, il est proposé qu'il soit mentionné dans le DOO comme faisant partie des grands projets de développement (p.12 du DOO).
Par ailleurs, dans le cadre de la recherche de l'amélioration des liaisons existantes au sein de la métropole, pourront être examinées les liens avec les grands projets de développement (DOO p.113).

- Vérification de la fonctionnalité de la trame agricole sur le secteur Guérin, où aucune activité de ce type n'existerait.

Réponse de la Métropole : Il appartient au PLU de vérifier si sur le secteur Guérin il existe des éléments de la trame naturelle de l'espace rural à préserver (champ, prairie, verger, mare, boisement, zone humide…).

- Quels sont les enjeux environnementaux liés à la biodiversité sur le secteur Guérin et quels espaces y seront préservés de toute urbanisation ? Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'extraordinaire richesse de la biodiversité sur le Bois du Val L'Abbé qui risque de disparaître avec les projets d'aménagement de ce quartier.

Réponse de la Métropole : Sur le secteur Guérin, les enjeux de biodiversité concernent les réservoirs silicicoles (landes et pelouses sableuses), milieux naturels très riches et rares, qui à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie représentent seulement 320 hectares (le territoire de la Métropole couvrant 66 370 hectares).

L'autre enjeu pour la commune en la matière concerne les lisières forestières, qui sont également des milieux très riches. Or le secteur Guérin est contigu à la forêt urbaine du Madrillet, pour laquelle une lisière devra être aménagée. Les enjeux de la trame boisée sur le secteur Guérin seront appréciés localement au regard de la qualité des boisements, étant entendu que cette zone est pour une grande partie issue d'anciennes carrières.

La trame silicicole sera traduite localement, notamment dans le cadre de l'élaboration du PLUi, afin de définir les contours des réservoirs silicicoles ainsi que les corridors correspondants qui seront préservés de l'urbanisation, et vérifier par conséquent que les capacités d'accueil des logements projetés sont réalisables.

Concernant le Bois du Val l'Abbé qui jouxte le secteur Guérin, il est actuellement protégé dans le PLU de la commune (classement en zone naturelle (N)). Le PLUi réinscrira cette protection.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les cas particuliers de communes :

Face aux demandes qui ont été formulées sur ces trois secteurs, la commission prend note des éléments de réponse relatifs au principe d'équilibre entre développement et préservation du territoire. C'est effectivement un axe fondateur d'un SCOT.

Les compléments apportés sur la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural permettent d'évaluer les champs de possibilité de projets urbains sur ces secteurs. Il y est bien expliqué que l'urbanisation est envisageable sous conditions et dans le respect des enjeux de biodiversité pouvant exister à l'intérieur de cette trame.

A ce titre, il pourra être rendu des arbitrages dans le cadre du plan local d'urbanisme intercommunal au regard des enjeux spécifiques de ces trois territoires qui ne présentent pas les mêmes caractéristiques (enjeux de biodiversité, enjeux démographiques, encouragement des pratiques agricoles …). Ces arbitrages permettront de déterminer les secteurs potentiellement urbanisables et ceux qui ont vocation à rester à l'état naturel, à accueillir des activités agricoles,…

La commission, tout en validant le caractère de frange urbaine sur le secteur du Bel Event à Mont-Saint-Aignan, s'interroge néanmoins sur l'assimilation du Bel Event à un hameau, au sens de la définition apportée par le SCOT et rappelé par la Métropole dans le mémoire en réponse, comme suit : « habitat diffus implanté dans l'espace rural et regroupé à l'origine autour d'une exploitation agricole, situé à l'écart du centre-bourg ».

3.3 Cas particulier des Carrières

- Il est demandé que le SCOT rappelle que les carrières ne sont pas constitutives d'une urbanisation et qu'il reconnaisse la nécessité économique de cette activité ainsi que les actions en matière de protection de la biodiversité.

Réponse de la Métropole : L'atout économique que représentent les carrières est souligné dans le rapport de présentation (page 93 tome IV). Compte-tenu des enjeux économiques que représente cette activité et compte-tenu des besoins en matériaux sur le territoire, le SCOT introduit une exception pour cette activité en l'autorisant, sous certaines conditions, dans les réservoirs et les corridors de la trame aquatique et humide. Par ailleurs, il est à noter que les sites de production du territoire de la Métropole permettent d'alimenter pour environ les deux tiers les besoins du territoire, le tiers restant alimentant les territoires limitrophes.
Dans le tome V (page 14), il est expressément indiqué que les carrières ont un statut particulier dans la mesure où, lorsque l'activité cesse, les sites peuvent retrouver un caractère naturel ou agricole : « aussi ne sont-ils pas comptabilisés dans les espaces consommés par l'urbanisation ». Dans un souci de bonne mise en œuvre du document, ceci pourrait être davantage explicité.
En matière de biodiversité, le remblaiement de carrières aux fins de recréation de milieux naturels est par ailleurs mentionné en page 98 du tome IV du rapport de présentation. En outre, le DOO pages 36 et 38 recommande :

- au sein des espaces identifiés dans la trame aquatique et humide, un réaménagement des carrières favorable à la restauration d'un écosystème de prairies humides et de bocages.
- au sein des espaces identifiés dans la trame silicicole, un réaménagement des carrières favorable à la restauration de ces écosystèmes spécifiques.

- Il est demandé que le SCOT rappelle le principe « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) » dans la réalisation de projets en zones de protection réglementaire.

Réponse de la Métropole : Le principe ERC ne constitue pas une disposition générale du SCOT qui s'applique à tous les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCOT dans la mesure où, hormis les réservoirs boisés qui représentent d'importantes surfaces sur le territoire, les autres réservoirs de biodiversité (aquatique et humide, silicicole, calcicole) représentent de faibles surfaces (Tome VI, page 7) et des enjeux majeurs en matière de biodiversité, justifiant, pour ces réservoirs, des dispositions plus contraignantes dans le SCOT.

Ces restrictions sont justifiées car elles sont proportionnées aux enjeux que représentent ces activités au sein de ces espaces sensibles. Par exemple, la boucle d'Anneville-Ambourville qui concentre l'essentiel de la ressource en matériaux alluvionnaires recèle néanmoins des milieux naturels acidiphiles (pelouses, landes et boisements) d'une qualité écologique exceptionnelle. Ces milieux subsistent en très petite superficie sur le territoire et sont à préserver (Tome IV p.95).
Cependant, ces restrictions ne sont pas absolues dans la mesure où, dans la trame aquatique et humide, qui est la trame la plus sollicitée pour l'activité des carrières sur le territoire de la Métropole, le DOO (page 35) introduit une exception pour l'activité de carrière dans cette trame aquatique et humide, où les projets sont soumis au principe ERC.
Dans les réservoirs boisés, le DOO (page 32) introduit également une exception permettant la réalisation de projets d'aménagement après que soient définis les mesures de réduction et de compensation à mettre en œuvre afin de restaurer la qualité écologique du réservoir. Il est proposé de préciser que les projets d'aménagement incluent l'activité des carrières.
Les dispositions particulières du SCOT pour les trame humide et aquatique et trame boisée laissent donc déjà la possibilité, à titre exceptionnel et sous réserve de respecter le principe ERC, de développer des projets de carrières sur le territoire. De plus, l'application de ce principe ne signifie pas que le recours aux mesures compensatoires est systématique pour permettre la réalisation de projets, mais elle doit au contraire être utilisée en dernier recours et en prenant en compte l'importance des enjeux identifiés.
Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler ici que le SCOT, au-delà de prendre en compte le SRCE, doit être compatible avec la charte du PNR des Boucles de la Seine Normande, qui précise notamment qu'il convient « d'éviter la création ou l'extension de carrières ou d'installations de dessalage des sédiments marins sur les zones humides identifiées dans le plan de Parc comme n'ayant pas vocation, du fait de leur valeur biologique, patrimoniale et fonctionnelle, à accueillir ce type d'activité ».

- La Métropole, en faisant le choix d'identifier une trame générale de l'espace rural, élargit les zones de continuités écologiques identifiées au niveau régional dans le Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Est-ce le rôle du SCOT d'aller au-delà du SRCE ?
- La définition des réservoirs de biodiversité dans le DOO du SCOT conduit à une forme d'interdiction stricte d'activités humaines (cf. « les réservoirs devront être protégés sur le long terme, les réservoirs doivent être préservés de toute ouverture à l'urbanisation »). Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas l'approche de la trame verte et bleue dans sa fonctionnalité comme le précise le SRCE ?

Réponse de la Métropole : **Réponse générale sur la prise en compte du SRCE dans le SCOT :**

Le SCOT est dans son droit de préciser certaines orientations et certaines trames du SRCE, dans la mesure où il s'inscrit dans un rapport de prise en compte de ce document.

Il est d'ailleurs indiqué dans le SRCE (p.46) que : « à l'échelle d'un SCOT ou d'un PLU, il ne suffit pas de réaliser une simple homothétie des continuités identifiées au niveau régional dans le SRCE. Les collectivités, via leurs documents d'urbanisme, doivent reprendre les éléments du SRCE, les adapter et les préciser au regard des dynamiques et des enjeux locaux et ajouter les continuités écologiques que le schéma régional n'a pas vocation à identifier. Certains enjeux locaux peuvent ne pas être apparus à l'échelle régionale ».
C'est ainsi pour mieux prendre en compte les enjeux du territoire de la Métropole, notamment les éléments supports de biodiversité ordinaire ou remarquable (prairies, vergers, haies, mares…), que le SCOT définit une trame naturelle de l'espace rural, qui prend appui et précise les corridors définis par le SRCE pour les espèces à fort déplacement.

Par ailleurs, concernant les réservoirs de biodiversité, le SRCE indique (p.79) que « l'objectif du SRCE est la préservation au maximum des réservoirs identifiés et, en cas d'impossible préservation, la mise en place de mesures compensatoires. » Le SCOT s'inscrit bien dans cet objectif du SRCE, qu'il vient préciser. Le SCOT prévoit en effet que les réservoirs sont préservés de toute urbanisation, mais laisse cependant la possibilité de réaliser certains aménagements (voir liste p.29 du DOO). Les dispositions du SCOT ne conduisent donc pas à une forme d'interdiction stricte d'activités humaines, d'autant plus que, en l'occurrence, les carrières ne constituent pas une urbanisation et que le SCOT autorise de façon exceptionnelle et sous certaines conditions ces activités dans les réservoirs de la trame aquatique et humide et ceux de la trame boisée.

- Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas le cadre juridique de la trame verte et bleue définie dans l'article L.371-1 du code de l'environnement ?

Réponse de la Métropole : Les orientations relatives à la trame verte et bleue respectent le cadre juridique défini dans l'article L.371-1 du code de l'environnement, puisqu'elles répondent à l'objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. Le SCOT prend notamment en compte les activités de carrière puisqu'il les autorise de façon exceptionnelle et sous conditions dans la trame boisée et la trame aquatique et humide.

- Le SCOT a-t-il commis une erreur manifeste d'appréciation dans l'évaluation économique de l'activité de carrières dans le rapport de présentation, induisant ainsi la limitation stricte de cette activité dans le SCOT ?

Réponse de la Métropole : Il est rappelé que le SCOT ne conduit pas à une interdiction absolue des activités de carrière sur le territoire puisqu'il les autorise de façon exceptionnelle et sous conditions, ce qui permet le développement de ces activités. Seules les dispositions relatives aux trames calcicoles et silicicoles ne permettent pas le développement de ces activités compte-tenu des faibles surfaces et des forts enjeux que représentent ces milieux en matière de biodiversité.
Par ailleurs, le SCOT ne sous-estime pas l'atout économique que représentent les carrières, qui est souligné dans le rapport de présentation (page 93 tome IV). Bien qu'il indique que « une utilisation raisonnée des matériaux de construction issus de l'exploitation des carrières est nécessaire », dans l'objectif d'économiser les ressources non-renouvelables en matériaux (p.66 du DOO), le SCOT intègre le fait que de nouvelles zones d'extraction seront ouvertes, ou que des zones existantes seront étendues, puisqu'il prévoit que, à l'échelle locale, ces secteurs devront être distingués des secteurs où l'extraction est interdite par un zonage et un règlement adapté.
De plus, dans une logique de gestion économe de la ressource du sous-sol, le SCOT encourage, au-delà de l'exploitation des matériaux alluvionnaires, l'utilisation d'autres types de matériaux : matériaux recyclés et matériaux locaux renouvelables.

- Le bois des Nouettes à Anneville-Ambourville est identifié dans le SRCE comme réservoir de biodiversité humide mais il est identifié dans la charte du parc naturel des boucles de la Seine Normande en tant qu'espace semi-naturel. Quelle est sa vocation au titre de l'armature naturelle du SCOT ?

Réponse de la Métropole : Ce bois est effectivement classé en tant que réservoir humide dans le SRCE.

S'il n'apparaît pas en tant que tel sur le plan de Parc diffusé lors de la définition de l'armature naturelle du SCOT, il apparaît cependant bien comme réservoir de biodiversité humide dans le plan de Parc validé par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN). La carte validée par le CNPN étant la version officielle avec laquelle le SCOT doit être compatible, le bois des Nouettes devra être identifié dans l'armature naturelle *du* SCOT comme réservoir de la trame aquatique et humide, et non comme trame naturelle de l'espace rural.

- En matière de définition de la trame verte et bleue dans le DOO du SCOT, la norme juridique posée n'est pas suffisamment intelligible et claire, de sorte que la sécurisation juridique du SCOT pourrait être remise en cause par le secteur professionnel des carriers.

Réponse de la Métropole : L'ensemble des réponses apportées précédemment est de nature à clarifier la norme juridique

- Il est fait remarquer que les carrières sont une source de revenus pour les communes et sont indispensables pour la construction.

Réponse de la Métropole : Cette observation n'appelle pas de réponse de la part de la Métropole.

- Le SCOT est ambitieux en matière de grands projets structurants et d'infrastructures ferroviaires et routières sur le territoire de la métropole, mais a-t-il été fait une évaluation des besoins et des potentialités d'extraction de matériaux propres à satisfaire ces ambitions ?

Réponse de la Métropole : Une telle évaluation n'est pas requise par les textes et n'est pas du ressort du SCOT.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les carrières au regard du SCOT :

Les questions posées concernaient principalement la prise en compte de l'activité de carrières dans la définition des règles de protection des éléments constitutifs de la trame naturelle du SCOT (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

Les réponses du maître d'ouvrage sont claires et témoignent de cette prise en compte.

Un certain nombre d'ouvertures sont proposées, parmi lesquelles :

- ***Le rappel que les carrières ne sont pas constitutives d'une urbanisation***

- ***La précision que les projets d'aménagement visés dans les réservoirs boisés incluent l'activité de carrières.***

S'agissant des autres demandes de la profession, la Métropole rappelle à juste titre que l'activité de carrières est bien intégrée dans le SCOT, en particulier :

- *En introduisant, dans le DOO, à l'absence de projets d'aménagement dans les réservoirs de biodiversité, une exception en faveur des carrières.*

- *En rappelant qu'il appartient aux documents d'urbanisme locaux de définir zonage et règlement pour l'activité de carrières*

- *En rappelant le principe « éviter, réduire, compenser »*

Là encore c'est le principe d'équilibre entre développement et préservation qui s'applique et se déclinera dans le cadre du futur plan local d'urbanisme intercommunal et dans le respect de la charte du parc naturel des boucles de la Seine normande.

Par ailleurs au-delà même de la protection de secteurs où les enjeux environnementaux sont très prégnants (exemple dans la boucle d'Anneville-Ambourville), il est nécessaire de prendre en compte une gestion raisonnée des ressources du sous-sol.

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

La commission considère que tous les éléments apportés sont de nature à clarifier la norme juridique à l'attention du secteur professionnel des carriers.

Observations des personnes publiques associées :

- Il est demandé un certain nombre d'ajustements dans la définition des trames de l'armature naturelle du territoire :

  - **Pour la trame boisée** : cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre du corridor ; cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande la suppression du réservoir boisé du secteur Guérin et sa transformation en corridor ; cas de Caudebec-lès-Elbeuf qui souhaite l'urbanisation partielle sur le secteur de la Mare aux Bœufs.

Réponse de la Métropole : Pour ces différents sites de projets d'urbanisation, l'ajustement de la délimitation de la trame boisée pourra être étudié au regard des études plus approfondies, déjà réalisées à Elbeuf et en cours de réalisation à Saint-Etienne-du-Rouvray, afin de mieux correspondre à la réalité du terrain.
Le secteur de la Mare aux Bœufs à Caudebec-lès-Elbeuf est identifié en trame naturelle de l'espace rural et non en trame boisée.

  - **Pour la trame humide** : cas de Notre-Dame-de-Bondeville qui émet une réserve sur l'exception de projets déclarés d'utilité publique sur la zone du Linoléum.

Réponse de la Métropole : Si un projet est déclaré d'utilité publique, il ne pourra être fait obstacle à ce projet. Si le projet porte sur un réservoir humide, le maître d'ouvrage devra démontrer qu'il n'y a pas d'incidences sur la qualité écologiques des réservoirs de biodiversité et qu'il ne porte pas atteinte à la sauvegarde de la biodiversité. Si le projet porte sur un corridor humide, la doctrine éviter-réduire-compenser s'applique.

- **Pour la trame naturelle de l'espace rural** : cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande l'affinement du périmètre pour la ZAC de la Vente Olivier et la suppression de la trame sur le secteur Guérin ; cas de Canteleu qui demande l'étude de la possibilité d'aménagement partiel du secteur du Hasard sur la partie basse, soit la plus enclavée et proche du cœur de ville et de la ligne de TEOR ; cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre pour la ZAC Marignan ; cas de Mont-Saint-Aignan qui demande que le périmètre ne compromette pas le développement du quartier du Bel Event.

Réponse de la Métropole : Environ un tiers de la superficie du territoire est agricole, dont un tiers est couvert par des prairies et deux tiers par des cultures intensives. Afin de favoriser le développement de la biodiversité associée aux espaces agricoles (arbres, mares, bosquets…) qui a très fortement régressé aux cours des décennies passées, le SCOT a défini une trame naturelle de l'espace rural à identifier et à protéger à l'échelle locale par un zonage et un règlement adapté. Cette trame naturelle de l'espace rural qui correspond à une mosaïque d'habitats disséminés dans l'espace rural est essentiel à la préservation et au développement des espèces végétales (plantes messicoles…) et animales (Oedicnème criard, Pique-prune…).
Au regard des autres trames (aquatique et humide, boisée, calcicole, silicicole), la trame naturelle de l'espace rural est la moins contraignante, permettant des marges de manœuvre à l'échelle locale.

- **Pour l'ensemble des trames** :

  - Le grand port maritime de Rouen demande que soit introduite une exception faite pour les activités en lien avec la voie d'eau.

Réponse de la Métropole : S'agissant des réservoirs de biodiversité, il est considéré que les constructions liées aux activités portuaires entrent dans le champ des « ouvrages et installations d'intérêt public général ».

  - La chambre d'agriculture de Seine Maritime précise que les trames vertes et bleues ne devraient pas interdire la construction de bâtiments agricoles.

Réponse de la Métropole : Le SCOT n'interdit pas la construction de bâtiments agricoles dans l'ensemble des trames de l'armature naturelle. Si, de manière générale, ces constructions ne sont pas autorisées dans les réservoirs de biodiversité, elles sont autorisées 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), 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).
Par ailleurs, dans les réservoirs de la trame boisée, les constructions de bâtiments agricoles n'y sont pas autorisées mais les constructions liées à l'activité des exploitations forestières le sont.

- Il est demandé par le Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande l'intégration de l'enveloppe maximale d'artificialisation des sols sur le territoire du parc définie dans la charte du parc.

Réponse de la Métropole : Dans le cadre de la compatibilité du SCOT avec la charte du PNR, il est proposé que soit effectivement précisée l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels ou agricoles dans les communes du SCOT couvertes par le Parc. Le tableau situé p. 20 du DOO pourrait alors être complété.

- Il est demandé par la commune de Canteleu la mise à jour des jardins familiaux.

Réponse de la Métropole : La mise à jour des jardins familiaux dans la commune de Canteleu pourra être réalisée afin d'ajuster les informations au regard de cette observation.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les observations des personnes publiques associées : En matière de biodiversité, l*a commission prend note de l'approche pragmatique de la fonctionnalité des trames par la Métropole. Sur ce point, le SCOT est cohérent avec le schéma régional de cohérence écologique, ainsi qu'avec le code de l'environnement dans sa définition de la trame verte et bleue.*

Observations de la commission d'enquête :

- Durant la phase transitoire de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal, comment seront abordées par la Métropole les zones identifiées en zones futures à urbaniser (AU) aux documents d'urbanisme des communes et qui font l'objet d'une protection dans le SCOT au titre de la trame verte et bleue ? Cette question est à mettre en perspective avec les documents d'urbanisme qui sont actuellement en cours de révision sur une quinzaine de communes de la métropole.

Réponse de la Métropole : Il appartient d'ores et déjà aux documents d'urbanisme en cours de révision ou modification d'intégrer les éléments de la trame verte et bleue qui figurent dans le SRCE approuvé, et du SCOT en cours d'approbation.

- En page 40 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), il est indiqué « qu'au sein de la trame naturelle de l'espace rural, les projets d'aménagement sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité de la trame», or à l'échelle du SCOT, la cartographie n'identifie ni réservoirs, ni corridors précis mais une seule trame naturelle de l'espace rural. Dès lors il s'avère plus difficile d'apprécier la faisabilité d'un projet. Ces incertitudes seront-elles levées avec la mise en place du plan local d'urbanisme intercommunal ? Sur quels critères se feront les arbitrages ?

Réponse de la Métropole : La trame naturelle de l'espace rural repose sur la densité, plus ou moins forte selon les secteurs du territoire, des éléments supports de la biodiversité ordinaire ou remarquable tels que les prairies, vergers, haies, mares, etc, et qui jouent un rôle important de continuité écologique. Le SCOT, à son échelle, ne peut définir précisément la valeur écologique de chacun de ces éléments, c'est pourquoi il renvoie aux PLU le soin de la traduire précisément à l'échelle locale.
Les dispositions du SCOT relatives à cette trame n'ont pas vocation à contraindre le développement et l'urbanisation sur les secteurs concernés, mais à alerter sur un potentiel en matière de biodiversité dont la valeur et les enjeux sont à préciser localement.
Dans le cadre de l'élaboration du PLUi, le travail de recensement et d'approfondissement de la connaissance de ces éléments de la trame naturelle de l'espace rural permettront d'identifier les réels enjeux en matière de biodiversité et de continuité écologique. Le degré de protection de ces éléments via un zonage et un règlement adapté sera alors apprécié au regard de ces enjeux.
Dans un souci de clarification de la mise en œuvre des orientations relatives à cette trame, il est proposé que la rédaction de ces orientations (p.38 du DOO) soit explicitée afin de lever les ambiguïtés sur le rôle de cette trame.

- En lien avec la question précédente, et même si cette question n'a pas vocation à être tranchée dans le SCOT, pouvez-vous indiquer à la commission d'enquête de quelle nature sont les enjeux de biodiversité sur les trois secteurs qui posent question en termes d'ouverture à l'urbanisation (soit Saint-Etienne-du-Rouvray, Canteleu et Mont-Saint-Aignan) ?

Réponse de la Métropole : A Saint-Etienne-du-Rouvray, les enjeux de biodiversité relèvent principalement de la trame silicicole. A Canteleu et Mont-Saint-Aignan, les enjeux de biodiversité sont liés aux espaces agricoles

- La lecture du SCOT rend bien compte de la difficulté d'un équilibre à trouver entre les enjeux environnementaux forts autour de la Seine et le développement des activités portuaires. Le grand port maritime de Rouen a-t-il communiqué à la Métropole son propre plan de gestion des espaces naturels sur son territoire ?

Réponse de la Métropole : La Métropole est associée et participe à la concertation organisée par le GPMR concernant l'élaboration de son Plan de gestion des espaces naturels (PGEN). Le document final du PGEN doit être finalisée et transmis à la Métropole en 2015 mais n'a pas encore été reçu à ce jour.

- Dans la définition des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, le SCOT introduit pour l'activité d'extraction de granulats, la notion de « projets d'ampleur très limitée ». Quelle lecture de cette notion doit-on faire, sachant que ces activités font par ailleurs l'objet de procédures administratives dans le cadre de demandes d'autorisation d'exploiter ?

Réponse de la Métropole : Parce que la quasi disparition des prairies inondées par la Seine a des conséquences multiples sur la dynamique fluviale et sur les écosystèmes associés au fleuve, le SCOT prévoit que, dans les réservoirs et corridors de la trame aquatique et humide (DOO pages 33 à 36), les activités d'extraction de matériaux sont fortement limitées. Aussi ne peuvent y être développés que des projets d'ampleur très limitée. L'appréciation de l'ampleur du projet doit être faite à l'échelle locale, au cas par cas, en fonction des enjeux du secteur concerné.

Le risque de définir un cadre juridique plus précis dans le SCOT est de figer des situations sans tenir compte des particularismes de chaque site.

Il ne revient donc pas au SCOT de préciser cette disposition, dont l'objectif est de définir un cadre juridique au PLU qui, à travers son règlement et son zonage, a la capacité de réglementer le développement de ce type de projet selon les enjeux des secteurs concernés.

Le SCOT pourrait cependant citer à titre indicatif des critères au regard desquels l'ampleur du projet pourrait être évaluée (exemple : surface, impacts environnementaux et paysagers par rapport aux enjeux du site, etc), sans pour autant fixer de limite quantitative, en termes de surface par exemple. La fixation d'une telle limite aurait en effet peu de sens à l'échelle du territoire métropolitain, car elle dépend des enjeux du site concerné, notamment en matière de biodiversité.

- Le SCOT, d'un point de vue réglementaire, doit assurer l'équilibre entre développement urbain maîtrisé, utilisation économe des espaces naturels, diversité des fonctions urbaines et rurales. Le SCOT est-il dans son rôle lorsqu'il cible et encadre l'activité de carrières elle-même soumise à réglementation et définie dans le cadre du schéma départemental des carrières ?

Réponse de la Métropole : L'article L. 122-1-5 du code de l'urbanisme dispose que le DOO définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.
En ce qui concerne les PLU, l'article L. 123-5 du même code prévoit que « Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan ».
Préalablement à la délivrance d'une autorisation d'exploiter, notamment pour une carrière, le représentant de l'Etat doit donc vérifier que la réglementation urbanistique adoptée par le PLU n'est pas incompatible avec l'activité que le pétitionnaire se propose de développer.
Si la jurisprudence reconnaît donc traditionnellement aux auteurs d'un PLU le pouvoir de fixer librement, pour des considérations urbanistiques, les conditions d'implantations des carrières, le SCOT, qui se doit définir des objectifs et des principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement, manquerait à ses obligations s'il était silencieux sur le sujet, ne conférant ainsi aucune ligne directrice aux PLU auquel il s'applique.

Analyse globale de la commission d'enquête par rapport aux réponses sur les observations de la commission : *En matière de biodiversité*, la *commission se félicite de la proposition d'expliquer davantage dans le SCOT la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural et reconnaît que la réponse faite sur le rôle de cette trame en matière d'alerte sur un potentiel de biodiversité dont la valeur et les enjeux sont à préciser localement, est claire et pédagogique.*

S'agissant de la notion de « projets d'ampleur très limitée » clairement indiquée dans le DOO pour l'activité de carrières, la commission reconnaît le rôle du SCOT dans l'affirmation d'une gestion raisonnée des ressources du sous-sol. Cette problématique est d'ailleurs très bien exposée dans le projet d'aménagement et de développement durable du SCOT.

Néanmoins le choix rédactionnel de « projets d'ampleur très limitée » ajoute un niveau de contrainte supplémentaire à l'encadrement de cette activité dans la définition des trames. Où est la finalité d'une contrainte que l'on ne peut pas quantifier et donc forcément sujette à interprétation ?

La Métropole a raison sur un point : il appartient au PLU à travers son règlement et zonage, de réglementer le développement de ces projets. La Métropole reconnaît elle-même que la fixation d'une limite quantitative aurait peu de sens à l'échelle du territoire métropolitain.

La rédaction du DOO évoque l'activité de carrières à titre « d'exception », induisant en cela la prise en compte et en même temps l'encadrement de cette activité. Le rappel d'une utilisation raisonnée des ressources alluvionnaires non renouvelables eût été préférable à cet élément « d'ampleur de projet » qui demeure subjectif, quand bien même la Métropole donnerait des éléments d'appréciation dans le SCOT.

A maintes reprises, le maître d'ouvrage a rappelé à juste titre le rôle d'un SCOT en tant que document général de planification, c'est cette dimension qui justifie les interrogations de la commission sur ce point précis.

4 LA COHERENCE ENTRE LES OBJECTIFS DU SCOT ET DES GRANDS PROJETS INDUSTRIELS OU D'INFRASTRUCTURES

A la faveur de l'enquête publique, les observations ont principalement porté sur les projets du grand port maritime de Rouen (GPMR) et le projet de contournement Est de Rouen.

4.1 Les projets du grand port maritime de Rouen dans les Boucles de la Seine

Observations du public :

Toutes les observations reflètent les inquiétudes du public par rapport au projet RVSL aval et à sa compatibilité avec les objectifs du SCOT.

- Des habitants ont le sentiment que le SCOT est rempli de bonnes intentions qui pèseront peu face aux enjeux du port.
- Comment les orientations du SCOT s'imposent-elles au GPMR ? Quels sont les moyens mis en œuvre dans le SCOT pour une réelle prise en compte de l'environnement dans les projets du GPMR ? Le GPMR est-il un porteur de projet comme un autre ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT est un projet de territoire pour le long terme (échéance 2030), qui constitue un cadre de référence pour la mise en cohérence des différentes politiques publiques portées par la Métropole Rouen-Normandie, ses communes membres et l'ensemble des partenaires. Si le SCOT vise à relancer la dynamique économique autour d'un projet de réindustrialisation, dans lequel le Grand Port Maritime de Rouen joue un rôle important en termes de performance industrielle et logistique du territoire, ce dernier, au même titre que tout porteur de projet, n'en reste pas moins soumis dans la mise en œuvre de ses projets, au respect des orientations fixées dans le Document d'Orientation d'Objectifs, document opposable aux opérations d'aménagement.

Il appartiendra à la Métropole Rouen-Normandie, maître d'ouvrage du SCOT, de vérifier, dans le cadre de la mise en œuvre du document, la compatibilité des opérations avec les orientations du SCOT.

- La préservation des espaces naturels affirmée dans le SCOT, la protection du patrimoine emblématique de la Bouille, le classement de la boucle de Roumare, la valorisation touristique de la Seine, le développement des voies vertes sur les chemins de halage, sont autant de régimes de protection qui s'accommodent difficilement des projets portés par le grand port maritime de Rouen, et en particulier le projet RVSL aval.
- Le projet RVSL aval discrédite le SCOT et discrédite les régimes de protection au titre des monuments historiques, des paysages et des espaces naturels.

Réponse de la Métropole : Le SCOT prévoit en page 47 du DOO que les éléments qui fondent la valeur patrimoniale du territoire sont préservés pour garantir la qualité de vie des habitants, l'attractivité résidentielle et promouvoir un rayonnement économique et culturel. Pour autant, la reconnaissance de cette richesse patrimoniale ne doit pas conduire à la « muséification » du territoire. Elle doit permettre de préserver les éléments de la mémoire collective tout en les intégrant aux dynamiques de construction de la ville.
Les projets doivent ainsi prendre en compte les richesses patrimoniales, les sites et bâtiments caractéristiques du patrimoine urbain en fonction de leur valeur architecturale, urbaine, paysagère ou identitaire.
Par ailleurs, la réglementation attachée au régime des sites inscrits ou classés trouvera à s'appliquer dans le cadre de l'aménagement du site RVSL : demande d'autorisation spéciale du Ministre chargé des sites au titre du site classé de la boucle de Roumare, avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CNDPS) au titre du site inscrit « La rive gauche et la Seine à la Bouille, Moulineaux ».

- Le projet RVSL aval n'est pas compatible avec les zones de calme, l'identification du site stratégique de restructuration des zones humides du GIP Seine aval sur la commune de Moulineaux et ne prend pas en compte la covisibilité avec la commune de Sahurs.

Réponse de la Métropole : Afin de limiter les impacts liés au projet, des mesures correctrices seront mises en place. Le maître d'ouvrage prévoit ainsi que l'aménagement du site intègre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts identifiés, répondant à la doctrine « Eviter-Réduire-Compenser ». La réalisation d'un corridor écologique et paysager dédié à la préservation et la valorisation de la biodiversité locale est prévue (notamment valorisation de la zone humide, aménagement d'espaces verts récréatifs, liaison piétonne et cyclable). Par ailleurs, ce corridor permettra en outre de maintenir un espace tampon utile à la tranquillité des zones d'habitat riveraines. Afin d'intégrer les installations projetées, la trame paysagère existante sur le site sera renforcée, et la partie bord de Seine fera l'objet d'une mesure de replantations pour préserver la co-visibilité entre les deux rives.

- Pourquoi le SCOT fait-il une présentation insuffisante dans le dossier du projet RVSL aval, de sorte que l'on ne mesure pas l'impact sur les espaces naturels et sur l'environnement humain ?

Réponse de la Métropole : Le projet RVSL est présenté dans ses grandes lignes, en page 90 du DOO, au titre des sites majeurs de développement portuaire, dans la partie relative au développement économique.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du SCOT, le site a par ailleurs fait l'objet d'une analyse d'incidences sur l'environnement, afin de vérifier que les dispositions du SCOT, que le projet devra traduire dans le cadre de sa réalisation, répondent aux enjeux identifiés localement. Les principales mesures répondant aux enjeux identifiés et déclinant les dispositions du SCOT sont également succinctement présentées, l'objet de cette analyse n'étant pas de se substituer à l'étude d'impact propre du projet (cf. Tome VII Analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser p.51 à 54).

Il est néanmoins proposé de compléter l'évaluation environnementale de ce projet afin de préciser de manière plus exhaustive les caractéristiques de la zone susceptible d'être touchée de manière notable par celui-ci (notamment la protection du patrimoine emblématique de la Bouille, le classement de la boucle de Roumare, la valorisation touristique de la Seine, le développement des voies vertes sur les chemins de halage), les incidences et les mesures proposées, en tenant compte de l'avancement du projet.

- Pourquoi le SCOT ne fait-il pas état du classement de la boucle de Roumare ? Quelles sont les prescriptions administratives qui en découlent ?

Réponse de la Métropole : Le site classé de la Boucle de Roumare est cité dans l'Etat Initial de l'Environnement (tome IV du rapport de présentation du SCOT), en page 40, au titre des actions pour la préservation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, accompagné d'une cartographie « Les protections paysagères » en page 37.
Par ailleurs, le DOO, en page 45, a posé comme orientation prescriptive « la préservation des berges de la Seine, dans la partie aval de son cours, et de la structure paysagère constituée des strates successives des marais, coteaux ouverts, forêts et villages en pied de coteaux qui caractérise le site classé de la boucle de Roumare ».

D'un point de vue réglementaire, en site classé, tout projet d'aménagement doit faire l'objet d'une autorisation spéciale (article L.341-10 du code de l'environnement) dont l'obtention doit intervenir avant le démarrage des travaux. La délivrance de cette autorisation est du ressort du Ministre chargé des sites après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CNDPS).

- N'est-il pas cohérent de mettre en place une zone tampon entre activités industrielles et zones touristiques ?

Réponse de la Métropole : Voir la réponse apportée ci-après sur le traitement des interfaces entre la ville et les espaces portuaires (observation de la commission d'enquête).

- Le choix du site n'est pas cohérent car tout est à faire (quais, plateforme, hangars, accès), il est enclavé, a un fort potentiel touristique ; pourquoi ne pas localiser la plateforme au plus près des entreprises sur Petit-Couronne ou Grand-Couronne ?
- Le SCOT précise que les zones de logistique doivent être prioritairement intégrées à l'intérieur des espaces urbanisés, alors pourquoi le choix de ce site pour le projet RVSL aval ?
- Le GPMR a d'autres ressources foncières sur la zone portuaire, plus proche de la Seine et des axes routiers et ferroviaires.
- La Basse Seine peut-elle supporter une intensification du trafic fluvial ?

Réponse de la Métropole : Il est inscrit dans le DOO, en page 88, que « la localisation des activités industrielles et logistiques est liée à la géographie du territoire et à la présence de la Seine, à l'intérieur des méandres des boucles de Rouen et d'Elbeuf, le plus souvent dans des zones dédiées en bordure de Seine.
Le développement de ces activités se réalise prioritairement dans les zones d'activités existantes, y compris leurs projets d'extension, et dans les zones de reconversion urbaine. »
Le territoire métropolitain doit faire face à une offre insuffisante sur certains segments d'activités à moyen terme. A l'instar du pôle logistique RVSL Amont, en cours d'aménagement, le site RVSL Aval permet de pallier ce manque en offrant la possibilité d'accueillir de nouvelles activités logistiques qui bénéficieront de l'organisation associée au Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses (TCMD) existant sur le site historique de RVSL.
L'extension de la plateforme RVSL s'inscrit également dans la stratégie de développement des ports de l'axe Seine afin de consolider les liaisons fluvio-maritimes vers Port 2000 et les liens avec les plateformes de la vallée de la Seine, et de favoriser la multimodalité des échanges de marchandises par la mise à disposition d'infrastructures ferroviaire, fluvial, maritime.
La valorisation du transport fluviomaritime, levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, est une orientation majeure affichée dans le projet de SCOT. La Seine, axe historique du développement économique et corridor de transport pour les marchandises, présente un potentiel de développement au regard des volumes transportés constatés, en progression depuis le début des années 2000.
Par ailleurs, pour permettre l'accueil de navires plus capacitaires, le Grand Port Maritime de Rouen aménage le chenal de navigation de façon à disposer d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire. Pour ce faire, le projet comporte d'une part, l'arasement des points hauts du chenal de navigation, et d'autre part, l'aménagement des infrastructures portuaires (quais, appontements…)
Il est précisé que, actuellement, les barges qui empruntent la voie d'eau sont estimées à une vingtaine par jour en moyenne (ce nombre varie selon l'origine et la destination des barges qui font escale au Port de Rouen).

La saturation du trafic fluvial est cependant loin d'être atteinte, et le facteur limitant sera la saturation de la capacité d'exploitation (limites liées à la manutention des marchandises, contraintes liées au passage des écluses, etc) bien avant d'atteindre la capacité maximale de la voie d'eau à accueillir les flux générés.

- Le SCOT doit faire l'inventaire des friches industrielles susceptibles d'accueillir des projets industrialo-portuaires.
- Il est demandé des règles plus précises dans le SCOT et des règles strictes à l'échelle des PLU des communes en faveur du respect des espaces naturels et en faveur d'une vraie réflexion sur l'implantation de projets industriels en priorité dans les friches et espaces inhabités.

Réponse de la Métropole : Le PADD du SCOT affirme le principe d'une gestion économe et d'un usage rationnel de l'espace qui passe par une stratégie de renouvellement urbain. En matière de développement économique, le SCOT précise que la stratégie vise à engager « prioritairement une politique volontariste de renouvellement urbain » (p.94 du DOO).
Dans le cadre des travaux d'élaboration du SCOT, ont été identifiées les surfaces pour le renouvellement urbain, estimées à partir des terrains bâtis ou non, le plus souvent supports d'activités industrielles, portuaires ou ferroviaires qui sont dégradés, inutilisés ou sous-utilisés. Ce sont ainsi 760 hectares à vocation économique qui ont été identifiés en 2014.

Parfois difficiles à mobiliser compte tenu des contraintes financières ou techniques, le DOO prévoit néanmoins que les sites en friche et à restructurer doivent être recensés et identifiés afin de mettre en place une stratégie de mobilisation de ce foncier.
Le SCOT reste un document d'orientations, il ne lui appartient pas d'édicter des règles plus précises. La démarche pourra être précisée et approfondie dans le cadre de l'élaboration du PLUI.

- Où se situe la cohérence entre l'Eco-Métropole et les impacts routiers liés aux projets portuaires sur les communes de Moulineaux et de La Bouille ?

Réponse de la Métropole : Le transport de marchandises par voie fluviale constitue, dans le projet de SCOT, un levier majeur pour limiter les gaz à effet de serre, de sorte que le potentiel de développement des infrastructures fluviomaritimes doit être exploité en faveur du report modal.
Si l'activité liée à la réalisation du projet va générer des flux supplémentaires de poids lourds et de véhicules légers, dont les incidences doivent être évaluées dans le cadre de l'étude d'impact, il faut néanmoins souligner que le projet participe au développement du transport multimodal, avec la création d'un poste fluvial dont la fonction sera d'assurer le chargement et le déchargement de barges assurant des liaisons fluviales avec les terminaux présents le long de l'axe Seine, voire également à terme avec les terminaux du nord de la France, lorsque le canal Seine-Nord Europe sera réalisé.

- Le SCOT n'évoque pas les espaces qui ont été dégradés par des projets portuaires dans le passé. Quid de la réparation de ces dommages environnementaux ? Le SCOT doit prendre en compte ces espaces pour voir ceux qui nécessiteraient une éventuelle restauration.

Réponse de la Métropole : La prise en compte des enjeux environnementaux a été largement renforcée depuis 2009 avec les lois relatives au Grenelle de l'environnement. Au-delà des protections réglementaires, le projet de SCOT prévoit, afin de garantir le maintien de l'ensemble des fonctions écologiques de certains réservoirs de biodiversité (notamment pour les trames calcicole et silicicole et les zones humides fortement menacées), la nécessité de les gérer, voire de les restaurer.
Par ailleurs, les études d'impacts réalisées en amont de la réalisation des projets d'aménagement doivent nécessairement évaluer leurs incidences sur l'environnement et prévoir les mesures compensatoires à mettre en œuvre le cas échéant.
A cet égard, il pourrait être évoqué les sites de restauration menés par le GIP Seine Aval sur le domaine portuaire.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les projets du grand port dans le SCOT : *Bien que le SCOT n'ait pas vocation à entrer dans le détail de grands projets d'aménagement, qu'il est par ailleurs réglementairement tenu d'intégrer, cette enquête publique a donné lieu à un grand nombre de réactions sur les projets du grand port maritime de Rouen, en particulier le projet RVSL aval.*

Parmi les observations produites, le classement de la boucle de Roumare en site classé en 2013, a été largement mis en avant. La Métropole rappelle sur ce point qu'au moment du classement, le projet RVSL aval avait été intégré par les services instructeurs.
Il est fait dans le cadre de ce projet, la démonstration du principe d'équilibre entre développement du territoire et préservation de ce même territoire.

Le SCOT rappelle dans le DOO que la richesse patrimoniale du territoire de la Métropole ne doit pas conduire à sa « muséification ».

Pour autant les mesures de protection induites par le classement de la boucle de Roumare permettront d'encadrer le projet RVSL (délivrance de l'autorisation du ministre chargé des sites au titre du site classé, avis de l'architecte des bâtiments de France, avis de la commission départementale de la nature et de la protection des sites au titre du site inscrit).

La commission note que la Métropole fait référence à la prise en compte de la covisibilité entre les deux rives, dans ce dossier précis.

Par ailleurs la commission retient avec satisfaction la proposition de la Métropole de compléter l'évaluation environnementale sur les conséquences du projet RVSL aval, et l'incite vivement à intégrer ces compléments d'information au rapport de présentation du SCOT.

En parallèle il est important de rappeler que ce site est aussi un lieu stratégique pour le développement du grand port maritime de Rouen, site identifié au regard des besoins, des capacités d'accueil du territoire et du projet stratégique du port.

Enfin la commission retient la proposition de la Métropole d'intégrer au SCOT des exemples de sites de restauration menés par le GIP Seine-Aval sur le domaine portuaire.

Observations des personnes publiques associées :

- Le GPMR rappelle que la zone RVSL aval s'inscrit dans les priorités de développement des activités économiques et rappelle que ce site est répertorié en tant que zone structurante.

Réponse de la Métropole : Cette observation n'appelle pas de remarque de la part de la Métropole.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment un projet industrialo-portuaire comme RVSL aval peut-il être identifié d'un point de vue réglementaire dans le périmètre d'un site classé ?

Réponse de la Métropole : Le projet RVSL a été intégré, dès l'origine, dans le projet de classement du site de la boucle de Roumare. Il était en effet cité dans le rapport de présentation du projet de classement au titre des sites, établi par la DREAL de Haute-Normandie en octobre 2008 dans les termes suivants : « Le projet de périmètre de classement a été élaboré de manière :

- A exclure les zones urbaines et celles à urbaniser (habitat et activités), ne présentant aucun enjeu, ni intérêts paysagers majeurs,
- Tout en conservant le patrimoine bâti intéressant du point de vue architectural et paysager et les franges dont l'urbanisation et l'aménagement justifient un accompagnement et une maîtrise, de la part des élus, de l'Architecte des Bâtiments de France, des membres de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS), et du Ministre chargé des sites. C'est notamment le cas de RVSL Aval. »

- Le PADD du SCOT s'achève sur le traitement particulier des interfaces entre la ville et les espaces portuaires. Il est indiqué que « le SCOT détermine un principe général pour le remodelage de ces interfaces : rompre avec des traitements paysagers peu qualitatifs et promouvoir à l'inverse des projets s'appuyant sur des aménagements qui privilégient leur intégration, selon une gestion économe et volontariste ». Quelles sont les prescriptions du DOO qui répondent à l'affirmation de ce principe général ?

Réponse de la Métropole : A l'appui de la carte intitulée « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie », le DOO prévoit, en page 52, qu'un traitement qualitatif des interfaces urbaines avec les zones portuaires et industrielles soit recherché.
Pour ce faire, les objectifs et orientations concernant la qualité des projets d'urbanisation, dont les zones d'activités économiques, développés en pages 24 à 26 trouvent à s'appliquer à l'échelle de ces espaces.
Par ailleurs, le traitement qualitatif de ces interfaces doit également être recherché en cohérence avec les orientations définies sur les risques technologiques (page 60 du DOO) et le bruit (pages 64 et 65), afin notamment de minimiser les impacts liés aux flux de marchandises.

Analyse globale de la commission d'enquête par rapport aux réponses sur les observations de la commission :

S'agissant des projets du grand port dans le SCOT, la commission renvoie à son argumentaire dans le paragraphe précédent.

Elle prend note de la réponse de la Métropole mais considère que le projet RVSL aval s'inscrit pleinement dans la problématique « interface ville/port » du SCOT Métropole Rouen Normandie.

4.2 Le projet de contournement Est de Rouen (liaison A28/A13)

Observations du public :

- Le projet du contournement Est de Rouen sera générateur de destruction d'espaces agricoles, naturels et forestiers alors même que le SCOT est très attaché à la préservation de ces espaces.
- Depuis le débat de 2005, un certain nombre de données ont évolué (création du tronçon A150, développement de l'offre de transports publics, contexte de réduction budgétaire, coût du projet multiplié par 3).
- Il y a d'autres options possibles. Il est demandé par exemple la suppression du péage d'Incarville pour faire de l'A13 une autoroute périurbaine, contribuant à désengorger la RN15, ou encore l'alternative possible par le contournement ouest de Rouen en s'appuyant sur le réseau existant et les accès au pont Flaubert.
- Les poids lourds ne l'emprunteront pas pour éviter le coût du péage et sortiront ce qui conduira à saturer le réseau secondaire.

- Le projet de contournement Est de Rouen ne fait que déplacer les problèmes de pollution automobile des cœurs d'agglomération vers les périphéries des agglomérations.
- Le projet de contournement Est de Rouen sera vecteur d'étalement urbain alors que le SCOT entend le limiter.
- Le coût du projet de contournement Est de Rouen est exorbitant : 1 milliard pour 41 kilomètres.
- Mise en place de mesures de protection pour les riverains contre les nuisances du projet de contournement Est.

Observations des personnes publiques associées :

- Il est contesté l'intégration du projet de contournement Est de Rouen dans le projet de SCOT (avis défavorable de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen).
- Il est demandé par la commune de Saint-Aubin-Celloville de faire figurer le tracé arrêté par le préfet.
- Il est contesté par la commune d'Oissel la variante préférentielle et ses conséquences sur la desserte du territoire Oisselien, notamment au regard du rond-point des Colonnes.

Observations de la commission d'enquête :

- La commission d'enquête n'a pas de question particulière.

Réponse de la Métropole : **Réponse générale sur le projet de contournement Est de Rouen - liaison A28/A13 :**

Le projet de contournement Est – Liaison A28/A13 est un programme d'équipement de l'Etat inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10 juillet 2006. Selon l'article L.111-1-1 du Code de l'urbanisme, le SCOT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'Etat et doit être compatible avec la DTA approuvée avant la publication de la Loi portant Engagement Nationale pour l'Environnement (12 juillet 2010).

Le SCOT n'a ainsi pas vocation à remettre en cause ce projet d'infrastructure porté par l'Etat, dont les principaux objectifs sont d'améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser le développement économique du territoire, qui sont également des objectifs poursuivis par le SCOT.
Comme indiqué dans le tome VIII du rapport de présentation, le SCOT prend acte de ce projet porté par l'Etat en l'inscrivant dans le DOO 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, cette infrastructure contribuera en effet 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 soulageant les secteurs agglomérés d'un trafic important, en particulier de poids-lourds, elle permettra de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquête urbaine, qui constituent un axe majeur du SCOT. En libérant de l'espace de circulation et en redistribuant les flux, elle permettra d'organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.

A la demande des services de l'Etat, seul le principe de l'infrastructure est représenté sur les cartes « hiérarchisation du réseau viaire » du DOO du SCOT, dans la mesure où l'inscription d'un tracé plus précis paraît prématurée par rapport à l'avancement de la procédure de mise à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.
Cependant, les incidences négatives du projet sur les enjeux environnementaux du territoire du SCOT ont été identifiés à partir de la variante préférentielle validée localement, résultant d'études ayant conduit à choisir un tracé de moindre impact environnemental.
Les incidences du projet sur les espaces agricoles et naturels, sur les ressources en eau, sur les paysages, sur le risque inondation et sur les nuisances sonores sont identifiées dans le tome VII du rapport de présentation du SCOT et seront plus précisément identifiées dans le cadre des études que l'Etat mènera préalablement à l'enquête publique.

Dans le tome VII, le SCOT identifie les principaux enjeux environnementaux à l'échelle du SCOT, que le projet devra prendre en compte, et définit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences.
Cependant, l'évaluation environnementale du SCOT n'équivaut pas, pour ce projet, à une étude d'impact. Il reviendra à cette étude d'impact, conduite par l'Etat, de préciser le projet et ses impacts, ainsi que les mesures de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

Analyse globale de la commission d'enquête sur le projet de contournement Est de Rouen dans le SCOT : *La commission prend acte de la réponse apportée par la Métropole et rappelle que le SCOT a l'obligation réglementaire de reprendre les grands projets d'aménagement publics.*

La commission considère qu'il convient de replacer le projet de contournement Est de Rouen dans son cadre juridique, celui d'un projet en cours, porté par l'Etat, dans la projection d'une enquête publique préalable à la potentielle déclaration d'utilité publique de ce projet.

5 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Observations du public :

Les observations portent pour l'essentiel sur les zones d'activités économiques et les zones d'activités commerciales.

5.1 Sur les zones à vocation d'activités économiques :

- En matière de création de zones d'activités à vocation mixte/artisanal, il est noté l'absence de réflexion supra-communale dans le SCOT. Exemple de la commune de Saint-Pierre-de-Varengeville où une zone d'activités est encouragée dans le SCOT alors que sur la commune voisine de Duclair, la zone existante des Monts qui est en capacité d'accueillir des entreprises, n'est pas mentionnée.

Réponse de la Métropole : Pour le développement des activités mixtes/artisanales, le SCOT s'inscrit dans une logique de maillage cohérent du territoire, ce qui suppose de créer les conditions favorables permettant de répondre à la demande, tout en veillant à répartir l'offre de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire. Dans ce cadre, le SCOT identifie trois niveaux des zones d'activités selon leur rayonnement et leur positionnement stratégique à l'échelle du territoire : zone structurante, zone d'appui, zone de proximité (dont la définition est précisée en page 93 du DOO).

La zone d'activités dite Gargantua à Saint-Pierre-de-Varengeville est recensée commune une zone d'appui appelée à se développer à échéance du SCOT. La zone des Monts à Duclair s'apparente à l'une des zones de proximité, lesquelles ne sont pas explicitement citées dans le DOO ni représentées cartographiquement. Pour autant, cela n'exclut cependant pas la possibilité d'y accueillir des entreprises artisanales.

La zone d'activités des Monts existante doit faire l'objet d'une extension programmée pour l'année 2016 (2,2 ha commercialisables), dans le cadre d'un projet porté par la Métropole. Située sur la route de Saint-Marguerite-sur-Duclair, elle peut drainer des projets de création hors territoire (secteur de Caudebec-en-Caux et Yvetot).
Plus globalement, il convient par ailleurs de souligner deux éléments : d'une part, que la coexistence de deux zones d'activités dans un rayon de 10km est envisageable dans la mesure où le rayon de chalandise (fournisseurs et clientèle) sur du mixte-artisanal est estimé à environ 15km ; d'autre part, que l'ouest du territoire est faiblement pourvu en zones à vocation mixte artisanal.

- L'intérêt à développer des activités tertiaires sur les communes de Grand-Couronne et Petit-Couronne, où seuls des projets d'industrie et de logistique sont identifiés.

Réponse de la Métropole : Les deux projets d'industrie et de logistique identifiés dans le DOO correspondent au projet RVSL à Grand Couronne et à la zone industrialo-portuaire de Petit-Couronne, qui sont des projets d'envergure, appelés à jouer un rôle structurant ou d'appui pour le développement économique du territoire. Pour autant, les communes de Petit-Couronne et Grand-Couronne figurent parmi les espaces urbains dans l'armature urbaine du SCOT. Dans ces espaces, le DOO prévoit, en page 12, que les territoires urbains accueillent des activités économiques, des services et des équipements, y compris à caractère métropolitain, dans une logique de complémentarité avec les fonctions métropolitaines développées dans les cœurs d'agglomération. Il prévoit en outre, en page 92, qu'afin de favoriser la mixité des fonctions urbaines, les activités tertiaires notamment les services à la personne et aux entreprises trouvent place préférentiellement au sein des secteurs bâtis de chaque niveau de l'armature urbaine, lorsqu'elles sont compatibles avec l'habitat. Il s'agit en effet de développer ces activités dans les espaces les plus denses, pour des raisons de proximité, d'accessibilité, de présence d'équipements et de services.

Autrement dit, l'accueil d'activités tertiaires sur ces communes est possible.

La commune de Petit-Couronne accueille d'ailleurs déjà des entreprises tertiaires, que ce soit sur des sites de la Métropole (ex : l'hôtel d'entreprises à vocation généraliste dénommé Créapolis sud et intégré au réseau des pépinières Rouen Normandie Création, ou des sites privés (ex : site Petroplus et implantation par l'entreprise Valgo, sur le pôle d'innovation des couronnes, d'activités technologiques et de R&D – drones, activités de désamiantage et de dépollution, ingénierie sur la dangerosité des matériaux…). Une extension du Technopôle du Madrillet est également prévue sur Petit-Couronne, en vue d'accueillir notamment des entreprises ayant une activité technologique et de recherche et développement de pointe.

- Les chiffres de consommation d'espaces sur le temps du SCOT sont encore trop importants au regard de l'état de la situation. Par rapport à la période précédente il n'est pas opéré de réduction des surfaces dédiées aux activités économiques.

Réponse de la Métropole : La justification des choix en matière de consommation d'espaces pour les activités est exposée dans le Tome V du rapport de présentation du SCOT.

A l'horizon du SCOT, les besoins fonciers pour les activités économiques sont estimés à 960 hectares pour l'ensemble du territoire, à mobiliser par le biais du renouvellement urbain, de la densification et de l'extension urbaine. Cette enveloppe foncière globale résulte d'une estimation des besoins de surfaces en fonction des types d'activités, à partir des rythmes de commercialisation des zones d'activités constatés sur le territoire, mais aussi en prenant en compte les demandes des entreprises qui ne trouvent pas place dans l'agglomération faute de disponibilités foncières ou immobilières. Ils sont certes significatifs, mais permettent de répondre à l'objectif de renforcement de l'attractivité du territoire métropolitain et de pallier le manque d'offre existant sur certains segments d'activités.
Par ailleurs, au cours de la dernière décennie, les activités économiques ont consommé moitié moins d'espaces naturels et agricoles que l'habitat. Néanmoins, dans la perspective d'éviter toute tension sur le foncier à vocation économique, le DOO prévoit une enveloppe maximale de 380 hectares en extension au terme du SCOT, qui correspond au rythme de consommation passée, soit 21 hectares par an en moyenne sur 18 ans.

De plus, l'aménagement des zones économiques en extension urbaine est prévu selon un phasage (p.95 du DOO) : 200 ha en phase 1 (jusqu'en 2023) et 180 ha en phase 2 (2024-2033). Ce phasage permettra d'échelonner l'ouverture à l'urbanisation des zones à vocation d'activités et ainsi mieux maîtriser la consommation d'espace par ces zones dans le temps.
Enfin, si, pour le développement économique, le DOO permet le rythme passé de consommation d'espaces naturels et agricoles, 60% des besoins fonciers sont prévus par renouvellement urbain; les surfaces identifiées en 2014 représentant 761 hectares pour l'économie, ce qui permet l'atteinte des objectifs. Dans ce cadre, la Métropole accompagne les mutations économiques du territoire en assumant le coût lié à la dépollution de friches, et se fixe des ambitions en matière de gestion durable des zones d'activités, qu'il s'agisse de projets d'aménagement ou de requalification.

- Attention à la concurrence entre les différents pôles de développement des activités tertiaires (Luciline, Flaubert, nouvelle gare d'agglomération, ZAC de la Plaine de la Ronce).

Réponse de la Métropole : Afin d'éviter toute concurrence entre les pôles tertiaires appelés à se développer au sein du projet Seine-Cité (Luciline, Flaubert, nouvelle gare d'agglomération), il est prévu dans le DOO, en page 91, que du point de vue de l'équilibre économique et dans un contexte de forte production neuve d'offre tertiaire programmée en seconde phase du SCOT, la réussite du projet repose sur la coordination du développement de ces trois quartiers centraux.
Aussi, la programmation des bureaux devra-t-elle être établie dans le cadre d'une offre identifiée pour chaque quartier et échelonnée dans le temps. Par ailleurs, l'accueil d'activités tertiaires supérieures sur la ZAC de la Plaine de la Ronce n'est rendue possible qu'en l'absence d'offre disponible dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains du territoire.
Dans cette perspective, une étude spécifique sur le tertiaire supérieur prenant en compte l'existant et l'évolution des polarités tertiaires à horizon 2030 est prévue. Une articulation entre cette étude et le projet de nouvelle gare est déjà organisée pour garantir une programmation immobilière cohérente. La Métropole a conscience de cet enjeu et du risque d'impacter négativement l'attractivité de certains secteurs en aménageant de nouvelles polarités tertiaires. Cela doit se construire sur la durée en maîtrisant la programmation des nouveaux quartiers (la programmation doit correspondre à un besoin avéré et objectivé) et en envisageant d'ouvrir la vocation économique de certaines zones d'activités notamment vers du mixte-artisanal (ex : Plaine de la Ronce dans sa partie extension).

- Au niveau du développement économique, il y a trop de place aux zones d'activités mixtes consommatrices d'espaces, alors qu'il n'y a pas de lien avéré entre la consommation d'hectares et le nombre d'emplois créés.

Réponse de la Métropole : L'accueil des activités mixtes et artisanales est prévu dans le DOO selon deux orientations majeures (DOO page 92) :

- Une logique de proximité avec la clientèle, qui suppose de privilégier leur maintien dans le tissu urbain, lorsque ces activités sont compatibles avec l'habitat, en complémentarité des commerces et des services.

A cet égard, les règles du PLU ne doivent pas faire obstacle à leur présence dans le tissu urbain. Seules les activités incompatibles avec la proximité de l'habitat en raison de contraintes spécifiques sont autorisées à s'implanter en zones d'activités.

- L'extension des zones existantes privilégiée par rapport aux créations de nouvelles zones.

En outre, la création d'emplois n'est pas le seul paramètre à prendre en compte pour mesurer les retombées d'une activité économique sur un territoire (fiscalité, chiffre d'affaires, attractivité…) et la réalité industrielle du territoire explique la présence d'activités économiques consommatrices d'espaces. L'un des enjeux de la Métropole est de conforter son tissu industriel tout en accompagnant les mutations économiques territoriales.

- La carte Développement Economique est trop imprécise pour rendre compte de l'impact réel des projets (1 pastille pour des centaines d'hectares).

Réponse de la Métropole : La lecture de la carte Développement Economique ne vise pas à rendre compte de l'impact des projets au regard de leur superficie, mais du rôle structurant ou d'appui des projets au développement économique du territoire métropolitain (positionnement stratégique) ainsi que de la vocation dominante des projets en termes de secteurs d'activités. La superficie des projets majeurs est précisée dans la partie écrite du DOO.

- En parallèle des projets de développement économique sur la zone des Coutures à Cléon, la demande est formulée de ne pas interdire l'activité de carrières sur la zone du Bois des Coutures qui ne présente pas de contraintes environnementales majeures.

Réponse de la Métropole : La zone du Bois des coutures est aujourd'hui identifiée dans le SCOT comme un projet de zone d'activités structurante, dit « le parc des coutures », dont l'aménagement est prévu à échéance du SCOT. Le secteur nord de la zone fait l'objet d'études pré- opérationnelles et prévoit l'accueil d'activités mixtes/artisanales. Sur le secteur sud de la zone, qui est en phase d'étude de faisabilité, est envisagé l'accueil d'activités de petite industrie et de logistique.

- Le SCOT est perçu comme axé principalement sur le développement économique du territoire, alors même que l'humain et l'environnement peuvent être considérés comme les véritables richesses de ce territoire. Il faut évaluer les charges et bénéfices de chaque projet pour la collectivité. Que veut-on, un territoire prospère ou une qualité de vie ? Le pouvoir économique définit l'implantation sociale induisant un manque de cohésion sociale.

Réponse de la Métropole : Le SCOT porte l'ambition de renforcer l'attractivité du territoire mais également de garantir les solidarités et de construire une éco-métropole respectueuse des grands équilibres du territoire. Il propose ainsi une organisation urbaine fondée sur la complémentarité des espaces pour assurer la solidarité entre les territoires, et au sein de laquelle l'armature naturelle joue un rôle essentiel.
L'objectif d'assurer la croissance de l'emploi s'accompagne en outre de la volonté d'en promouvoir un développement équilibré tant en ce qui concerne la répartition territoriale que les profils de compétences présents, à laquelle il est nécessaire de répondre.

- Le SCOT doit imposer aux décideurs économiques les zones à développer et non l'inverse.

Réponse de la Métropole : Le SCOT est un projet de territoire élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement. Il fixe un cadre et un modèle de développement qui vise à mettre en cohérence les différentes politiques publiques locales.

- Il faut consolider la place économique des communes de la rive gauche en termes de mixité fonctionnelle.

Réponse de la Métropole : Les communes de la rive gauche relèvent des espaces urbains tels qu'ils sont définis dans l'armature urbaine du SCOT. Le PADD précise, en page 29, que ces espaces sont constitués de tissus bâtis continus, avec une forte diversité fonctionnelle, et forment une mosaïque d'espaces aux usages et aux activités variés (habitat, emplois, activités, services). En cohérence avec le PADD, le DOO prévoit, en page 12, que ces espaces sont les territoires privilégiés pour accroître les capacités d'accueil en matière d'emplois et d'habitat, en augmentant et en diversifiant l'offre de logements, et en renforçant la mixité et la diversité des fonctions urbaines.

- Le SCOT n'est pas assez ambitieux en termes de production d'énergies renouvelables, il faut en faire une priorité.

Réponse de la Métropole : Le SCOT affirme l'ambition de faire du territoire une éco-métropole exemplaire, et dessine et promeut pour ce faire un modèle de développement économe du territoire prenant en compte les enjeux énergétiques.
Le PADD relève en effet que le territoire du SCOT est faiblement producteur d'énergies renouvelables. Il ajoute que, si la part des sources renouvelables est marginale dans le bilan énergétique du territoire, il existe néanmoins un potentiel important pour certaines filières qu'il conviendra de développer en appliquant localement les objectifs régionaux inscrits dans le Schéma Régional Climat Air Energie.

En cohérence avec le PADD, le DOO, en page 63, fixe ainsi l'objectif de renforcer l'autonomie énergétique en développant le recours aux énergies renouvelables telles que : bois-énergie, méthanisation, solaire thermique et photovoltaïque, géothermie, éolien et récupération de chaleur, notamment à partir des réseaux urbains. Ainsi tout projet d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact devra analyser la faisabilité et, le cas échéant, utiliser le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables ou de récupération. Il est en outre prévu en page 25 du DOO que l'impact des projets d'urbanisation soit étudié du point de vue notamment du changement climatique, en veillant à leur qualité énergétique.

Par ailleurs, il convient de préciser que la Métropole s'engage dans l'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial, qui viendra préciser et compléter les objectifs du SCOT en matière de production d'énergies renouvelables.

- Le projet de SCOT n'intègre pas l'équipement aéroportuaire de Boos en tant que vecteur de l'attractivité du territoire.

Réponse de la Métropole : Au regard de la localisation stratégique du territoire, port de fond d'estuaire situé au carrefour des communications terrestres, l'attractivité en termes d'accessibilités s'apprécie à plusieurs niveaux : fluviale, ferroviaire, routière, aéroportuaire. Le SCOT fixe comme objectif d'améliorer les accès portuaires et les accessibilités ferroviaire et routière. L'aéroport de Rouen Vallée de Seine a, quant à lui, vocation à être un aéroport de proximité, dont le trafic doit être contenu, accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires. C'est l'aéroport interrégional de Deauville Normandie ainsi que les aéroports franciliens qui permettront de doter le territoire des différentes liaisons vers les hubs internationaux et de développer l'ensemble des liaisons régionales (PADD p.14).

Analyse globale de la commission d'enquête sur les zones à vocation économique :

Les réponses apportées par la Métropole sont claires, elles permettent de comprendre :

- *La coexistence de deux zones d'activités économiques dans un périmètre géographique restreint dans la vallée de l'Austreberthe, avec des vocations différentes, dont un projet de développement sur la zone de Duclair porté par la Métropole.*

- *La possibilité de développer des projets tertiaires dans certains espaces urbains, sites identifiés au SCOT pour des projets de nature industrielle.*

- *Le choix de rester sur une consommation de foncier économique identique à la décennie précédente, choix d'une part justifié par une réduction majeure de la consommation d'espaces dévolus à l'habitat au regard du fait que c'est l'habitat le plus gros consommateur d'espaces, et d'autre part justifié par la volonté de maintenir l'attractivité économique du territoire de la Métropole.*

- *La coordination par la Métropole du développement des activités tertiaires sur son territoire, en particulier depuis la prise de compétences renforcées ou étendues au premier janvier 2015, ce dans le respect du principe d'équilibre entre développement et préservation du territoire.*

A la lecture des observations de certaines communes, la commission s'interroge sur la bonne compréhension de l'armature urbaine en terme de développement, en particulier pour les espaces urbains.

La commission souligne l'importance de développer les énergies renouvelables, dans un contexte global de changement climatique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et espère que le SCOT sera renforcé à travers la mise en œuvre du plan climat air énergie territorial de la Métropole.

Enfin la commission prend note de la vocation définie pour l'aéroport de Boos, rappelée dans le projet d'aménagement et de développement durable du SCOT, mais regrette néanmoins que ceci n'ait pas été clairement posé dans le DOO qui demeure la pièce réglementaire du SCOT.

5.2 Sur les zones à vocation d'activités commerciales :

- En matière de développement commercial, quel est le statut juridique des pôles commerciaux intermédiaires ? Quelle est la portée juridique des prescriptions afférentes aux pôles intermédiaires ?

Réponse de la Métropole : Les pôles commerciaux intermédiaires ne sont pas délimités en Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) dans le Document d'Aménagement Commercial (DAC) mais sont définis et identifiés dans le DOO. Le DAC, qui ne porte que sur deux ZACOM (centre-ville de Rouen et pôle régional de Tourville-la-Rivière), n'exclut en effet pas que le DOO puisse comporter un chapitre sur le commerce. La version de l'article L.122-1-9 du Code de l'urbanisme applicable au SCOT dispose en effet que « le DOO précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire […] ».
C'est dans ce cadre juridique que le DOO définit les objectifs et précise les conditions de développement des pôles commerciaux intermédiaires.

- Quelles sont les conditions d'évolution des pôles intermédiaires ? L'orientation du DOO relative aux achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activité commerciale, s'applique-t-elle aux pôles intermédiaires existants ou nouveaux ?

Réponse de la Métropole : Le DOO précise aux pages 81 et 82 les conditions d'évolution des pôles commerciaux intermédiaires :
- répondre aux besoins (existants et futurs) des populations,
- être mesurée afin de ne pas concourir à la création d'un pôle commercial majeur,
- veiller à rationaliser l'occupation des sols,
- exclure la création de nouvelles galeries marchandes et ne permettre, lorsqu'elles existent, que des extensions mesurées, sans porter atteinte à la diversité commerciale des polarités de proximité,
- développer ou améliorer les dessertes par les transports en commun, la marche et les vélos.

L'orientation du DOO relative aux achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activités commerciales s'applique à toute nouvelle implantation commerciale soumise à une demande d'autorisation commerciale, que ce soit dans un pôle intermédiaire existant ou nouveau. Cependant, il s'agit d'une orientation incitative et non impérative.

- Comment s'opère l'application des règles sur les projets situés dans les deux ZACOM et l'application de règles sur les projets sis hors ZACOM ?

Réponse de la Métropole : Les projets commerciaux situés au sein d'une ZACOM se voient appliquer les règles relatives au commerce du DOO et, cumulativement, les règles du DAC.
Les projets hors ZACOM se voient appliquer les règles relatives au commerce du DOO, mais pas celles du DAC.

- Pourquoi les pôles autres que les deux ZACOM ne font-ils pas l'objet d'une identification à la parcelle ?

Réponse de la Métropole : En dehors des deux ZACOM identifiées dans le DAC, les autres pôles commerciaux ne sont pas délimités à la parcelle précisément car ils ne sont pas identifiés comme ZACOM.
Leur non délimitation en ZACOM dans le DAC est justifiée par le fait que les orientations du DOO permettent de répondre aux enjeux commerciaux de ces pôles.

- Est-il identifié un projet de centre commercial sur la commune de Cléon (zone de la Garenne) ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT n'identifie pas de projet de centre commercial sur la commune de Cléon. Cependant, depuis l'arrêt du projet de SCOT le 13 octobre 2014, ce projet situé sur la zone de la Garenne a fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale au titre de la CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial). Par ailleurs, le SCOT rend possible la création de nouveaux pôles intermédiaires sous certaines conditions.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Oissel, qui a émis un avis défavorable sur le projet de SCOT, conteste :

  - La vocation économique d'activités mixtes/artisanales de la zone de la Briqueterie et le manque d'objectifs sur ce secteur.
  - Le manque d'objectifs temporels du projet Seine-Sud.
  - La limite posée en matière de développement commercial.

Réponse de la Métropole : La vocation d'activités mixtes sur la zone de la Briqueterie, zone d'appui dont l'aménagement est souhaité lors de la seconde phase de réalisation du SCOT, doit permettre de compléter l'offre sur des secteurs peu pourvus ou qui présentent un risque de pénurie à moyen/long terme pour répondre à la demande d'implantation d'entreprises.
Le projet Seine-Sud est présenté en page 89 du DOO où il est précisé qu'au regard de la taille du site et des contraintes d'aménagement, différents secteurs opérationnels sont identifiés et font l'objet d'un aménagement échelonné dans le temps à l'horizon du SCOT voire au-delà. Le SCOT n'est pas en capacité de fixer des objectifs temporels précis quant à l'aménagement des différents secteurs opérationnels, le secteur devant composer avec la réalisation d'infrastructure ferroviaire et routière d'envergure.
Ainsi, un premier phasage des aménagements n'a-t-il pu être envisagé qu'après la définition des emprises du contournement Est et de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.
Le territoire de la Métropole compte sept pôles commerciaux majeurs dont deux ont un rayonnement régional (Rouen et Tourville-la-Rivière). Ces pôles couvrent aujourd'hui l'ensemble des besoins du territoire.
Aussi, afin de ne pas créer de risque pour l'équilibre général de l'offre commerciale, et d'éviter la multiplication de friches commerciales, la création d'un nouveau pôle majeur est-elle exclue par le projet de SCOT.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande l'identification comme pôles tertiaires majeurs de la Métropole la zone de La Vatine / La Bretèque.

Réponse de la Métropole : La zone de la Vatine/la Bretèque à Mont-Saint-Aignan et Bois-Guillaume est une zone existante identifiée dans le SCOT comme un pôle d'activités appartenant au « croissant tertiaire » dynamique du plateau au nord de Rouen (avec la zone franche urbaine de Rouen, et le Chapitre à Bihorel) appelé à être valorisé afin de répondre au parcours immobilier des entreprises (DOO p.92).

- Le parc naturel des Boucles de la Seine Normande demande une réflexion à l'échelle supra-communale pour la création de zones de développement économique de proximité.

Réponse de la Métropole : Pour la création de zone de développement économique de proximité, le DOO prévoit actuellement, en page 93, que l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau est subordonnée à l'utilisation préalable, sur la commune concernée, de terrains à vocation d'activités situés en zone urbanisée et desservis par le réseau public de distribution d'électricité, d'eau et d'assainissement.
Il sera étudié d'élargissement de cette règle aux communes environnantes.

- Les communes de Boos et de Bois-Guillaume souhaitent le maintien d'une activité sur l'équipement aéroportuaire de Boos.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie signale que l'aéroport de Rouen Vallée de Seine n'est pas suffisamment pris en considération.

Réponse de la Métropole : Voir réponse relative à l'équipement aéroportuaire de Boos p.38 du présent document.

- La commune de Bihorel demande l'identification des centres commerciaux du Chapitre et du centre Kennedy.

Réponse de la Métropole : Plus précisément, la commune de Bihorel demande l'identification des centres commerciaux du Chapitre et du centre Kennedy en tant que pôles commerciaux intermédiaires. Or d'après le diagnostic commercial du SCOT réalisé dans le cadre de l'observatoire du commerce de l'agglomération rouennaise, sont identifiés sur la commune de Bihorel :

- Deux pôles commerciaux intermédiaires, que sont la centralité urbaine Châtelet et la centralité urbaine centre-ville, et qui sont identifiés comme tels sur la carte du DOO relative au maillage commercial ;
- Deux pôles commerciaux de proximité, que sont la centralité urbaine Kennedy et la centralité urbaine Chapitre, qui ne figurent pas sur la carte du DOO car les pôles commerciaux de proximité n'y sont pas représentés.

Les pôles du Chapitre et du centre Kennedy ne figurent donc pas sur la carte du DOO mais sont tout de même identifiés comme pôles de proximité.

- La commune de Caudebec-lès-Elbeuf demande la possibilité de développer les pôles commerciaux majeurs sans concurrencer les pôles commerciaux régionaux.

Réponse de la Métropole : Le SCOT ne rend pas impossible le développement des pôles commerciaux majeurs existants mais encadre leur évolution.

Il précise que :

- Les évolutions de ces pôles ne peuvent porter atteinte au rayonnement des deux pôles commerciaux régionaux existants et qu'elles doivent se placer dans une logique de requalification urbaine ;
- Ces pôles sont les lieux privilégiés pour accueillir les nouvelles implantations commerciales qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

Le SCOT fixe également des objectifs d'aménagement à ces pôles.
En revanche, le SCOT précise que la création d'un nouveau pôle commercial majeur est exclue.

- La commune de Saint-Aubin-Celloville demande que le SCOT soit plus précis sur les orientations applicables aux pôles commerciaux intermédiaires.

Réponse de la Métropole : Comme indiqué précédemment, les pôles commerciaux intermédiaires ne font pas l'objet de délimitation en ZACOM dans le DAC mais sont définis et identifiés dans le DOO, qui n'a pas vocation délimiter précisément ces pôles comme le demande la commune de Saint-Aubin-Celloville dans sa délibération.
L'orientation du SCOT permettant le développement de projets mixtes sur les parcelles urbanisées attenantes à un pôle intermédiaire dans un rayon d'une centaine de mètres, ne nécessite pas, comme le demande la commune, une délimitation précise des pôles pour être appliquée. Il ne s'agit en effet pas de déterminer un rayon de 100 mètres à partir d'un point de repère qui serait défini par le SCOT, mais de déterminer un rayon « d'une centaine de mètres » autour du pôle, ce qui introduit une certaine souplesse.

Quant à l'orientation du SCOT disposant que « l'évolution des pôles commerciaux intermédiaires est soumise à la condition de répondre aux besoins existants et futurs des populations », l'intention du SCOT n'est pas de subordonner l'octroi d'une autorisation d'exploitation commerciale à l'évaluation des besoins existants.
L'orientation en question signifie uniquement que l'extension d'un pôle commercial intermédiaire existant, au-delà de ses limites actuelles, doit correspondre à la réalité d'un besoin qu'il ne s'agit pas de quantifier.

Observations de la commission d'enquête :

- Le SCOT est un document de planification sur le long terme, la Métropole a des ambitions fortes en matière d'attractivité du territoire. Dans ce contexte, l'aéroport de Boos n'est-il pas un atout pour le territoire ?

Réponse de la Métropole : Voir réponse relative à l'équipement aéroportuaire de Boos p.38 du présent document.

Analyse globale de la commission d'enquête sur les activités commerciales : *Si des questions restaient en suspens à la lecture du document d'aménagement commercial, les réponses de la Métropole sont très claires en matière d'équipement commercial, à la fois pour les deux zones d'aménagement commercial de Rouen et de Tourville-la-Rivière, qu'en dehors de ces zones sur le reste du territoire de la Métropole.*

Les points soulevés par les personnes publiques associées ont également trouvé des réponses.
S'agissant de la question de la commission relative à l'aéroport de Boos, la commission renvoie à son argumentaire au paragraphe 5.1 dévolu aux zones à vocation économique.

6 LE TOURISME

Toutes les observations produites sur ce thème concernent la valorisation du patrimoine des berges de la Seine, en particulier dans le secteur de la Boucle de Roumare.

Observations du public :

- Où est la cohérence entre le financement de voies vertes le long de la Seine et les investissements sur le château de Robert le Diable d'une part, et le projet RVSL aval d'autre part ?
- Où est la cohérence entre le développement des croisières fluviales soutenu par la Métropole et la dégradation des milieux naturels de bord de Seine par les projets du grand port ?
- La Métropole a-t-elle conscience de la perte d'attractivité du territoire pour les touristes que représenterait la présence d'activités industrielles sur les lieux mêmes du patrimoine emblématique des Boucles de la Seine ?

Réponse de la Métropole : L'aménagement d'équipements (voies vertes) et le développement d'activités touristiques telles que les croisières fluviales ne sont pas incompatibles avec le développement d'activités industrielles, qui font partie intégrante de l'histoire et de l'avenir du territoire.
Les projets de développement d'activités industrielles tel que RVSL aval sont soumis à des études d'impact et doivent faire l'objet de mesures de réduction et de compensation des incidences identifiées, y compris sur le volet paysager.
Le SCOT précise dans le Tome VII du rapport de présentation que ce projet devra notamment prendre en compte l'enjeu d'insertion paysagère rappelé par le SCOT (objectif global de valorisation de l'axe Seine, interfaces avec les zones urbaines, préservation des vues), et dont l'importance est soulignée par l'identification pour ce secteur d'un point de vue à préserver et valoriser. Des mesures pour l'insertion des superstructures logistiques dans le paysage devront être mises en œuvre (traitement architectural, transition végétale, prise en compte des vues depuis les hauteurs…).

- Il est demandé la prise en compte des périmètres des monuments historiques, des périmètres de sites classés, des points de vue emblématiques sur les rives de Seine, ce dans une cartographie proposée à la métropole dans le cadre de cette enquête.

Réponse de la Métropole : Dans l'Etat Initial de l'Environnement, le SCOT décrit les protections réglementaires existantes pour les paysages, telles que le classement du site de la Boucle de Roumare. Le DOO du SCOT définit un objectif global de préservation et de valorisation des paysages, notamment des paysages des berges de Seine, mais ne précise pas que ces périmètres de protection existants doivent être pris en compte dans la mesure où ils s'imposent déjà réglementairement aux documents locaux d'urbanisme, auxquels ils sont annexés.

Indépendamment des orientations définies par le SCOT, tous travaux susceptibles de modifier l'aspect ou l'état du site classé seront soumis à une autorisation spéciale délivrée soit par le Ministre chargé des sites classés, soit par le Préfet de Département.

Par ailleurs, les cônes de vue emblématiques sur les rives de Seine sont bien identifiés dans le DOO du SCOT (carte « faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie »). Selon les dispositions du DOO (p.45), ces cônes de vue sont préservés et valorisés.

- Il manque dans le SCOT des opérations concrètes de valorisation du site de La Bouille (multiplication des liaisons bateau, accès des bateaux de croisière, aménagement du quai, aménagement de parkings pour touristes, création de points de vue sur les hauteurs). Pourquoi le SCOT n'identifie-t-il pas un réel projet de valorisation des berges de la Seine ?

Réponse de la Métropole : Comme indiqué pages 96 et 97 du DOO, le SCOT encourage le développement des activités touristiques sur le territoire, et notamment la valorisation touristique de la Seine, via le réaménagement des bords de Seine, l'identification des points de vue vers le fleuve depuis la Seine, l'amélioration de l'offre de plaisance et le développement d'une offre de croisière. Cependant, le SCOT n'identifie pas précisément les équipements qui seront à réaliser pour répondre à cet objectif, ni leur localisation. Comme le précise le DOO, une réflexion associant l'ensemble des acteurs concernés par ce type d'équipement est recommandée afin de définir la stratégie à adopter et se placer dans une logique d'anticipation.

- Le développement du tourisme fluvial crée de la richesse, y compris pour le Port.

Réponse de la Métropole : Cette remarque n'appelle pas de réponse de la part de la Métropole.

- Un projet de traitement de granulats marins sur la presqu'île d'Anneville-Ambourville est actuellement à l'étude, ce projet est-il compatible avec la valeur touristique et paysagère de la presqu'île ?

Réponse de la Métropole : Les incidences d'un tel projet doivent être identifiées précisément dans le cadre d'études d'impact et des mesures de réduction et de compensation doivent être mises en œuvre en conséquence.
Par ailleurs, il est prévu que le PNR des Boucles de la Seine Normande mène une étude prospective sur la boucle d'Anneville-Ambourville dans la continuité du projet de reconquête paysagère de cette boucle précédemment mené. Cette étude vise à définir une stratégie globale pour la boucle, en fonction des visions des différents acteurs, tout en intégrant les problématiques liées à l'activité de carrières. Les résultats de ce schéma global d'aménagement seront intégrés au futur PLUi de la Métropole.

- La commune de La Bouille a pris dans le cadre de l'enquête publique une délibération en date du 13 avril 2015 pour que soit ajoutée dans le DOO du SCOT en page 97 dans le paragraphe dévolu au soutien des activités touristiques et culturelles, la phrase suivante : "en complément du nouveau ponton fluvial d'escale croisière prévu à la Bouille dans le projet Métropole 2015/2025 pour promouvoir l'offre type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, renouant ainsi avec l'histoire du XIX^{ème} siècle".

Réponse de la Métropole : Ce n'est pas l'objet du SCOT de rentrer dans ce niveau de détail en mentionnant un projet de ponton fluvial d'escale croisière. Cependant, le SCOT pourrait préciser que le développement d'une offre de croisière au départ de Rouen inclut notamment le développement d'une offre de type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, site emblématique de l'histoire du XIXème siècle.

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Quelle est la cohérence entre la volonté du SCOT, d'une part de promouvoir le tourisme sur l'axe Seine et d'autre part de protéger le patrimoine emblématique des bords de Seine dans la boucle de Roumare, et le développement d'un projet industrialo-portuaire RVSL aval sur un site classé ?

Réponse de la Métropole : Le principe d'équilibre et de cohérence entre préservation et développement du territoire constitue l'essence même du SCOT. Le SCOT est en effet construit autour de deux axes forts : la préservation des espaces naturels et agricoles et des paysages pour garantir un environnement de qualité aux habitants, et le renforcement de l'attractivité économique, y compris touristique, du territoire pour y développer des emplois.
Si le SCOT affiche de fortes ambitions en matière de protection de l'environnement et des paysages, son objectif n'est pas d'y interdire tout développement.
Le SCOT identifie clairement les espaces de reconquête urbaine comme prioritaires pour l'accueil des nouveaux développements, notamment pour les activités industrielles, mais rend également possible le développement d'activités en dehors de ces espaces.
Afin de limiter les impacts de ces développements sur l'environnement et les paysages, le SCOT définit un certain nombre d'orientations générales relatives à la modération de la consommation d'espace, à la protection des milieux naturels, à la valorisation des paysages, à la préservation des ressources naturelles, etc.
Le SCOT prévoit ainsi que, pour de tels projets, soient définies et mises en œuvre des mesures permettant d'éviter, réduire et compenser les incidences identifiées dans le cadre d'études d'impact.
Par ailleurs, l'intégration paysagère et architecturale des projets d'urbanisation, y compris des zones d'activités économiques, est recherchée (DOO p.24 et 24), afin de limiter leurs impacts.

Concernant plus précisément le projet RVSL aval, c'est à l'échelle du document d'urbanisme et à l'échelle du projet que les orientations du SCOT devront être déclinées afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement et limiter voire compenser ses impacts, notamment sur les paysages et le patrimoine, et par conséquent ses impacts sur les activités touristiques.

Analyse globale de la commission d'enquête sur le tourisme : *S'agissant des observations du public et de la commission d'enquête, l'analyse de la compatibilité entre le développement touristique du territoire autour de la Seine et son développement économique, se pose dans les mêmes termes que l'analyse des projets du grand port maritime de Rouen dans le cadre du SCOT. La commission renvoie donc à son argumentaire en paragraphe 4.1.*

7 L'ARMATURE URBAINE

Observations du public :

- La question du rôle exact des pôles de vie est posée. Comment s'est opérée l'identification des pôles de vie en tant que tels ?

Réponse de la Métropole : Le rôle des pôles de vie du territoire est de relayer les fonctions urbaines de proximité au sein des territoires ruraux. Ces pôles disposent en effet d'une offre de services, commerces et équipements permettant à la population de ces pôles et des territoires ruraux environnants d'accéder à une offre de proximité sans avoir systématiquement besoin de se rendre dans les communes des espaces urbains ou des cœurs d'agglomération plus équipées. Ces pôles de vie sont également des points de rabattement du transport à la demande desservant leurs bassins de vie vers le réseau de transports en commun.
Les pôles de vie ont été identifiés au regard de leur taux d'équipement et de leur démographie. En dehors des cœurs d'agglomération et des espaces urbains dont l'identification repose avant tout sur le critère de la continuité des tissus bâtis, ces pôles de vie sont les pôles d'équipements (au sens de la définition de l'INSEE), de proximité ou intermédiaires, identifiés sur le territoire.

- La question de l'identification des pôles de vie est posée :

  - Pour la commune de Boos qui est physiquement contrainte entre 2 équipements, le contournement Est de Rouen et l'aéroport : un développement y est-il possible ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT précise que la dynamique de construction est confortée dans les pôles de vie dans une logique de densification des tissus urbains, en privilégiant des formes urbaines économes en foncier. Le développement de la commune de Boos est donc possible par densification

  - Pour les communes de Duclair, Le Trait et Yainville qui pourraient avoir vocation à renforcer leurs synergies avec la création d'un seul pôle intercommunal dit « pôle ouest ».

Réponse de la Métropole : La distinction des pôles de vie de Duclair et du Trait repose sur la définition par l'INSEE des bassins de vie, notamment au regard de la présence d'équipements de proximité (voir page 16 du tome III du rapport de présentation).
La proximité géographique de ces deux pôles implique nécessairement qu'ils fonctionnent ensemble. Pour certains équipements, ils sont en effet complémentaires, le bassin de vie du Trait étant par exemple plus équipé en matière de santé que le bassin de vie de Duclair.
Tout en maintenant la distinction entre ces deux pôles, qui est justifiée par la définition des bassins de vie dans le diagnostic, il est proposé que le SCOT inscrive le renforcement des liens fonctionnels entre eux.

- Le maintien des équipements intercommunaux est-il un élément important de la dynamique des territoires ? Quelles sont les possibilités d'action de la Métropole en ce sens ? La question est posée pour plusieurs équipements publics sur la commune de Duclair.

Réponse de la Métropole : Les pôles de vie ayant vocation à relayer les fonctions urbaines de proximité (commerces, services, équipements), le maintien des équipements dont le rayonnement dépasse l'échelle de la commune est un élément important de la dynamique des territoires.
Le SCOT encourage donc le maintien voire le développement de tels équipements, sous réserve qu'ils répondent à une demande, afin de conforter le rôle d'animation des pôles de vie.
Cependant, la Métropole est compétente pour la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des grands équipements d'intérêt métropolitain (Zénith, Cirque-théâtre d'Elbeuf, Fabrique des savoirs à Elbeuf, 106, Kindarena…), et non pour les équipements de rayonnement communal ou supra communal.

- Il est souligné l'éloignement des centres de décision. La Métropole avec l'ensemble de ses compétences pourrait prendre des décisions bien loin des citoyens ; peut-on faire rimer proximité et intercommunalité ?

Réponse de la Métropole : Dans le cadre de la création de la Métropole Rouen Normandie au 1er janvier 2015, une nouvelle gouvernance et organisation a été mise en place. Afin de renforcer la proximité et les liens entre la Métropole, les communes et les habitants, 5 pôles de proximité ont été définis, regroupant chacun environ 100 000 habitants : Austreberthe-Cailly, Plateaux-Robec, Seine-Sud, Val-de-Seine, Rouen.
Ces pôles de proximité, au service des communes, sont implantés pour faciliter les démarches administratives et informer les usagers sur les services et les actions de la Métropole. Ils permettent également une gestion de proximité notamment en matière de services aux usagers, de voirie, d'urbanisme et de développement économique. Ces pôles ont pour mission d'accompagner les communes dans l'élaboration de leurs projets d'aménagement en offrant des services de conseil et d'expertise sur des sujets variés : gestion énergétique des bâtiments, conseils en matière d'achat public et de projets d'aménagement…

Ainsi, en complément des deux organes exécutifs de la Métropole que sont le Conseil et le Bureau métropolitains, et en plus de la Conférence Métropolitaine des Maires mise en place avec la création de la Métropole, les conférences locales des maires ont été instaurées au niveau de chaque pôle de proximité.

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Il y a une cohérence dans la définition de l'armature spatiale des territoires composant la Métropole, néanmoins la commission s'interroge sur la nouvelle répartition territoriale avec 5 bassins de vie, dont la carte est reportée en fin du PADD. Qu'est ce qui a justifié ce choix ?

Réponse de la Métropole : Voir explications sur les 5 pôles de proximité apportées en réponse à la question précédente.

L'insertion de cette carte des pôles de proximité dans le PADD, alors que ces pôles, et de manière générale la gouvernance, ne sont pas abordés dans ce document, peut être source de confusion. Il sera donc proposé de retirer cette carte du PADD dans un souci de clarification et de cohérence avec le reste du document. En revanche, cette carte mérite d'être maintenue dans le tome IX du rapport de présentation qui décrit la gouvernance qui permettant d'assurer le suivi et la mise en œuvre du SCOT.

Analyse globale de la commission d'enquête sur l'armature urbaine : *L'armature urbaine, en définissant un rôle à chacun dans l'aménagement du territoire de la Métropole, permet d'affirmer la complémentarité des communes conjuguée à la force de l'intercommunalité.*

Il faudra cependant veiller à maintenir un lien de proximité, afin que tous les territoires s'approprient le SCOT et au-delà du SCOT lui-même, le bénéfice du fonctionnement métropolitain.

8 LA GESTION DES RISQUES

Observations du public :

- Il est question d'un projet d'installation de stockage des déchets non dangereux sur la commune d'Anneville-Ambourville (site de 33 ha au lieu-dit le Bois Delamare) projet porté par la société Etares. Un tel projet est-il possible au regard de la protection des espaces naturels sur ce secteur ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT n'a pas inscrit ce projet et conditionne par ailleurs les projets d'aménagement éventuels sur ce secteur à des critères environnementaux (page 32).

- Il y a peu d'éléments dans le SCOT sur la production des gaz à effet de serre par les industries et il est peu question de l'amélioration énergétique des zones d'activités économiques et commerciales (objectifs non quantifiés).

Réponse de la Métropole : Le tome IV (Etat initial de l'environnement) dresse, à partir du profil carbone, l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la CREA. Le secteur industriel est à l'origine de près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre. Le DOO (page 62) encourage le renforcement des performances énergétiques des projets. Il fixe des principes d'aménagement et notamment de qualité énergétique (page 25) qui s'appliquent aussi bien pour les zones d'activités commerciales qu'économiques (page 24).

Ces sujets seront par ailleurs plus particulièrement développés dans le cadre du futur Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole.

- Attention à la prise en compte des nuisances pour les riverains, de projets économiques (usines, déchetteries).

Réponse de la Métropole : Le DOO fixe des principes d'aménagement pour mieux intégrer les projets dans leur environnement (page 24). La prise en compte des nuisances et des risques existants doit être assurée, en luttant contre les nuisances sonores, la pollution de l'eau et des sols, en veillant à limiter la pollution lumineuse liée à l'éclairage…Au-delà du SCOT, cette question renvoie à la réglementation en vigueur en matière d'installations/d'activités soumises à autorisations ou déclaration.

- Comment protéger les futures populations de l'éco quartier Flaubert des nuisances des industries avoisinantes ?

Réponse de la Métropole : Le plan d'aménagement proposé de l'éco quartier Flaubert prend en compte et vise à limiter les nuisances avoisinantes sur les futurs habitants :

- le développement de l'éco quartier se fait au-delà des périmètres des PPRT des sites industriels.
- l'infrastructure en remblais, ainsi que le développement d'activités économiques de part et d'autres permettra d'éloigner encore plus les logements de la zone portuaire.
- les céréaliers ont engagé depuis quelques années, et cela se poursuivra dans les prochaines, une réduction des émissions des poussières.
- les circulations de PL desservant les industries se feront directement à partir de l'infrastructure nouvelle par un système de voirie assurant une non diffusion de ces trafics dans le futur quartier.

- Le SCOT a oublié la prise en compte des pollutions nocturnes (cf. trames noires).

Réponse de la Métropole : Dans le cadre d'un urbanisme durable pour un cadre de vie de qualité, le DOO prend notamment en compte la pollution lumineuse liée à l'éclairage (page 26) pour des projets qualitatifs. Au-delà, cette problématique pourrait être abordée, de manière plus fine à l'échelle du PLU, dans le cadre de règles en vigueur sur l'éclairage urbain par exemple.

- Qu'en est-il de la protection des captages d'eau situés hors du périmètre du SCOT, exemple de la commune de Saint-Pierre de Varengeville avec le captage de Limesy ?

Réponse de la Métropole : Le SCOT ne peut définir des orientations pour les captages qui ne sont pas situés sur son territoire. Les orientations concernant la protection de ces captages sont définies par le SAGE à l'échelle du bassin versant.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Yville-sur-Seine dénonce l'absence de prise en compte dans le SCOT des risques d'inondation par débordement de la Seine.

Réponse de la Métropole : La commune d'Yville sur Seine n'est pas couverte par un PPRI prescrit ou approuvé. De plus, cette commune ne fait pas partie d'un territoire à risque inondation identifié dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques inondations, dite directive inondation.
Cependant, le DOO (page 58) fait référence à la doctrine des services de l'Etat qui s'applique dans les secteurs non couverts par un PPRI. La commune doit prendre en compte ces éléments et les mesures proportionnées au risque qui peuvent consister à interdire l'urbanisation ou la soumettre à conditions spéciales adaptées au niveau du risque identifié.

Analyse globale de la commission d'enquête sur la gestion des risques dans le SCOT : *Les réponses apportées aux questions du public et des personnes publiques associées sont claires, la commission en prend acte.*

9 LE SUIVI DU SCOT ET L'INTERSCOT

Observations du public :

- La vallée de l'Austreberthe est directement connectée à la commune de Barentin (pour exemple le pôle emploi, le centre médical, le centre commercial…). Alors pourquoi ne trouve-t-on pas dans le SCOT de synergies à mettre en place entre ces territoires, à l'instar de ce qui est indiqué pour le pôle de vie d'Isneauville et le territoire voisin de Quincampoix ?

Réponse de la Métropole : La définition par l'INSEE des bassins de vie de la région urbaine rouennaise, notamment sur la base de la densité des équipements (santé, commerces, services…), distingue dans la vallée de l'Austreberthe 3 bassins de vie, correspondant aux territoires vécus : les bassins de Barentin, de Duclair et du Trait.
Le secteur de Barentin constitue, d'après l'INSEE, un bassin de vie à part entière ne couvrant aucune commune de la Métropole, alors que, en comparaison, Isneauville et Quincampoix appartiennent au même bassin de vie, celui de Rouen.
Les liens entre Isneauville et Quincampoix (deux pôles de vie globalement attirés par Rouen) ne sont pas de même nature que ceux entre Barentin (bassin de vie relativement autonome) et Le Trait et Duclair (appartenant à des bassins de vie plus réduits et moins fournis en équipements).
Cependant, le secteur de Barentin exerce une attractivité certaine sur les bassins de vie de Duclair et du Trait, notamment en matière de commerce.
Le SCOT précise d'ailleurs que, en matière d'équipement commercial, il faudra rechercher un meilleur équilibre entre les trois pôles régionaux : le centre-ville de Rouen, le pôle commercial de Tourville-la-Rivière et celui de Barentin.
Le SCOT pourrait ainsi préciser, comme c'est indiqué pour Isneauville et Quincampoix, que des synergies seront à développer entre Le Trait, Duclair et Barentin.

- Le SCOT est trop généraliste, il y a nécessité à mettre en place un suivi pour vérifier la transcription des orientations du SCOT dans les politiques sectorielles.

Réponse de la Métropole : Le tome IX du rapport de présentation, intitulé « Suivi de la mise en œuvre du SCOT et évaluation » décrit la manière dont les effets du SCOT seront suivis et évalués, notamment à travers la définition d'indicateurs thématiques.

En application de l'article L122-13 du Code de l'urbanisme, le SCOT devra ainsi faire l'objet d'une analyse des résultats de son application, au plus tard 6 ans après son approbation. Selon la disponibilité des données et les échelles de temps nécessaires pour observer les dynamiques et évolutions du territoire, il est prévu que, au-delà de ce bilan évaluatif obligatoire, des bilans intermédiaires thématiques soient réalisés.

Par ailleurs, la Métropole étant compétente pour l'élaboration et la révision des documents sectoriels tels que le PLH et le PDU qui doivent être compatibles avec le SCOT, ainsi que, depuis le 1er janvier 2015, en matière de PLU et documents en tenant lieu, c'est la Métropole elle-même qui s'assurera de la transcription des orientations du SCOT dans ses propres politiques sectorielles.

- Les documents d'urbanisme des communes du territoire de la Métropole doivent être compatibles avec le SCOT, comment s'opère le transfert de compétence urbanisme entre communes et Métropole jusqu'à l'arrêt du futur plan local d'urbanisme intercommunal ?

Réponse de la Métropole : Conformément à la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM), la Métropole Rouen Normandie est compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme et de documents en tenant lieu depuis le 1er janvier 2015. L'exercice de cette compétence par la Métropole implique que, depuis le 1er janvier 2015 et jusqu'à l'arrêt du futur PLU intercommunal, la Métropole gère elle-même les procédures d'évolution des documents d'urbanisme en vigueur, en lien étroit avec les communes, et en s'inscrivant en cohérence avec les orientations du SCOT.
Les communes ayant engagé une procédure d'évolution de leur POS/PLU avant le 1er janvier 2015 ne peuvent plus poursuivre elle-même la conduite de ces procédures. Comme le Code de l'urbanisme le permet, la Métropole a repris, après délibération des communes, les procédures de révision ou de modification des POS/PLU, mais également des RLP (Règlement Local de Publicité) et AVAP (Aires de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine), engagées avant le 1er janvier 2015. Au total, 30 procédures ont été reprises par la Métropole par délibération du Conseil Métropolitain 20 avril 2015.

Observations des personnes publiques associées :

- D'une manière générale la problématique des transports et autres politiques sectorielles doit être réfléchie au-delà des frontières administratives de la Métropole (commune de Saint Ouen du Tilleul et Syndicat du Pays du Roumois).

Réponse de la Métropole : La problématique des transports et de la mobilité est déjà réfléchie au-delà des frontières administratives, en témoignent les réflexions et travaux menés à l'échelle de l'InterSCOT dont la mobilité est la thématique prioritaire, mais également à l'échelle du pôle Métropolitain « CREA Seine Eure ».
Le SCOT, dans le tome VIII de son rapport de présentation, réaffirme d'ailleurs la volonté de poursuivre les réflexions menées dans le cadre de l'InterSCOT afin d'articuler les démarches de planification et d'assurer un développement cohérent des territoires, notamment en matière de mobilité.

La priorité donnée à cette thématique a été confirmée dans le cadre de l'élaboration du programme partenarial de travail pluriannuel de l'AURBSE qui anime la démarche InterSCOT.

Les réflexions qui dépassent les limites administratives du SCOT seront donc menées dans le cadre de l'InterSCOT tel que décrit dans le tome VIII du SCOT.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment peut-on intégrer au titre de l'Interscot avec le secteur de Barentin et ce malgré l'absence de couverture de ce territoire par un SCOT, une démarche concertée sur des problématiques majeures de l'aménagement du territoire (transports, déplacements, développement commercial) ?

Réponse de la Métropole : L'engagement d'une démarche de type SCOT sur ce territoire serait de nature à faciliter la mise en œuvre d'une démarche concertée sur les problématiques majeures d'aménagement du territoire qui sont au cœur des préoccupations des SCOT.
Cependant, bien que n'étant actuellement pas couvert par un SCOT, le secteur de Barentin est associé aux réflexions menées dans le cadre de l'InterSCOT via sa participation à la « Conférence des territoires ». Cette conférence, animée par l'AURBSE, permet de partager les réflexions et travaux menés et d'apporter une connaissance commune des enjeux relatifs à l'InterSCOT.
La participation du secteur de Barentin à cette instance constitue la base d'une démarche concertée sur les problématiques d'aménagement du territoire traitées dans le cadre de l'InterSCOT, notamment la mobilité.

- En page 70 du Document d'Orientation et d'Objectifs, en matière de production de logements sur la durée du SCOT, il est indiqué que les objectifs feront l'objet de bilans réguliers devant permettre d'apprécier le niveau de production de logements, à la fois globalement et dans sa répartition territoriale ; quel est l'outil de ce suivi régulier ?

Réponse de la Métropole : Le suivi de la production de logements et de sa répartition territoriale sera effectué par l'exploitation de la base de données Sit@del2, qui est constituée et mise à disposition par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Cette base de données rassemble les informations contenues dans les formulaires des permis de construire et permet de retracer le nombre de logements et leur surface pour les différents types de logement (individuel pur, groupé, collectif, en résidence), en distinguant les permis autorisés et les permis mis en chantier.

- La Métropole a prévu la surveillance de l'activité de carrières à travers la mise en place de trois indicateurs de suivi (volume de matériaux extraits des carrières, surfaces de carrières ouvertes et volumes autorisés, réaménagement écologique de carrières), est-il également envisagé de suivre l'évolution du besoin en matériaux de construction sur le territoire, en particulier au regard des objectifs de production de logements et de la réalisation de grands projets portés par la Métropole ?

Réponse de la Métropole : Le suivi de l'évolution des besoins en matériaux de construction sur le territoire n'est pas envisagé dans le cadre du suivi du SCOT dans la mesure où les matériaux de construction sont diversifiés et qu'il est complexe d'identifier, pour les besoins de construction futurs, la part de chaque matériau utilisé.
L'estimation des besoins en matériaux dépend directement des ressources disponibles et de la demande, cette dernière étant orientée par le SCOT vers des matériaux recyclés et des matériaux locaux renouvelables (bois d'œuvre).

En revanche le SCOT pourrait, sous réserve que la donnée soit accessible, suivre l'évolution de la part des matériaux issus de l'exploitation de carrières, celle des matériaux recyclés et celle des matériaux locaux renouvelables utilisés dans les nouvelles constructions du territoire. Le suivi porterait ainsi sur l'utilisation réelle de chaque type de matériau et non sur les besoins évalués en matériaux.

Analyse globale de la commission d'enquête sur l'InterSCOT et le suivi du SCOT :

S'agissant de l'InterSCOT, la commission reconnaît volontiers le caractère de bassin de vie à part entière de Barentin mais cela ne change en rien la nécessité de développer des synergies entre territoires, sur ce point la commission note que la Métropole est d'accord et qu'elle propose d'inscrire dans le SCOT le principe de synergies à développer entre Le Trait, Duclair et Barentin.

La démarche InterSCOT, par ailleurs présentée dans le rapport de présentation du SCOT, est complétée à travers la réponse de la Métropole, ce qui permet de comprendre les outils de travail disponibles. La commission se félicite de cette démarche.

S'agissant du suivi du SCOT, la prise de compétence urbanisme par la Métropole au premier janvier 2015 lui permettra d'assurer elle-même la transcription des orientations du SCOT dans les documents d'urbanisme locaux.

Ceci est de nature à renforcer le rôle intégrateur du SCOT dans les politiques publiques et de nature à garantir l'opérationnalité de ce document.

En réponse aux questions de la commission d'enquête, la Métropole propose le suivi de l'évolution de la part des matériaux issus de l'exploitation des carrières, celle des matériaux recyclés et celle des matériaux locaux renouvelables utilisés dans les nouvelles constructions du territoire.

La commission d'enquête retient cette proposition.

……..

D'une manière générale et dans le cadre de ce présent rapport, la commission d'enquête a constaté le niveau de précision des réponses apportées par la Métropole aux observations produites à l'enquête publique, y compris parfois sur des thématiques n'entrant pas directement dans le champ d'application du SCOT.

C'est une satisfaction pour les membres de la commission. De même cela est de nature à éclairer le public sur les thématiques abordées.

La densité des réponses explique parfois aussi la concision de l'analyse de la commission.

Les observations du public ayant été traitées dans le cadre du présent rapport d'enquête, il appartient désormais à la commission d'émettre un avis personnel et motivé sur le projet de SCOT Métropole Rouen Normandie incluant le DAC.

A ce titre la commission présentera dans deux documents séparés, conformément à la réglementation, des conclusions motivées et avis au titre du SCOT et des conclusions motivées et avis au titre du DAC.

Fait à Rouen, le 20 mai 2015,

La Commission d'enquête

Marianne Azario Présidente	Jean-Jacques Delaplace Membre titulaire	Christian Baïsse Membre titulaire

Sont annexés au présent rapport :

- L'arrêté d'enquête publique du 11 février 2015 (**annexe 1**)
- Le procès-verbal des observations du 22 avril 2015 (**annexe 2** comprenant le tableau de synthèse récapitulatif des observations produites à l'enquête)
- Le mémoire en réponse de la Métropole du 12 mai 2015 (**annexe 3**)
- Le tableau récapitulatif des avis des personnes publiques associées et consultées (**annexe 4**)

métropole
ROUENNORMANDIE

ARRETE N°12-15

OUVERTURE ET ORGANISATION D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LE PROJET DE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ARRÊTÉ DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE INCLUANT LE DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL (DAC)

Nous, Président de la Métropole Rouen Normandie

Vu le Code général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.121-1 et suivants, L. 122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, et L.300-2,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants,

Vu l'article L.752-1 du Code du Commerce dans sa version applicable à la présente procédure,

Vu la délibération du comité du syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf du 2 février 2009 engageant la procédure de révision du Schéma Directeur,

Vu la délibération en date du 1er février 2010 complétée le 25 juin 2012 par laquelle CREA a prescrit l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), fixé les objectifs poursuivis et défini les modalités de la concertation en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme,

Vu la délibération de la CREA en date du 14 avril 2014 relative à l'élection du Président,

Vu la délibération en date du 13 octobre 2014 par laquelle la CREA a approuvé le bilan de la concertation et arrêté le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC) et a décidé de soumettre ce projet à enquête publique,

Vu la phase de consultation des personnes publiques associées,

Vu le Décret n° 2014-1604 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée « Métropole Rouen Normandie » par transformation de la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA)

Vu les décisions n° E14000151 /76 du 5 janvier 2015 et du 3 février 2015 de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen désignant les membres de la commission d'enquête,

Vu les pièces du dossier d'enquête publique relatives au projet de SCOT arrêté incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC) et requises au titre du Code de l'Urbanisme,

Vu les avis des Personnes Publiques Associées,

Vu l'avis de l'Autorité Environnementale,

ARRETONS CE QUI SUIT :

ARTICLE 1ER : OBJET, DATE, DURÉE ET SIÈGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Une enquête publique de 30 jours consécutifs est prescrite **du mercredi 18 mars 2015 (9h) au jeudi 16 avril 2015 (18h) inclus**, portant sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) arrêté de la Métropole Rouen Normandie incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC).

Le projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie, arrêté par l'assemblée délibérante le 13 octobre 2014, pose à l'échelle des 71 communes de la Métropole le cadre de l'aménagement du territoire et vise à mettre en cohérence les différentes politiques publiques, notamment en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacements, d'équipements commerciaux, d'environnement et d'organisation de l'espace .

Au regard des enjeux issus du diagnostic du territoire et de l'état initial de l'environnement, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie s'articule autour de trois grandes orientations :

- Le rayonnement et l'attractivité du territoire au service de la dynamique métropolitaine
- Une métropole garante des équilibres et des solidarités
- Un environnement de qualité et de proximité pour tous les habitants

Ces orientations sont déclinées dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du projet de SCOT par :

- Des grands principes d'aménagement durable
- Des objectifs de protection de l'environnement et des paysages
- Des objectifs en faveur du développement urbain

L'enquête publique se déroule sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, composé des 71 communes suivantes :
AMFREVILLE-LA-MIVOIE ; ANNEVILLE-AMBOURVILLE ; BARDOUVILLE ; BELBEUF ; BERVILLE-SUR-SEINE ; BIHOREL ; BOIS-GUILLAUME ; BONSECOURS ; BOOS ; CANTELEU ; CAUDEBEC-LES-ELBEUF ; CLEON ; DARNETAL ; DEVILLE-LES-ROUEN ; DUCLAIR ; ELBEUF ; EPINAY-SUR-DUCLAIR ; FONTAINE-SOUS-PREAUX ; FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE ; FRENEUSE ; GOUY ; GRAND-COURONNE ; GRAND-QUEVILLY ; HAUTOT-SUR-SEINE ; HENOUVILLE ; HOUPPEVILLE ; ISNEAUVILLE ; JUMIEGES ; LA BOUILLE ; LA LONDE ; LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL ; LE HOULME ; LE MESNIL-ESNARD ; LE MESNIL-SOUS-JUMIEGES ; LE TRAIT ; LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN ; MALAUNAY ; MAROMME ; MONTMAIN ; MONT-SAINT-AIGNAN ; MOULINEAUX ; NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE ; OISSEL ; ORIVAL ; PETIT-COURONNE ; PETIT-QUEVILLY ; QUEVILLON ; QUEVREVILLE-LA-POTERIE ; RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER ; ROUEN ; SAHURS ; SAINT-AUBIN-CELLOVILLE ; SAINT-AUBIN-EPINAY ; SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF ; SAINTE-MARGUERITE-SUR-DUCLAIR ; SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY ; SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL ; SAINT-LEGER-DU-BOURG-DENIS ; SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE ; SAINT-MARTIN-DU-VIVIER ; SAINT-PAËR ; SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE ; SAINT-PIERRE-DE-VARENGEVILLE ; SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF ; SOTTEVILLE-LES-ROUEN ; SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL ; TOURVILLE-LA-RIVIERE ; VAL-DE-LA-HAYE ; YAINVILLE ; YMARE ; YVILLE-SUR-SEINE.

Le siège de l'enquête est fixé au siège de la Métropole Rouen Normandie, sise 14 bis avenue Pasteur - CS 50589 - 76006 ROUEN Cedex

ARTICLE 2 : DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décisions n° E14000151 /76 du 5 janvier 2015 et du 3 février 2015, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen a désigné une commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique portant sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole Rouen

Normandie incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC). Cette commission d'enquête est composée des membres suivants :

Présidente :
Madame Marianne AZARIO, sans profession

Membres titulaires :
Monsieur Christian BAÏSSE, responsable qualité, sécurité, environnement
Monsieur Jean-Jacques DELAPLACE, contrôleur divisionnaire des travaux publics (retraité)

En cas d'empêchement de Madame Marianne AZARIO, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par Monsieur Jean-Jacques DELAPLACE, membre titulaire de la commission.

Membre suppléant :
Monsieur Jean-Luc LAINE, chef de département HSES (retraité)

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

ARTICLE 3 : CONSTITUTION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- **La notice de présentation de l'enquête publique et de la procédure d'élaboration du SCOT de la Métropole Rouen Normandie, rappelant notamment les principaux textes régissant l'enquête publique,**
- **Le recueil des pièces administratives** comprenant :
    - La délibération prise par le Conseil de la CREA le 1er février 2010, relative à l'engagement de la procédure d'élaboration du SCOT, aux objectifs poursuivis et aux modalités de concertation,
    - La délibération prise par le Conseil de la CREA le 25 juin 2012, complétant la délibération du 1er février 2010 sur les objectifs poursuivis,
    - La délibération prise par le Conseil de la CREA le 13 octobre 2014, relative à l'arrêt du projet de SCOT incluant le DAC et l'approbation du bilan de la concertation,
    - Le présent arrêté de mise à l'enquête publique du SCOT,
    - L'avis d'enquête publique,
    - La copie des annonces légales.
- **Le recueil des avis** des personnes publiques associées et de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, ainsi que des personnes publiques consultées au cours de la procédure d'élaboration du projet de SCOT,
- **Le bilan de la concertation** mise en œuvre au cours de la procédure d'élaboration du projet de SCOT,
- **Le projet de SCOT arrêté** par délibération du Conseil de La CREA le 13 octobre 2014, composé des pièces suivantes :
    - Le rapport de présentation, composé de 9 tomes :
        - Tome I : Présentation générale du dossier
        - Tome II : Résumé non technique
        - Tome III : Diagnostic
        - Tome IV : Etat Initial de l'Environnement
        - Tome V : Analyse et justification de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers
        - Tome VI : Explication des choix retenus

        - Tome VII : Analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire et compenser (évaluation environnementale du projet)
        - Tome VIII : Articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes
        - Tome IX : Modalités de suivi
    - Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),
    - Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC).
- **Une note de présentation synthétique du projet de SCOT arrêté**, permettant de faciliter la compréhension par le public,
- **Un registre d'enquête publique**, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête, sur lequel le public pourra consigner ses observations, propositions et contre-propositions.

ARTICLE 4 : CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le dossier d'enquête publique défini à l'article 3 du présent arrêté peut être consulté :

- Au siège de l'enquête publique (8h-18h) :
  Métropole Rouen Normandie
  14 bis avenue Pasteur
  CS 50589 76006 ROUEN Cedex
- Dans la mairie principale de chacune des 71 communes de la Métropole Rouen Normandie, à leurs jours et heures habituels d'ouverture au public
- Sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie : www.metropole-rouen-normandie.fr
  Rubrique Urbanisme / Habitat > Le SCOT

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique, dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, auprès de la Métropole Rouen Normandie, autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, à l'adresse suivante : Métropole Rouen Normandie – Direction de la Planification Urbaine - 14 bis avenue Pasteur - CS 50589 76006 ROUEN Cedex

ARTICLE 5 : RECUEIL DES OBSERVATIONS, PROPOSITIONS ET CONTRE-PROPOSITIONS

Les observations, propositions et contre-propositions du public portant sur le projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie peuvent être :

- **consignées dans les registres d'enquête,** mis à disposition du public à cet effet au siège de la commission d'enquête (siège de la Métropole) et dans la mairie principale de chacune des 71 communes de la Métropole,
- **adressées par courrier postal** à l'adresse suivante :
  Madame la Présidente de la commission d'enquête du SCOT de la Métropole Rouen Normandie
  Métropole Rouen Normandie
  Direction de la Planification Urbaine
  14 bis avenue Pasteur
  CS 50589 76006 ROUEN Cedex
- **adressées par courrier électronique** à l'adresse : scot@metropole-rouen-normandie.fr

Les observations transmises au siège de l'enquête par correspondance ou par Internet seront portées à la connaissance de la commission d'enquête au cours des permanences assurées par la commission d'enquête (voir article 6). Elles seront tenues à la disposition du public dans les meilleurs délais dans le registre d'enquête mis à disposition au siège de l'enquête.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-13 du Code de l'environnement, les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

ARTICLE 6 : ACCUEIL DU PUBLIC PAR LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Au moins un membre de la commission d'enquête se tient à la disposition du public pour recevoir ses observations, écrites et orales, ses propositions et contre-propositions, portant sur le projet de SCOT arrêté de la Métropole Rouen Normandie incluant le DAC, dans le cadre de permanences assurées aux lieux, jours et heures fixés dans le tableau ci-après :

Jour	Horaire	Lieu	Adresse
Mercredi 18 Mars 2015	9h-12h	Siège Métropole Rouen Normandie	14 bis avenue Pasteur CS 50589 76006 ROUEN Cédex
Jeudi 19 Mars 2015	9h-12h	Hôtel de Ville Saint-Aubin-les-Elbeuf	Esplanade de Pattenson B.P.15 76410 SAINT AUBIN LES ELBEUF
Vendredi 20 Mars 2015	13h-16h	Hôtel de Ville Canteleu	13 place Jean Jaurès B.P.11 76380 CANTELEU
Samedi 21 Mars 2015	9h-12h	Mairie Isneauville	Place de la Mairie 76230 ISNEAUVILLE
Lundi 23 Mars 2015	9h30-12h30	Hôtel de Ville Mesnil-Esnard	Place de la Marie B.P. 3 76240 LE MESNIL-ESNARD
Lundi 23 Mars 2015	15h-18h	Mairie Saint-Martin-de-Boscherville	17 rue Bas Saint Geaorges 76840 SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE
Mardi 24 Mars 2015	16h-19h	Mairie Grand-Couronne	Rue Georges Clémenceau B.P.9 76530 GRAND-COURONNE
Mercredi 25 Mars 2015	9h30-12h30	Hôtel de Ville Notre-Dame-De-Bondeville	Place Victor Schoelcher B.P.5 76960 NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE
Jeudi 26 Mars 2015	9h-12h	Mairie Jumièges	61 Place de la Mairie 76480 JUMIEGES
Jeudi 26 Mars 2015	11h-14h	Hôtel de Ville Rouen	Place du Général de Gaulle 76037 ROUEN Cédex
Vendredi 27 Mars 2015	9h-12h	Mairie Houppeville	Rue Jean Jaurès 76770 HOUPPEVILLE

Samedi 28 Mars 2015	9h-12h	Mairie Boos	Route de Paris B.P.12 76520 BOOS
Samedi 28 Mars 2015	9h-12h	Hôtel de Ville Saint-Etienne-du-Rouvray	Place de la Libération B.P.458 76806 SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY Cédex
Lundi 30 Mars 2015	14h15-17h15	Mairie Le Houlme	7 place des Canadiens 76770 LE HOULME
Mardi 31 Mars 2015	9h-12h	Siège Métropole Rouen Normandie	14 bis avenue Pasteur CS 50589 76006 ROUEN Cédex
Mercredi 1er Avril 2015	9h-12h	Hôtel de Ville Darnétal	Place du Général de Gaulle B.P.94 76162 DARNETAL Cédex
Jeudi 2 Avril 2015	13h-16h	Hôtel de Ville Elbeuf	Place Aristide Briand B.P.300 76503 ELBEUF Cédex
Vendredi 3 Avril 2015	13h30-16h30	Mairie Le Trait	Place du 11 novembre B.P.1 76580 LE TRAIT
Mardi 7 Avril 2015	11h-14h	Hôtel de Ville Mont-Saint-Aignan	59 rue Louis Pasteur B.P.128 76134 MONT-SAINT-AIGNAN Cédex
Mercredi 8 Avril 2015	9h-12h	Mairie Tourville-la-Rivière	Rue Jean Jaurès 76410 TOURVILLE-LA-RIVIERE
Jeudi 9 Avril 2015	9h-12h	Mairie Amfreville-la-Mivoie	124 rue François Mitterrand B.P.5 76920 AMFREVILLE-LA-MIVOIE
Jeudi 9 Avril 2015	15h-18h	Mairie Saint-Pierre-de-Varengeville	Route de Rouen B.P.12 76480 SAINT-PIERRE-DE-VARENGEVILLE
Vendredi 10 Avril 2015	14h-17h	Hôtel de Ville Sotteville-lès-Rouen	Place de l'Hôtel de Ville B.P.19 76301 SOTTEVILLE-LES-ROUEN
Samedi 11 Avril 2015	9h-12h	Hôtel de Ville Bois-Guillaume	31 Place de la Libération B.P.40 76232 BOIS-GUILLAUME
Lundi 13 Avril 2015	14h30-17h30	Mairie La Londe	Place l'Ourail 76500 LA LONDE
Mardi 14 Avril 2015	14h15-17h15	Hôtel de Ville Maromme	8 place Jean Jaurès B.P.1095 76153 MAROMME Cédex
Mardi 14 Avril 2015	14h-17h	Hôtel de Ville Grand-Quevilly	Esplanade Tony Larue B.P.206 76123 GRAND-QUEVILLY Cédex

Mercredi 15 Avril 2015	14h30-17h30	Mairie Sahurs	Place Maurice Alexandre 76113 SAHURS
Jeudi 16 Avril 2015	15h30-18h	Siège Métropole Rouen Normandie	14 bis avenue Pasteur CS 50589 76006 ROUEN Cédex

La commission d'enquête peut, si elle l'estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-6 et R.123-15 à R.123-17 du Code de l'environnement.

ARTICLE 7 : CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

A l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 1 du présent arrêté, les registres d'enquête sont transmis sans délai à la présidente de la commission d'enquête et sont clos par elle.

La présidente de la commission d'enquête rencontrera le président de la Métropole Rouen Normandie, dans la huitaine suivant la réception des registres d'enquête et communiquera les observations écrites et orales du public formulées dans le cadre de l'enquête publique, sous la forme d'un procès-verbal de synthèse de consignation. Le Président de la Métropole Rouen Normandie disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles sur ce procès-verbal de synthèse.

ARTICLE 8 : RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies.

Le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des observations, propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du Président de la Métropole Rouen Normandie en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet.

A compter de la date de clôture de l'enquête publique, la commission d'enquête disposera de trente jours pour transmettre au Président de la Métropole Rouen Normandie son rapport et ses conclusions motivées. Elle adresse également et simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen.

Une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête sera mise à disposition du public au siège de la Métropole Rouen Normandie pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête sera également adressée à la mairie de chacune des 71 communes de la Métropole Rouen Normandie ainsi qu'à la Préfecture de Seine-Maritime pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Le rapport et les conclusions motivées seront également consultables sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr) pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté au Président de la Métropole Rouen Normandie une demande de report de ce délai, il sera fait application des dispositions prévues à l'article L.123-15 du Code de l'environnement.

ARTICLE 9 : PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Un avis au public faisant connaître l'objet de l'enquête publique et ses dates d'ouverture et de clôture est publié par voie de presse en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les journaux diffusés dans le département suivants : Paris Normandie, Liberté Dimanche.

Il sera également procédé à l'affichage de cet avis, au minimum quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête, au siège de la Métropole Rouen Normandie et dans les mairies des 71 communes de la Métropole, sur les panneaux d'affichage prévus à cet effet.

L'Avis ainsi que le présent arrêté seront également consultables sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr).

L'accomplissement des mesures de publicité sera certifié par les Maires des 71 communes de la Métropole Rouen Normandie, qui remettront à l'issue de l'enquête un certificat d'affichage à la Métropole. Pour l'affichage au siège de la Métropole, cette dernière procède à un constat d'affichage par voie d'huissier.

ARTICLE 10 : DECISION POUVANT ÊTRE ADOPTÉE AU TERME DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET AUTORITÉ COMPETENTE POUR PRENDRE LA DECISION D'APPROBATION

A l'issue de l'enquête publique, le projet de SCOT arrêté de la Métropole Rouen Normandie incluant le DAC, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la commission d'enquête, sera soumis à délibération du Conseil de la Métropole Rouen Normandie en vue de son approbation. Conformément aux dispositions de l'article L. 122-11-1 du Code de l'urbanisme, le SCOT approuvé de la Métropole Rouen Normandie incluant le DAC sera publié et transmis au préfet. Il sera exécutoire deux mois après sa transmission au préfet.

ARTICLE 11 : DEMANDES D'INFORMATIONS

Toute information relative au projet de SCOT de la Métropole Rouen Normandie incluant le Document d'Aménagement Commercial (DAC), ou à la présente enquête publique pourra être demandée auprès de la Direction de la Planification Urbaine :

- par voie postale à l'adresse suivante :
  Métropole Rouen Normandie
  Direction de la Planification Urbaine
  14 bis avenue Pasteur
  CS 50589 76006 ROUEN Cedex
- par mail à l'adresse suivante : delphine.roux@metropole-rouen-normandie.fr
- par téléphone au numéro suivant : 02 35 52 92 55

Par ailleurs, des informations relatives à l'enquête pourront être consultées sur le site Internet de la Métropole Rouen Normandie (www.metropole-rouen-normandie.fr).

ARTICLE 12 : NOTIFICATION

- Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie,
- Mesdames et Messieurs les Maires des 71 communes situées sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie,

- Madame la Présidente de la commission d'enquête et Messieurs les membres de la commission d'enquête,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont notification leur sera adressée, de même que pour information, à :

- Monsieur le Préfet du département de Seine-Maritime,
- Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Rouen,

Fait à Rouen, le 11 FEV. 2015

Le Président,

Frédéric SANCHEZ

BUREAU DU COURRIER
12 FEV. 2015
PRÉFECTURE
DE LA SEINE-MARITIME

Le Président, certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Rouen 53 avenue Gustave Flaubert – 76000 ROUEN, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et/ou notification.

Reçu notification le :

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE DU 18 MARS 2015 AU 16 AVRIL 2015

PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS ORALES ET ECRITES

Cette enquête publique relative au projet de schéma de cohérence territoriale de la Métropole Rouen Normandie et dont les modalités ont été fixées par l'arrêté du 11 février 2015, s'est déroulée de façon tout à fait satisfaisante.

A l'issue des 30 jours consécutifs d'enquête sur l'ensemble du territoire de la Métropole Rouen Normandie, il ressort de cette enquête :

- L'intervention de 51 personnes lors des permanences effectuées par les membres de la commission d'enquête.
- La consignation de 39 dépositions écrites dans les registres d'enquête déposés sur l'ensemble du territoire de la Métropole.
- L'annexion de 13 courriers dans les registres d'enquête déposés sur l'ensemble du territoire de la Métropole.
- La réception de 11 courriers postaux et de 50 courriels adressés au siège de l'enquête.

Il convient de préciser ici que certaines personnes se sont exprimées en utilisant plusieurs modalités possibles. Au total, 142 personnes sont donc intervenues à la faveur de cette enquête, la liste de ces personnes figurera dans le rapport d'enquête.

A l'échelle globale du territoire, la participation du public est relativement faible, en particulier au regard des moyens de communication de cette enquête que la Métropole avait mis en œuvre.

Il convient de relativiser ici cette participation par la qualité de la concertation menée en amont de l'enquête publique ainsi que par les nombreux outils de communication et d'information au public que la Métropole a pu développer autour du projet global « Demain 2030 ».

Il demeure que les dépositions produites sont très riches en observations et témoignent d'une préoccupation et d'une responsabilité des citoyens quant au développement du territoire et de leur intérêt pour le projet de société porté la Métropole.

La commission d'enquête a choisi de traiter ces observations selon les thèmes suivants :

1) L'habitat.
2) La mobilité durable au service du territoire.
3) La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.
4) La cohérence entre les objectifs du SCOT et des grands projets industriels ou d'infrastructures.
5) Le développement économique.
6) Le tourisme.
7) L'armature urbaine.
8) La gestion des risques.
9) Le suivi du SCOT et l'Interscot.

Dans le respect de cette analyse thématique, la commission interroge la Métropole à la fois sur les observations du public, sur les remarques des personnes publiques associées susceptibles, selon l'analyse de la commission, de revêtir le caractère de propositions ou contre–propositions au projet de SCOT, ainsi que sur les propres questionnements de la commission d'enquête.

1. L'HABITAT

Observations du public :

L'objectif global de densification des zones bâties existantes comme levier transversal pour la préservation d'un environnement de qualité est partagé par tous. Cependant certaines de ses applications qui font l'objet d'orientations du SCOT, sont contestées. **Les observations portent sur la densification urbaine et sur la diversification de logements.**

1.1 La densification urbaine

- Les objectifs différenciés de densité résidentielle sont jugés trop importants pour les pôles de vie et les bourgs et villages. L'offre de petites maisons avec une surface de terrain réduite correspond-elle réellement à la demande d'une clientèle qui peut choisir sciemment de fuir la concentration urbaine ?
- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains ne tiennent pas compte des spécificités des territoires. Exemples :
  - La commune de Canteleu dont quasiment l'intégralité du territoire est déjà bâtie et qui connaît un taux de vacance des logements.
  - La commune de Darnétal qui souffre d'un manque de diversification de logements avec un fort taux de logements sociaux.
- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains et les pôles de vie tiennent-ils toujours compte de la capacité de desserte des territoires et des capacités de traitement des installations d'assainissement ? Exemples :
  - La commune de Canteleu (village) avec la saturation de la route de Duclair.
  - La commune de Darnétal dont le quartier de Muchedent est très mal desservi.
  - La commune de Duclair avec la saturation de la STEP.
- La recherche d'une densité résidentielle importante dans les espaces urbains peut générer des troubles de voisinage et des problèmes de sécurité, dont la Métropole n'aura pas à connaître car en dehors de ses champs de compétence.
  - La mixité générationnelle peut se heurter à des modes de vie très différents des usagers.
  - Une bonne localisation des espaces publics dans les opérations d'aménagement peut permettre d'anticiper les troubles de voisinage.
- Le SCOT, en matière de traitement qualitatif des opérations de densification urbaine, insiste sur le rôle des PLU en la matière. Cependant on constate que là où la pression foncière est très forte (par exemple sur le plateau Est), les PLU existants ne peuvent rien contre une urbanisation massive quelquefois sans cohérence avec l'environnement existant, au risque de créer des déséquilibres paysagers que le SCOT combat par ailleurs.
- La densification ne doit pas aboutir à une dégradation de l'environnement urbain et du cadre de vie.
- Quelle est la position de la Métropole sur la densification des hameaux des pôles de vie et des espaces urbains ? Exemple :
  - La commune de Duclair avec le hameau de Saint Paul.
  - La commune de Grand-Couronne avec le hameau des Essarts.

1.2 La diversification de logements

- L'objectif de production de logements sociaux de 30 % est présenté à l'échelle de la Métropole. Une répartition sectorielle n'est-elle pas préférable en fonction de la réalité des parcs de logements de chaque commune, ce afin de rétablir l'équilibre sur l'ensemble du territoire ?
  - Exemple de la commune de Mont Saint-Aignan qui ne satisferait pas à cet objectif de logements sociaux.
  - Problématique des logements sociaux vacants à l'échelle du territoire.
- Le SCOT évoque peu la question pourtant majeure de l'habitat pour les séniors en situation d'autonomie, au travers de programmes adaptés. Ceci aurait pour effet de libérer de la capacité de logements pour l'accueil de familles et ce sans consommation de foncier. Cette remarque est particulièrement mise en avant pour les pôles de vie qui sont à taille humaine et que l'offre de services de proximité rend particulièrement attirants pour les séniors.
- Il peut exister sur le territoire (exemple sur la commune de Sahurs) de petites friches industrielles qui pourraient avoir vocation à faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain en faveur de l'habitat. Comment rendre compatible cet objectif avec l'identification dans les documents d'urbanisme locaux d'un zonage qui ne l'autorise pas ?
- Il est identifié le besoin d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le DOO en page 71. La commune de Boos est-elle identifiée par la Métropole pour ce projet ?

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos demande de réduire l'objectif de densité à 30 logements à l'hectare.
- La commune de Duclair demande une réduction des objectifs de densité.
- Les communes de Bois-Guillaume, Bihorel, Mont-Saint-Aignan, Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Yville-sur-Seine demandent un assouplissement des objectifs de densité pour tenir compte des spécificités des territoires (environnement existant, problématiques d'assainissement, capacité d'intégration des nouvelles opérations en terme d'acceptabilité sociale …).
- La commune de Bois-Guillaume estime que l'objectif de 3000 logements par an n'est pas en adéquation avec la capacité d'intégration économique du territoire.
- La commune de Mesnil-Esnard estime que l'augmentation démographique de 40 000 habitants n'est pas en adéquation avec la production de 60 000 logements.
- La commune de Mont-Saint-Aignan demande de limiter l'application des seuils minimaux de densité aux abords de la seule ligne TEOR.
- La commune de Mont-Saint-Aignan demande que l'objectif de production de logements soit défini à l'échelle globale du territoire de la Métropole.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment se feront les arbitrages pour l'ouverture à l'urbanisation de zones AU qui ne se situent pas dans les périmètres d'attractivité des transports en commun ?
- Comment fonctionne pratiquement la veille foncière (recensement du foncier disponible présenté dans le DOO) ?
- Comment expliquer que pour les bourgs et villages, l'objectif de densité soit apprécié à l'opération alors que ce n'est pas le cas sur le reste du territoire ?

2. LA MOBILITE DURABLE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Observations du public :

L'objectif de faire évoluer les pratiques de mobilité pour réduire la part des déplacements automobiles, est partagé par tous, au point que les remarques liées au développement des transports en commun ont été largement majoritaires au cours de cette enquête publique. **Les observations portent sur l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement de la multimodalité.**

2.1 L'amélioration de l'offre de transports en commun

Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'amélioration des lignes et l'amélioration du service :

➢ **L'amélioration des lignes de transport** :

- Prolongement des lignes de TEOR sur :
  - La commune de Darnétal en prévision de l'aménagement de la friche Aoustin et pour desservir le quartier Muchedent.
  - La commune de Canteleu pour desservir le lycée hôtelier.
  - La commune de Notre-Dame-de-Bondeville pour desservir Le Houlme et Malaunay.
- Prolongement de la ligne F5 en provenance de la commune de Franqueville-Saint-Pierre pour desservir la commune de Boos. Les riverains ne comprennent pas le lien que fait le SCOT entre le développement de l'offre de transports en commun sur Boos en seconde période du SCOT et le projet de contournement Est de Rouen.
- Renforcement des lignes régulières sur la portion les Essarts/Rouen et Boos/Rouen.
- Renforcement des liaisons entre Elbeuf et Rouen, en particulier dans la perspective de la revitalisation du centre-ville d'Elbeuf.
- Développement de l'offre de transports en commun sur les communes de la rive gauche (Oissel, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Petit-Quevilly).
- Possibilité de présenter dans le SCOT une seule ligne T4 d'Isneauville au Zénith, avec parkings de délestage, plutôt que de présenter d'un côté le renforcement de la ligne F1 jusqu'à Isneauville, et de l'autre côté la création de la ligne T4 du Boulingrin au Zénith.
- Absence de transports entre la Métropole et le secteur de Barentin, alors que c'est une zone d'attractivité pour une partie des habitants de la Métropole.
- Amélioration des échanges entre Rouen et Caen, ainsi qu'avec l'aéroport de Deauville.

➢ **L'amélioration du service** :

- Il est demandé une amplitude horaire et un cadencement qui permettent de couvrir les déplacements domicile/travail matin et soir (exemple de la ligne 13 à Boos où pour une prise de fonction à Rouen à 8 heures, il faut prendre le car à 6h30).
- Il est proposé de mettre en place des bus de plus petite taille et passant plus souvent.
- Il est souligné la grande satisfaction des usagers du Filor, avec un bémol sur l'absence de ce mode de transport le dimanche, et le fait que tous les usagers ne peuvent pas toujours anticiper leur déplacement et donc réserver le Filor.
- La politique tarifaire des transports en commun doit être suffisamment attractive pour décourager l'usage de la voiture, en particulier pour les grandes familles.

- Il est attiré l'attention de la Métropole sur la possibilité de la gratuité des transports en commun comme dans d'autres métropoles, ou encore sur la possibilité d'augmenter la durée de validité du titre de transport.
- Il est conseillé de ne pas créer un déséquilibre à l'échelle du territoire avec une offre de services de transports en commun à haute performance sur les axes très structurants qui traversent Rouen, à côté d'une offre de lignes «régulières» qui ne permettrait pas de rejoindre Rouen avec facilité et efficacité.
- Il est conseillé de ne pas sacrifier les places de stationnement dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, lesquelles conservent une utilité pour les riverains et pour la clientèle des commerces de proximité.

2.2 Le développement de la multimodalité

- Dans le DOO du SCOT, il est indiqué le caractère stratégique des gares sur tout le territoire de la métropole et le développement de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre des futures lignes ferroviaires. Dans ce contexte ne serait-il pas judicieux de développer les navettes vers les gares ? Des habitants de Darnétal interrogent la Métropole sur le devenir de la gare de Darnétal.
- En matière d'incitation à la multimodalité, comment rendre efficace le report de la voiture sur les transports en commun, une fois que l'usager a déjà pris son véhicule ?
- Il convient d'encourager la réalisation de voies vertes, exemple du quartier du Genetey pour relier le bourg de Saint-Martin-de-Boscherville qui ne connaît pas de liaison sécurisée pour les piétons et les vélos.
- Il faut renforcer les modes de circulation doux sur la liaison Isneauville/Bois-Guillaume par le développement de pistes le long des axes structurants et par la mise en œuvre d'une passerelle pour franchir le rond-point très passager de la rocade de Bois-Guillaume.
- Il faut encourager l'utilisation de véhicules électriques avec mise à disposition de places de stationnement réservées dans Rouen.
- Quel est l'état d'avancement de l'aménagement des pistes cyclables sur la métropole ? Exemple de la liaison Boos/ Franqueville-Saint-Pierre, de la rive gauche de Rouen qui compte très peu de pistes cyclables.
- Attention à l'intégration des aires de covoiturage dans l'environnement qui n'est pas toujours satisfaisante pour les riverains.
- Il est important d''intégrer dans les opérations d'aménagement, des moyens de connecter les différents modes de transport entre eux de type plan de déplacements « domicile/gare/entreprise» à développer sur : La ZAC Marignan à Elbeuf et La Plaine de Levant à Saint-Pierre-lès-Elbeuf.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos sollicite l'amélioration de la desserte de son territoire en transports en commun, ce dès la première phase du SCOT, au regard de l'évolution démographique de la commune.
- La commune de Bois-Guillaume demande le prolongement de la ligne F1 jusqu'à la Plaine de la Ronce à Isneauville, ainsi que le report du parking relais de Bois-Guillaume au nord du rond-point des Rouges Terres
- La commune d'Elbeuf-sur-Seine demande à la Métropole d'anticiper la programmation du troisième franchissement de la Seine, pour faciliter les liaisons Rouen-Elbeuf.
- La chambre de commerce et d'industrie souligne le problème de l'accès des poids lourds au réseau de voirie de distribution avec la difficulté liée aux livraisons urbaines.

Observations de la commission d'enquête :

- En page 115 du DOO, il est précisé que les prolongements des TEOR seront réalisés en fonction d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion sociale. Quels sont les outils d'évaluation de ces critères d'opportunité et de faisabilité ?

3. LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Observations du public :

Cet objectif est largement partagé, cependant les observations produites soulignent la contradiction entre cet objectif de préservation des espaces et certaines orientations du projet de SCOT.
D'autres remarques portent sur la nécessité d'aller plus ou moins loin dans la préservation de ces espaces.

Compte tenu du volume d'observations produites sur ce thème, la commission a choisi de présenter d'une part les questions d'ordre général sur la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et d'autre part les cas particuliers liés à la protection de ces espaces dans le SCOT.

3.1 Questions générales sur les règles de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers définies dans le SCOT.

- La prise en compte des enjeux de biodiversité et de préservation de la nature nécessitera une démarche pédagogique longue pour impulser les changements de comportements des habitants et des services instructeurs des projets.
- La biodiversité est souvent sacrifiée au nom de la satisfaction des besoins, de la création d'emplois ou de la production de logements. Respecter un territoire c'est savoir interdire, savoir préserver.
- La nécessité d'apporter une aide aux exploitants dans l'accompagnement aux filières courtes. Les problèmes soulevés concernent le coût de mise aux normes des moyens de production et la difficulté à trouver des locaux pour la vente.
  - Exemple de Duclair où une association pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) ne trouve pas de local.
  - Sur le territoire de la métropole, 22 AMAP bientôt 24 soit 800 familles adhérentes, mais en revanche peu de producteurs sur ce territoire.
- Quels sont les outils pour développer les filières courtes ?
- Il est demandé à la Métropole à titre de proposition dans le cadre du SCOT, que soit étudiée la restauration et la préservation d'un panorama situé sur la terrasse boisée de Bellevue en direction du marais d'Hénouville. Cette même demande avait été faite aux services de l'Etat il y a plusieurs années, aujourd'hui les arbres ont fermé le paysage à cet endroit.
- L'importance d'identifier au PLU des éléments remarquables du patrimoine naturel (mares, bois, arbres…).
- La nécessité de protéger la vallée des deux rivières à Rouen avec la mise en place d'un grand espace dédié à la nature, la biodiversité, l'éducation à l'environnement. Il s'agit de considérer cette zone comme un poumon vert de la ville dans la suite logique du sauvetage de la zone humide de Repainville.

- La nécessité de garantir les coupures d'urbanisation, en particulier sur l'axe Yainville-le Trait qui a vu se développer une urbanisation en longueur, de même que sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville dont l'urbanisation s'étire vers la commune de Quevillon.
- La nécessité de protéger les coteaux de l'urbanisation, en particulier sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville et ses environs.
- La valorisation du patrimoine urbain emblématique tel que la cité ouvrière de la commune du Trait, est affirmée dans le SCOT. Quels sont les moyens d'action pour empêcher des agrandissements et modifications de façades qui dénaturent l'ensemble architectural ?
- Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi. On peut favoriser l'émergence d'une biodiversité nouvelle mais ce qui est détruit l'est de façon irrémédiable. Se pose aussi le problème du suivi des mesures compensatoires.

3.2 Cas particuliers : Les secteurs protégés dans le SCOT sur lesquels seraient identifiés des projets potentiels d'urbanisation : Canteleu, Mont-Saint-Aignan, Saint-Etienne du Rouvray

➢ **Pour la commune de Canteleu** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Hasard en zone naturelle.
- L'identification de la priorité à l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun pourrait remettre en question la protection de certains secteurs encore préservés dans les espaces urbains. L'exemple de Canteleu est donné avec le quartier du Hasard qui est identifié au SCOT au titre de la trame naturelle de l'espace rural et dont la partie basse est néanmoins située à proximité du TEOR. Quelle est la volonté de la Métropole sur ce secteur ?
- La situation d'enclavement du secteur du Hasard dans la ville ne rend-elle pas ces terrains propices au développement de l'urbanisation ? Par ailleurs le bois du Hasard ne présente aucune vocation forestière.
- Pourquoi les terrains du secteur du Hasard, qui sont actuellement utilisés par des exploitants agricoles pour le pâturage des bêtes, ne sont-ils pas identifiés comme espaces à vocation agricole ? La présence de vaches en cœur de ville est une richesse.
- Les riverains interrogent la Métropole sur sa volonté de pérenniser la dernière exploitation agricole de Canteleu. Ces terrains actuellement en zone AU dans le document d'urbanisme communal étant très convoités, la Métropole pourrait-elle envisager de préempter pour garantir un projet à vocation agricole de qualité ? Dans un contexte d'artificialisation excessive des espaces, c'est une opportunité de développer un projet d'agriculture biologique sur 17 hectares avec implication de tous les acteurs dans le cadre d'une démarche participative.

➢ **Pour la commune de Mont-Saint-Aignan** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Bel Event en zone naturelle.
- A côté des objectifs quantitatifs de consommation d'espaces agricoles, il peut être intéressant de s'inquiéter de la qualité agronomique du foncier. Exemple du Bel Event qui doit être intégré dans les espaces agricoles à protéger.
- La volonté de certains exploitants de développer une agriculture biologique, pour autant que les conditions d'exploitation soient favorables en terme d'occupation du sol (quartier du Bel Event et les projets de la ferme des Bouillons).

- La nécessité de maintenir les franges urbaines, en particulier sur le secteur du Bel Event.
- Il est aussi avancé l'idée que l'urbanisation sur ce secteur est envisageable tout en assurant la protection de la ferme des Bouillons.

➢ **Pour la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray** :

- La commune de Saint-Etienne-du-Rouvray intervient en enquête publique pour rappeler l'intérêt d'un projet d'urbanisation sur le quartier Guérin pour les raisons suivantes : contribution aux objectifs démographiques de la Métropole (environ 6000 habitants supplémentaires), liaison entre le plateau du Madrillet et la vallée de la Seine. A ce titre la commune demande l'inscription du projet Guérin dans le DOO du SCOT dans les problématiques habitat et transports.
- Vérification de la fonctionnalité de la trame agricole sur le secteur Guérin, où aucune activité de ce type n'existerait.
- Quels sont les enjeux environnementaux liés à la biodiversité sur le secteur Guérin et quels espaces y seront préservés de toute urbanisation ? Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'extraordinaire richesse de la biodiversité sur le Bois du Val L'Abbé qui risque de disparaître avec les projets d'aménagement de ce quartier.

3.3 Cas particulier des Carrières

- Il est demandé que le SCOT rappelle que les carrières ne sont pas constitutives d'une urbanisation et qu'il reconnaisse la nécessité économique de cette activité ainsi que les actions en matière de protection de la biodiversité.
- Il est demandé que le SCOT rappelle le principe « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) » dans la réalisation de projets en zones de protection réglementaire.
- La Métropole, en faisant le choix d'identifier une trame générale de l'espace rural, élargit les zones de continuités écologiques identifiées au niveau régional dans le Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Est-ce le rôle du SCOT d'aller au-delà du SRCE ?
- La définition des réservoirs de biodiversité dans le DOO du SCOT conduit à une forme d'interdiction stricte d'activités humaines (cf. « les réservoirs devront être protégés sur le long terme, les réservoirs doivent être préservés de toute ouverture à l'urbanisation »). Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas l'approche de la trame verte et bleue dans sa fonctionnalité comme le précise le SRCE ?
- Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas le cadre juridique de la trame verte et bleue définie dans l'article L.371-1 du code de l'environnement ?
- Le SCOT a-t-il commis une erreur manifeste d'appréciation dans l'évaluation économique de l'activité de carrières dans le rapport de présentation, induisant ainsi la limitation stricte de cette activité dans le SCOT ?
- Le bois des Nouettes à Anneville-Ambourville est identifié dans le SRCE comme réservoir de biodiversité humide mais il est identifié dans la charte du parc naturel des boucles de la Seine Normande en tant qu'espace semi-naturel. Quelle est sa vocation au titre de l'armature naturelle du SCOT ?
- En matière de définition de la trame verte et bleue dans le DOO du SCOT, la norme juridique posée n'est pas suffisamment intelligible et claire, de sorte que la sécurisation juridique du SCOT pourrait être remise en cause par le secteur professionnel des carriers.
- Il est fait remarquer que les carrières sont une source de revenus pour les communes et sont indispensables pour la construction.

- Le SCOT est ambitieux en matière de grands projets structurants et d'infrastructures ferroviaires et routières sur le territoire de la métropole, mais a-t-il été fait une évaluation des besoins et des potentialités d'extraction de matériaux propres à satisfaire ces ambitions ?

Observations des personnes publiques associées :

- Il est demandé un certain nombre d'ajustements dans la définition des trames de l'armature naturelle du territoire :

  - **Pour la trame boisée** : cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre du corridor ; cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande la suppression du réservoir boisé du secteur Guérin et sa transformation en corridor ; cas de Caudebec-lès-Elbeuf qui souhaite l'urbanisation partielle sur le secteur de la Mare aux Bœufs.

  - **Pour la trame humide** : cas de Notre-Dame-de-Bondeville qui émet une réserve sur l'exception de projets déclarés d'utilité publique sur la zone du Linoléum.

  - **Pour la trame naturelle de l'espace rural** : cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande l'affinement du périmètre pour la ZAC de la Vente Olivier et la suppression de la trame sur le secteur Guérin ; cas de Canteleu qui demande l'étude de la possibilité d'aménagement partiel du secteur du Hasard sur la partie basse, soit la plus enclavée et proche du cœur de ville et de la ligne de TEOR ; cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre pour la ZAC Marignan ; cas de Mont-Saint-Aignan qui demande que le périmètre ne compromette pas le développement du quartier du Bel Event.

  - **Pour l'ensemble des trames** :

    - Le grand port maritime de Rouen demande que soit introduite une exception faite pour les activités en lien avec la voie d'eau.
    - La chambre d'agriculture de Seine Maritime précise que les trames vertes et bleues ne devraient pas interdire la construction de bâtiments agricoles.

- Il est demandé par le Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande l'intégration de l'enveloppe maximale d'artificialisation des sols sur le territoire du parc définie dans la charte du parc.
- Il est demandé par la commune de Canteleu la mise à jour des jardins familiaux.

Observations de la commission d'enquête :

- Durant la phase transitoire de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal, comment seront abordées par la métropole les zones identifiées en zones futures à urbaniser (AU) aux documents d'urbanisme des communes et qui font l'objet d'une protection dans le SCOT au titre de la trame verte et bleue ? Cette question est à mettre en perspective avec les documents d'urbanisme qui sont actuellement en cours de révision sur une quinzaine de communes de la métropole.

- En page 40 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), il est indiqué « qu'au sein de la trame naturelle de l'espace rural, les projets d'aménagement sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité de la trame», or à l'échelle du SCOT, la cartographie n'identifie ni réservoirs, ni corridors précis mais une seule trame naturelle de l'espace rural. Dès lors il s'avère plus difficile d'apprécier la faisabilité d'un projet. Ces incertitudes seront-elles levées avec la mise en place du plan local d'urbanisme intercommunal ? Sur quels critères se feront les arbitrages ?
- En lien avec la question précédente, et même si cette question n'a pas vocation à être tranchée dans le SCOT, pouvez-vous indiquer à la commission d'enquête de quelle nature sont les enjeux de biodiversité sur les trois secteurs qui posent question en termes d'ouverture à l'urbanisation (soit Saint-Etienne-du-Rouvray, Canteleu et Mont-Saint-Aignan) ?
- La lecture du SCOT rend bien compte de la difficulté d'un équilibre à trouver entre les enjeux environnementaux forts autour de la Seine et le développement des activités portuaires. Le grand port maritime de Rouen a-t-il communiqué à la Métropole son propre plan de gestion des espaces naturels sur son territoire ?
- Dans la définition des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, le SCOT introduit pour l'activité d'extraction de granulats, la notion de « projets d'ampleur très limitée ». Quelle lecture de cette notion doit-on faire, sachant que ces activités font par ailleurs l'objet de procédures administratives dans le cadre de demandes d'autorisation d'exploiter ?
- Le SCOT, d'un point de vue réglementaire, doit assurer l'équilibre entre développement urbain maîtrisé, utilisation économe des espaces naturels, diversité des fonctions urbaines et rurales. Le SCOT est-il dans son rôle lorsqu'il cible et encadre l'activité de carrières elle-même soumise à réglementation et définie dans le cadre du schéma départemental des carrières ?

4 LA COHERENCE ENTRE LES OBJECTIFS DU SCOT ET DES GRANDS PROJETS INDUSTRIELS OU D'INFRASTRUCTURES

A la faveur de l'enquête publique, les observations ont principalement porté sur les projets du grand port maritime de Rouen (GPMR) et le projet de contournement Est de Rouen.

4.1 Les projets du grand port maritime de Rouen dans les Boucles de la Seine

Observations du public :

Toutes les observations reflètent les inquiétudes du public par rapport au projet RVSL aval et à sa compatibilité avec les objectifs du SCOT.

- Des habitants ont le sentiment que le SCOT est rempli de bonnes intentions qui pèseront peu face aux enjeux du port.
- La préservation des espaces naturels affirmée dans le SCOT, la protection du patrimoine emblématique de la Bouille, le classement de la boucle de Roumare, la valorisation touristique de la Seine, le développement des voies vertes sur les chemins de halage, sont autant de régimes de protection qui s'accommodent difficilement des projets portés par le grand port maritime de Rouen, et en particulier le projet RVSL aval.
- Le projet RVSL aval discrédite le SCOT et discrédite les régimes de protection au titre des monuments historiques, des paysages et des espaces naturels.

- Le projet RVSL aval n'est pas compatible avec les zones de calme, l'identification du site stratégique de restructuration des zones humides du GIP Seine aval sur la commune de Moulineaux et ne prend pas en compte la covisibilité avec la commune de Sahurs.
- Comment les orientations du SCOT s'imposent-elles au GPMR ? Quels sont les moyens mis en œuvre dans le SCOT pour une réelle prise en compte de l'environnement dans les projets du GPMR ? Le GPMR est-il un porteur de projet comme un autre ?
- Pourquoi le SCOT fait-il une présentation insuffisante dans le dossier du projet RVSL aval, de sorte que l'on ne mesure pas l'impact sur les espaces naturels et sur l'environnement humain ?
- Pourquoi le SCOT ne fait-il pas état du classement de la boucle de Roumare ? Quelles sont les prescriptions administratives qui en découlent ?
- N'est-il pas cohérent de mettre en place une zone tampon entre activités industrielles et zones touristiques ?
- Le choix du site n'est pas cohérent car tout est à faire (quais, plateforme, hangars, accès), il est enclavé, a un fort potentiel touristique ; pourquoi ne pas localiser la plateforme au plus près des entreprises sur Petit-Couronne ou Grand-Couronne ?
- Le SCOT doit faire l'inventaire des friches industrielles susceptibles d'accueillir des projets industrialo-portuaires.
- Le SCOT précise que les zones de logistique doivent être prioritairement intégrées à l'intérieur des espaces urbanisés, alors pourquoi le choix de ce site pour le projet RVSL aval ?
- Où se situe la cohérence entre l'Eco-Métropole et les impacts routiers liés aux projets portuaires sur les communes de Moulineaux et de La Bouille ?
- Le SCOT n'évoque pas les espaces qui ont été dégradés par des projets portuaires dans le passé. Quid de la réparation de ces dommages environnementaux ? Le SCOT doit prendre en compte ces espaces pour voir ceux qui nécessiteraient une éventuelle restauration.
- Il est demandé des règles plus précises dans le SCOT et des règles strictes à l'échelle des PLU des communes en faveur du respect des espaces naturels et en faveur d'une vraie réflexion sur l'implantation de projets industriels en priorité dans les friches et espaces inhabités.
- Le GPMR a d'autres ressources foncières sur la zone portuaire, plus proche de la Seine et des axes routiers et ferroviaires.
- La Basse Seine peut-elle supporter une intensification du trafic fluvial ?

Observations des personnes publiques associées :

- Le GPMR rappelle que la zone RVSL aval s'inscrit dans les priorités de développement des activités économiques et rappelle que ce site est répertorié en tant que zone structurante.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment un projet industrialo-portuaire comme RVSL aval peut-il être identifié d'un point de vue réglementaire dans le périmètre d'un site classé ?

- Le PADD du SCOT s'achève sur le traitement particulier des interfaces entre la ville et les espaces portuaires. Il est indiqué que « le SCOT détermine un principe général pour le remodelage de ces interfaces : rompre avec des traitements paysagers peu qualitatifs et promouvoir à l'inverse des projets s'appuyant sur des aménagements qui privilégient leur intégration, selon une gestion économe et volontariste ». Quelles sont les prescriptions du DOO qui répondent à l'affirmation de ce principe général ?

4.2 Le projet de contournement Est de Rouen (liaison A28/A13)

Observations du public :

- Le projet du contournement Est de Rouen sera générateur de destruction d'espaces agricoles, naturels et forestiers alors même que le SCOT est très attaché à la préservation de ces espaces.
- Depuis le débat de 2005, un certain nombre de données ont évolué (création du tronçon A150, développement de l'offre de transports publics, contexte de réduction budgétaire, coût du projet multiplié par 3).
- Il y a d'autres options possibles. Il est demandé par exemple la suppression du péage d'Incarville pour faire de l'A13 une autoroute périurbaine, contribuant à désengorger la RN15, ou encore l'alternative possible par le contournement ouest de Rouen en s'appuyant sur le réseau existant et les accès au pont Flaubert.
- Les poids lourds ne l'emprunteront pas pour éviter le coût du péage et sortiront ce qui conduira à saturer le réseau secondaire.
- Le projet de contournement Est de Rouen ne fait que déplacer les problèmes de pollution automobile des cœurs d'agglomération vers les périphéries des agglomérations.
- Le projet de contournement Est de Rouen sera vecteur d'étalement urbain alors que le SCOT entend le limiter.
- Le coût du projet de contournement Est de Rouen est exorbitant : 1 milliard pour 41 kilomètres.
- Mise en place de mesures de protection pour les riverains contre les nuisances du projet de contournement Est.

Observations des personnes publiques associées :

- Il est contesté l'intégration du projet de contournement Est de Rouen dans le projet de SCOT (avis défavorable de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen).
- Il est demandé par la commune de Saint-Aubin-Celloville de faire figurer le tracé arrêté par le préfet.
- Il est contesté par la commune d'Oissel la variante préférentielle et ses conséquences sur la desserte du territoire Oisselien, notamment au regard du rond-point des Colonnes.

Observations de la commission d'enquête :

- La commission d'enquête n'a pas de question particulière.

5 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Observations du public :

Les observations portent pour l'essentiel sur les zones d'activités économiques et les zones d'activités commerciales.

5.1 Sur les zones à vocation d'activités économiques :

- En matière de création de zones d'activités à vocation mixte/artisanal, il est noté l'absence de réflexion supra-communale dans le SCOT. Exemple de la commune de Saint-Pierre-de-Varengeville où une zone d'activités est encouragée dans le SCOT alors que sur la commune voisine de Duclair, la zone existante des Monts qui est en capacité d'accueillir des entreprises, n'est pas mentionnée.
- L'intérêt à développer des activités tertiaires sur les communes de Grand-Couronne et Petit-Couronne, où seuls des projets d'industrie et de logistique sont identifiés.
- Les chiffres de consommation d'espaces sur le temps du SCOT sont encore trop importants au regard de l'état de la situation. Par rapport à la période précédente il n'est pas opéré de réduction des surfaces dédiées aux activités économiques.
- Attention à la concurrence entre les différents pôles de développement des activités tertiaires (Luciline, Flaubert, nouvelle gare d'agglomération, ZAC de la Plaine de la Ronce).
- Au niveau du développement économique, il y a trop de place aux zones d'activités mixtes consommatrices d'espaces, alors qu'il n'y a pas de lien avéré entre la consommation d'hectares et le nombre d'emplois créés.
- La carte Développement Economique est trop imprécise pour rendre compte de l'impact réel des projets (1 pastille pour des centaines d'hectares).
- En parallèle des projets de développement économique sur la zone des Coutures à Cléon, la demande est formulée de ne pas interdire l'activité de carrières sur la zone du Bois des Coutures qui ne présente pas de contraintes environnementales majeures.
- Le SCOT est perçu comme axé principalement sur le développement économique du territoire, alors même que l'humain et l'environnement peuvent être considérés comme les véritables richesses de ce territoire. Il faut évaluer les charges et bénéfices de chaque projet pour la collectivité. Que veut-on, un territoire prospère ou une qualité de vie ? Le pouvoir économique définit l'implantation sociale induisant un manque de cohésion sociale.
- Le SCOT doit imposer aux décideurs économiques les zones à développer et non l'inverse.
- Il faut consolider la place économique des communes de la rive gauche en termes de mixité fonctionnelle.
- Le SCOT n'est pas assez ambitieux en termes de production d'énergies renouvelables, il faut en faire une priorité.
- Le projet de SCOT n'intègre pas l'équipement aéroportuaire de Boos en tant que vecteur de l'attractivité du territoire.

5.2 Sur les zones à vocation d'activités commerciales :

- En matière de développement commercial, quel est le statut juridique des pôles commerciaux intermédiaires ? Quelle est la portée juridique des prescriptions afférentes aux pôles intermédiaires ?

- Quelles sont les conditions d'évolution des pôles intermédiaires ? L'orientation du DOO relative aux achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activité commerciale, s'applique-t-elle aux pôles intermédiaires existants ou nouveaux ?
- Comment s'opère l'application des règles sur les projets situés dans les deux ZACOM et l'application de règles sur les projets sis hors ZACOM ?
- Pourquoi les pôles autres que les deux ZACOM ne font-ils pas l'objet d'une identification à la parcelle ?
- Est-il identifié un projet de centre commercial sur la commune de Cléon (zone de la Garenne) ?

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Oissel, qui a émis un avis défavorable sur le projet de SCOT, conteste :
  - La vocation économique d'activités mixtes/artisanales de la zone de la Briqueterie et le manque d'objectifs sur ce secteur.
  - Le manque d'objectifs temporels du projet Seine-Sud.
  - La limite posée en matière de développement commercial.
- Les communes de Boos et de Bois-Guillaume souhaitent le maintien d'une activité sur l'équipement aéroportuaire de Boos.
- La commune de Bihorel demande l'identification des centres commerciaux du Chapitre et du centre Kennedy.
- La commune de Mont-Saint-Aignan demande l'identification comme pôles tertiaires majeurs de la Métropole la zone de La Vatine / La Bretèque.
- La commune de Caudebec-lès-Elbeuf demande la possibilité de développer les pôles commerciaux majeurs sans concurrencer les pôles commerciaux régionaux.
- La commune de Saint-Aubin-Celloville demande que le SCOT soit plus précis sur les orientations applicables aux pôles commerciaux intermédiaires.
- Le parc naturel des Boucles de la Seine Normande demande une réflexion à l'échelle supra-communale pour la création de zones de développement économique de proximité.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie signale que l'aéroport de Rouen Vallée de Seine n'est pas suffisamment pris en considération.

Observations de la commission d'enquête :

- Le SCOT est un document de planification sur le long terme, la Métropole a des ambitions fortes en matière d'attractivité du territoire. Dans ce contexte, l'aéroport de Boos n'est-il pas un atout pour le territoire ?

6 LE TOURISME

Toutes les observations produites sur ce thème concernent la valorisation du patrimoine des berges de la Seine, en particulier dans le secteur de la Boucle de Roumare.

Observations du public :

- Où est la cohérence entre le financement de voies vertes le long de la Seine et les investissements sur le château de Robert le Diable d'une part, et le projet RVSL aval d'autre part ?
- Où est la cohérence entre le développement des croisières fluviales soutenu par la Métropole et la dégradation des milieux naturels de bord de Seine par les projets du grand port ?
- La Métropole a-t-elle conscience de la perte d'attractivité du territoire pour les touristes que représenterait la présence d'activités industrielles sur les lieux mêmes du patrimoine emblématique des Boucles de la Seine ?
- Il est demandé la prise en compte des périmètres des monuments historiques, des périmètres de sites classés, des points de vue emblématiques sur les rives de Seine, ce dans une cartographie proposée à la métropole dans le cadre de cette enquête.
- Il manque dans le SCOT des opérations concrètes de valorisation du site de La Bouille (multiplication des liaisons bateau, accès des bateaux de croisière, aménagement du quai, aménagement de parkings pour touristes, création de points de vue sur les hauteurs). Pourquoi le SCOT n'identifie-t-il pas un réel projet de valorisation des berges de la Seine ?
- Le développement du tourisme fluvial crée de la richesse, y compris pour le Port.
- Un projet de traitement de granulats marins sur la presqu'île d'Anneville-Ambourville est actuellement à l'étude, ce projet est-il compatible avec la valeur touristique et paysagère de la presqu'île ?
- La commune de La Bouille a pris dans le cadre de l'enquête publique une délibération en date du 13 avril 2015 pour que soit ajoutée dans le DOO du SCOT en page 97 dans le paragraphe dévolu au soutien des activités touristiques et culturelles, la phrase suivante : "en complément du nouveau ponton fluvial d'escale croisière prévu à la Bouille dans le projet Métropole 2015/2025 pour promouvoir l'offre type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, renouant ainsi avec l'histoire du XIX ème siècle".

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Quelle est la cohérence entre la volonté du SCOT, d'une part de promouvoir le tourisme sur l'axe Seine et d'autre part de protéger le patrimoine emblématique des bords de Seine dans la boucle de Roumare, et le développement d'un projet industrialo-portuaire RVSL aval sur un site classé ?

7 L'ARMATURE URBAINE

Observations du public :

- La question du rôle exact des pôles de vie est posée. Comment s'est opérée l'identification des pôles de vie en tant que tels ?

La question de l'identification des pôles de vie est posée :

  - pour la commune de Boos qui est physiquement contrainte entre 2 équipements, le contournement Est de Rouen et l'aéroport : un développement y est-il possible ?
  - pour les communes de Duclair, Le Trait et Yainville qui pourraient avoir vocation à renforcer leurs synergies avec la création d'un seul pôle intercommunal dit « pôle ouest ».
- Le maintien des équipements intercommunaux est-il un élément important de la dynamique des territoires ? Quelles sont les possibilités d'action de la Métropole en ce sens ? La question est posée pour plusieurs équipements publics sur la commune de Duclair.
- Il est souligné l'éloignement des centres de décision. La Métropole avec l'ensemble de ses compétences pourrait prendre des décisions bien loin des citoyens ; peut-on faire rimer proximité et intercommunalité ?

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Il y a une cohérence dans la définition de l'armature spatiale des territoires composant la Métropole, néanmoins la commission s'interroge sur la nouvelle répartition territoriale avec 5 bassins de vie, dont la carte est reportée en fin du PADD. Qu'est ce qui a justifié ce choix ?

8 LA GESTION DES RISQUES

Observations du public :

- Il est question d'un projet d'installation de stockage des déchets non dangereux sur la commune d'Anneville-Ambourville (site de 33 ha au lieu-dit le Bois Delamare) projet porté par la société Etares. Un tel projet est-il possible au regard de la protection des espaces naturels sur ce secteur ?
- Il y a peu d'éléments dans le SCOT sur la production des gaz à effet de serre par les industries et il est peu question de l'amélioration énergétique des zones d'activités économiques et commerciales (objectifs non quantifiés).
- Attention à la prise en compte des nuisances pour les riverains, de projets économiques (usines, déchetteries).
- Comment protéger les futures populations de l'éco quartier Flaubert des nuisances des industries avoisinantes ?
- Le SCOT a oublié la prise en compte des pollutions nocturnes (cf. trames noires).
- Qu'en est-il de la protection des captages d'eau situés hors du périmètre du SCOT, exemple de la commune de Saint-Pierre de Varengeville avec le captage de Limesy ?

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Yville-sur-Seine dénonce l'absence de prise en compte dans le SCOT des risques d'inondation par débordement de la Seine.

Observations de la commission d'enquête :

- La commission n'a pas de question particulière.

9 LE SUIVI DU SCOT ET L'INTERSCOT

Observations du public :

- La vallée de l'Austreberthe est directement connectée à la commune de Barentin (pour exemple le pôle emploi, le centre médical, le centre commercial…). Alors pourquoi ne trouve-t-on pas dans le SCOT de synergies à mettre en place entre ces territoires, à l'instar de ce qui est indiqué pour le pôle de vie d'Isneauville et le territoire voisin de Quincampoix ?
- Le SCOT est trop généraliste, il y a nécessité à mettre en place un suivi pour vérifier la transcription des orientations du SCOT dans les politiques sectorielles.
- Les documents d'urbanisme des communes du territoire de la Métropole doivent être compatibles avec le SCOT, comment s'opère le transfert de compétence urbanisme entre communes et Métropole jusqu'à l'arrêt du futur plan local d'urbanisme intercommunal ?

Observations des personnes publiques associées :

- D'une manière générale la problématique des transports et autres politiques sectorielles doit être réfléchie au-delà des frontières administratives de la Métropole (commune de Saint Ouen du Tilleul et Syndicat du Pays du Roumois).

Observations de la commission d'enquête :

- Comment peut-on intégrer au titre de l'Interscot avec le secteur de Barentin et ce malgré l'absence de couverture de ce territoire par un SCOT, une démarche concertée sur des problématiques majeures de l'aménagement du territoire (transports, déplacements, développement commercial) ?
- En page 70 du Document d'Orientation et d'Objectifs, en matière de production de logements sur la durée du SCOT, il est indiqué que les objectifs feront l'objet de bilans réguliers devant permettre d'apprécier le niveau de production de logements, à la fois globalement et dans sa répartition territoriale ; quel est l'outil de ce suivi régulier ?
- La Métropole a prévu la surveillance de l'activité de carrières à travers la mise en place de trois indicateurs de suivi (volume de matériaux extraits des carrières, surfaces de carrières ouvertes et volumes autorisés, réaménagement écologique de carrières), est-il également envisagé de suivre l'évolution du besoin en matériaux de construction sur le territoire, en particulier au regard des objectifs de production de logements et de la réalisation de grands projets portés par la Métropole ?

Afin d'étayer ce procès-verbal et d'améliorer la prise en considération des remarques produites, la commission joint en annexe au présent procès-verbal le tableau récapitulatif des observations.

Il est bon de rappeler ici que compte tenu du volume d'observations, la commission a réalisé une synthèse de ces observations pour établir le présent tableau.

Fait à Rouen, le 22 avril 2015

La Commission d'enquête

Marianne Azario
Présidente

Jean-Jacques Delaplace
Membre titulaire

Christian Baïsse
Membre titulaire

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Amfreville-la-Mivoie	09/04/15	UNICEM Normandie	O et L	M. Etienne Fromentin, secrétaire général de l'Union national des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM) est venu exposer les termes de la lettre du président de l'UNICEM, jointe au registre d'enquête d'Amfreville-la-Mivoie. Voir détails au courriel C6.	ressources
Anneville-Ambourville	non daté	Hardy Daniel	R	Le SCOT reconnaît la possibilité d'extraction de granulats marins, or un projet est à l'étude sur la presqu'île d'Anneville-Ambourville, ce projet est incompatible avec la valeur rurale et touristique de ce site.	ressources
Anneville-Ambourville	non daté	Hardy Daniel	R	Pourquoi ne pas mettre en priorité les projets industriels sur les friches industrielles à réaménager ?	économie
Anneville-Ambourville	non daté	Hardy Daniel	R	L'activité d'extraction génère de nombreuses nuisances (sonores, trafic routier, nuisances visuelles, activité demande une grosse consommation d'eau), M. Hardy demande l'interdiction du dessalage des granulats marins dans la presqu'île d'Anneville-Ambourville.	ressources
Anneville-Ambourville	non daté	Hardy Daniel	R	Ce projet d'extraction à Anneville-Ambourville est incompatible avec les zones Natura 2000, la charte du PNR, le maintien des activités agricoles et la qualité des paysages.	ressources
Bois-Guillaume	11/04/15	Renard Gilbert (maire de Bois-Guillaume)	R	Prolonger la ligne de bus F1 jusqu'à la zone d'activité économique de la Plaine de la Ronce.	déplacements
Bois-Guillaume	11/04/15	Renard Gilbert (maire de Bois-Guillaume)	R	Reporter le parking relais au nord du rond-point des Rouges Terres.	déplacements
Bois-Guillaume	11/04/15	Renard Gilbert (maire de Bois-Guillaume)	R	Le ratio de 50 logements par hectare, majoré de 10 % à proximité des transports en commun, serait à moduler afin de ne pas créer de trop grandes ruptures.	habitat
Bois-Guillaume	11/04/15	Renard Gilbert (maire de Bois-Guillaume)	R	Mettre en parallèle le nombre de logements sociaux vacants (3 000) et les moyens mis en œuvre pour les occuper.	habitat
Bois-Guillaume	11/04/15	Renard Gilbert (maire de Bois-Guillaume)	R	Incorporer les perspectives et le devenir de l'aéroport de Boos comme grande infrastructure du territoire.	attractivité
Bois-Guillaume	11/04/15	Cazin Bernard et Joimel Thierry	O et R	Deux ZACOM sont recensées à l'échelle de la Métropole mais les autres zones ne sont pas délimitées à la parcelle. Quel est le statut juridique des autres zones et quel est le périmètre précis des pôles commerciaux intermédiaires (couleur violet) ? Repris dans le courriel C12.	commerce
Bois-Guillaume	11/04/15	Cazin Bernard et Joimel Thierry	O et R	Selon l'orientation A du DOO (page 77), « les achats fréquents et occasionnels légers n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activités commerciales ». Cette orientation s'applique-t-elle aux pôles intermédiaires (couleur violet) ? Repris dans le courriel C12.	commerce

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Bois-Guillaume	11/04/15	Mabille Marie	O	Mme Mabille représente le réseau AMAP (association pour le maintien de l'agriculture paysanne). Ce réseau comprend une petite vingtaine d'associations sur le territoire de la Métropole et environ 55 associations en Haute-Normandie. Mme Mabille est venue consulter le dossier et souhaite le maintien des terres agricoles en encourageant l'implantation de nouvelles installations pour répondre à la demande des consommateurs (les consom'acteurs) de plus en plus nombreux, favorables au développement d'une agriculture paysanne locale, en circuit court, et respectueuse de l'environnement (maraîchage et élevage). Mme Mabille devrait faire une déposition avant la fin de l'enquête notamment pour connaître les moyens qui seront mis en œuvre pour favoriser l'agriculture de proximité.	agriculture
Bois-Guillaume	11/04/15	Basilaire Marie-Françoise	O	Cette personne souhaitait connaître l'objet de l'enquête publique mais n'avait pas de questions particulières à poser. Peut-être fera-t-elle une déposition en fonction du document de synthèse qu'elle a récupéré ?	-
Bois-Guillaume	14/04/15	Caillé Marie-Laure	L	Lettre du Réseau des Amap identique à la contribution de Mme Marie Mabille. Voir C37.	agriculture
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	Contradiction entre la préservation des espaces agricoles naturels et forestiers avec le projet de contournement est de Rouen.	trame verte et bleue
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	M. Gilles ne comprend pas le lien qui est fait dans le dossier entre le développement des TEC sur la commune en phase 2 du SCOT et le projet de contournement est, et autant les habitants de Boos ne voient pas ce que le contournement induira comme changements de comportements pour eux, autant ils se disent qu'une ligne de TEC performante aurait des conséquences sur leur mode de vie.	déplacements
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	La commune de Boos est desservie par la ligne 13 avec 1 bus par heure et moins en période hors scolaire, pour exemple une mère de famille dépose ses enfants à l'école primaire sur la place centrale de la commune et doit reprendre son véhicule pour aller chercher un bus à Franqueville-Saint-Pierre.	déplacements
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	Quel est le rôle exact d'un pôle de vie ?	armature
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	La plupart des gens de la commune vont travailler sur Rouen alors si on veut réduire la part d'utilisation de la voiture, il faudrait peut-être proposer une offre de TEC qui corresponde aux mode de vie des usagers (déplacements trajet/travail le matin et le soir).	déplacements
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	Il demande la mise en place d'une liaison performante vers Rouen dès la première phase du SCOT.	déplacements
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	Dans le DOO, la ligne TEC est identifiée comme "régulière". Qu'est ce que ça veut dire pour la Métropole? Cette ligne n'a jamais fait l'objet de changements en terme de cadencement et d'amplitude horaire, alors que la population de Boos ne cesse de croître.	déplacements
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	M. Gilles évoque la question du contournement est de Rouen et indique que les poids lourds ne prendront cette infrastructure que dans la mesure où cela n'engendrera pas un coût supplémentaire, d'où la question du péage.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	M. Gilles se pose la question du traitement de la RD 6014 dont il entend parler depuis des années et qui ne se fait jamais, à ce propos il se demande comment se répartissent les compétences voirie et entrée d'agglomération de la Métropole et la compétence du département pour l'entretien de la route départementale.	divers
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	En matière de densification urbaine, il est très sceptique sur les objectifs de logement à l'hectare et se demande si cette offre de maisons avec des toutes petites surfaces de terrain correspond véritablement à la demande.	habitat
Boos	28/03/15	Gilles M.	O	M. Gilles reconnaît la compétence et la réactivité de la Métropole dont il a pu juger en matière de voirie.	divers
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle souligne la contradiction entre la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers et le projet de contournement est de Rouen	trame verte et bleue
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle se demande comment la Métropole peut identifier la commune de Boos comme pôle de vie avec un développement induit en terme de services, habitat, commerces alors que cette commune est contrainte physiquement et réglementairement par 2 grands équipements : l'aéroport et le futur contournement est.	habitat
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il demande la mise en place d'une liaison performante vers Rouen dès la première phase du SCOT.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle ne comprend pas le lien qui est fait dans le dossier entre le développement des TEC sur la commune en phase 2 du SCOT et le projet de contournement est, et autant les habitants de Boos ne voient pas ce que le contournement induira comme changements de comportements pour eux, autant ils se disent qu'une ligne de TEC performante aurait des conséquences sur leur mode de vie.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il souligne la difficulté de la ligne actuelle qui contraint les habitants à prendre leur voiture, alors que le SCOT vise à réduire la place de la voiture en ville.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle demande une mise en place d'une ligne performante de TEC en phase 1 du SCOT, et demande à minima l'amélioration de la ligne actuelle en terme de fréquence et d'amplitude horaire, pour pouvoir prendre en charge les déplacements trajet/travail des matins et soirs. Exemple des personnes qui travaillent dans un commerce et finissent à 19 h, ou exemple des professions médicales qui démarrent à 8 h et qui obligent à prendre le bus de 6h30.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle indique que la ligne F5 qui passe dans Franqueville fait plusieurs boucles dans la commune et qu'il peut être repensé le parcours de cette ligne pour inclure la commune de Boos.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il attire l'attention de la Métropole sur la politique tarifaire en matière de TEC qui doit être suffisamment attractive, en particulier pour une grande famille, car à coût équivalent avec la voiture, la tentation est plus grande de céder au confort et à la souplesse du véhicule personnel.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Le Filor c'est bien mais il faut le commander, donc prévoir à l'avance, ce qui n'est pas possible pour tous les usagers, exemple des familles.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle se pose la question du devenir de l'aéroport et se demande s'il n'a pas vocation à redevenir un aérodrome avec les services qu'un aérodrome est en capacité de rendre sur le territoire de la Métropole, exemple des transplants pour le CHU, du ravitaillement de l'hélicoptère du CHU, clientèle d'affaires, possibilité de faire un gros parc relais sur les emprises de l'aéroport...	projets
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il demande où en est le plan d'aménagement des pistes cyclables et indique que Boos/Franqueville en vélo ce serait tout à fait possible s'il y avait des aménagements spécifiques et sécurisés.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle est favorable au principe de densification urbaine mais souligne que les espaces publics dans les opérations d'habitat doivent être intelligemment pensés de sorte qu'ils ne génèrent pas de troubles de voisinage.	habitat
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il pose la question, actuellement qui assure le fonctionnement financier de l'aéroport ?	divers
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle fait le constat d'un grand nombre de projets en suspens ou en devenir, d'où un grand nombre d'incertitudes dans le cadre de ce SCOT	projets
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	Il pose la question à la Métropole : n'est-il pas pertinent de trouver un équilibre entre des liaisons à très haute performance type TEOR et des lignes de transport insuffisantes pour relier Rouen et des communes proches ?	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	En matière d'intermodalité, il pense que cela fonctionne mieux de bus à bus, ou de vélo à bus que de voiture à bus, car considère que une fois que l'on a pris son véhicule, la tentation est plus grande d'aller à son point d'arrivée.	déplacements
Boos	28/03/15	Delisle M.	O	M. Delisle est tout à fait favorable aux filières courtes et d'ailleurs indique qu'il n'y a pas de marché à Boos ni de réel marché sur le plateau est, mais en même temps indique que ce mouvement doit s'accompagner d'un allègement des contraintes réglementaires environnementales pour les agriculteurs, induits par la politique agricole commune.	agriculture
Boos	28/03/15	Morlet Mme	O	Mme Morlet qui est aussi conseillère municipale s'interroge sur le devenir de l'aéroport peut-être futur aérodrome, et se demande s'il n'y a pas des synergies à trouver entre le projet de contournement est de Rouen et le maintien d'un aérodrome, par exemple pour une clientèle d'affaires.	projets
Boos	28/03/15	Morlet Mme	O	Elle constate qu'il faudra trouver un équilibre entre la nécessaire consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers pour le projet de contournement est de Rouen et la nécessaire préservation de ces espaces.	trame verte et bleue
Boos	28/03/15	Morlet Mme	O	Mme Morlet pose la question de l'identification d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le DOO en page 71, est ce que la commune de Boos est identifiée par la Métropole pour ce projet ?	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Boos	28/03/15	Morlet Mme	O	Mme Morlet pose la question de l'accueil des séniors dans le projet de SCOT, il y a déjà sur Boos une opération qui remporte un grand succès mais en capacité insuffisante au regard des demandes, par ailleurs elle précise que beaucoup de personnes habitent des maisons individuelles des années 60/70 qui sont trop lourdes en entretien et que des personnes seraient prêtes à libérer pour autant qu'il y ait une offre véritable d'accueil de séniors autonomes.	habitat
Boos	28/03/15	Morlet Mme	O	Elle pose également la question de la satisfaction des besoins des jeunes générations, sachant que cette question peut se recouper avec la problématique de l'accessibilité du territoire en TEC.	habitat
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Elle habite le plateau depuis 20 ans et ne prend plus les bus car trop peu fréquents et les contraintes horaires à respecter avec des enfants ne sont pas compatibles avec la fréquence de la ligne qui dessert Boos. Elle indique aussi que cela fait 20 ans qu'elle entend dire qu'on va mettre en place une ligne performante de TEC sur Boos.	déplacements
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Mme Ndiaye souligne que maintenir l'aéroport peut contribuer à l'attractivité du territoire mais que pour envisager une rentabilité économique de l'équipement, il faut peut-être s'orienter vers d'autres types de lignes et vers des activités plus privées.	attractivité
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Elle souligne la nécessité d'encourager des formes d'habitat innovantes et moins consommatrices d'espace.	habitat
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Mme Ndiaye demande comment seront répartis les logements sociaux sur le territoire de la Métropole, est-ce à l'échelle globale ou y a-t-il une répartition sectorielle ?	habitat
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Elle soutient l'encouragement aux filières courtes et constate qu'il n'y a pas de marché sur Boos, mais attire l'attention sur la nécessité d'aider les producteurs locaux car produire localement coûte cher au regard des normes techniques et environnementales auxquelles il faut répondre.	agriculture
Boos	28/03/15	Ndiaye Mme	O	Mme Ndiaye indique qu'il faudra dans le cadre du projet de contournement Est de Rouen, des prescriptions fortes en matière de garanties aux riverains contre les nuisances du projet, notamment en matière de bruit et de paysage, avec une volonté d'aller au-delà du dispositif réglementaire existant.	projets
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	Mme le maire intervient en enquête publique pour conforter les inquiétudes de la commune exprimées à travers son avis favorable au projet de SCOT assorti de 2 réserves.	divers
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	En premier lieu inquiétude sur la densité de logements identifiée à 40 logements à l'hectare, demande 30 car craint de voir se développer sur la commune trop de petites maisons de ville avec de tous petits terrains.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	En second lieu demande la mise en œuvre d'une liaison de TEC performante en première phase du SCOT, Mme le Maire attire l'attention de la Métropole sur l'accélération de l'urbanisation de sa commune ces dernières années, en particulier sur le secteur de Franquevillette. Elle indique qu'au regard des prévisions du PLU, ce qui aurait du se faire sur 10 ans s'est réalisé sur 3 ans. Il y a dans cette nouvelle population une réelle demande de transports, or la ligne actuelle est insuffisante et pose les problèmes de l'amplitude horaire, du cadencement et des périodes hors scolaires.	déplacements
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	Mme le Maire constate que beaucoup de ses habitants vont à Franqueville récupérer la ligne F5 et sollicite une extension de cette ligne pour desservir sa commune.	déplacements
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	Mme le Maire rappelle la grande fréquentation de la route de Paris par les véhicules chaque jour.	déplacements
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	En matière de cadencement, elle donne l'exemple des personnes qui travaillent sur Rouen à 8 heures du matin et qui sont contraintes de prendre le bus de 6h30, avec l'encouragement à prendre son véhicule personnel. Elle souhaite donc qu'il y ait une véritable amélioration des horaires des TEC sur sa commune, en particulier pour les déplacements de type trajet/travail le matin et le soir, et une amélioration des transports en période extra-scolaire. Elle note que le filor fonctionne bien	déplacements
Boos	28/03/15	Tiercelin Françoise (maire)	O	S'agissant du projet de contournement est de Rouen, Mme le Maire souligne que dans la variante retenue, le hameau du Bosc est particulièrement impacté par le tracé, et souligne la nécessité de garantir la qualité de vie des riverains par la mise en place de mesures adaptées. Elle indique aussi que ce qui pose question dans ce projet de contournement c'est le principe d'un péage.	projets
Boos	28/03/15	Pesqueux M.	O	M. Pesqueux, premier adjoint au maire, souhaite conforter en enquête publique les inquiétudes de la commune traduites à travers les 2 réserves assorties à l'avis favorable de Boos sur le SCOT.	déplacements et habitat
Boos	28/03/15	Demangel Catherine	O	Mme Demangel conseillère municipale et troisième adjoint souhaite conforter en enquête publique les inquiétudes de la commune traduites à travers les 2 réserves assorties à l'avis favorable de Boos sur le SCOT.	déplacements et habitat
Boos	28/03/15	Monnier Jacky	O	M. Monnier conseiller municipal souhaite conforter en enquête publique les inquiétudes de la commune traduites à travers les 2 réserves assorties à l'avis favorable de Boos sur le SCOT.	déplacements et habitat
Boos	28/03/15	Grisel Bruno	O	M. Grisel adjoint au maire souhaite conforter en enquête publique les inquiétudes de la commune traduites à travers les 2 réserves assorties à l'avis favorable de Boos sur le SCOT.	déplacements et habitat
Boos	15/04/15	Tiercelin Mme, maire de Boos	R	Mme Tiercelin, en qualité de maire de la commune, réitère ses demandes auprès de la métropole soit avoir sur les pôles de vie une densité résidentielle inférieure, à 40 logements à l'hectare.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Boos	15/04/15	Tiercelin Françoise, maire de Boos	R	Elle demande le développement d'une offre de service performante en première phase du SCOT, ainsi que l'aménagement de la RD 6014 en première phase du SCOT, pour tenir compte de l'augmentation démographique de cette commune ces dernières années.	déplacements
Boos	15/04/15	Tiercelin Françoise, maire de Boos	R	Elle demande que l'aéroport de Boos conserve une activité.	économie
Canteleu	20/03/15	Petit Mme	R et O	Mme Petit est propriétaire foncier en indivision avec ses enfants de terrains sur le quartier du hasard, ces parcelles sont identifiées au PLU de Canteleu en zone AU et au SCOT en trame naturelle de l'espace rural. Elle est favorable à l'urbanisation de ce secteur totalement enclavé dans la ville et à proximité des réseaux et des TEC. Mme Petit est très sollicitée par des promoteurs immobiliers.	habitat
Canteleu	20/03/15	Garnier M.	R et O	M. Garnier est ancien agriculteur (élevage) et propriétaire foncier des terres sur le quartier du Hasard, désormais l'exploitation est reprise par son fils. M. Garnier est favorable au maintien de ces terres à vocation agricole(avec possibilité de diversification des activités agricoles).	agriculture
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Favorable au passage du secteur du Hasard en zone à vocation agricole	agriculture
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Il est souligné la baisse de la SAU sur le territoire de la Métropole et la recherche constante des agriculteurs de foncier disponible pour diversifier les pratiques agricoles (maraîchage, filières courtes…) que le SCOT promeut.	agriculture
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Présence sur le quartier du Hasard de la dernière ferme de Canteleu avec capacité de 30 Ha susceptible d'avoir un intêret économique réel.	agriculture
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Inquiétude sur le devenir de ce secteur au regard de l'incompatibilité entre le PLU actuel (secteur en zone AU) et le SCOT, quid si un promoteur achète demain ces parcelles ? La Métropole aura-t-elle les moyens de préempter ?	habitat
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains ont des inquiétudes sur les contours de la trame naturelle de l'espace rural.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains ne comprennent pas le sens de la réserve de la commune dans la mesure où il aurait été dit au conseil municipal que beaucoup de zones AU redeviendront non constructibles dans le projet de SCOT de la Métropole.	divers
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains constatent dans le dossier de SCOT des objectifs qui pourraient s'avérer contradictoires, en effet le secteur du Hasard est identifié en page 24 du Tome 5 du RP du SCOT sur une cartographie comme zone AU à proximité des TEC, le même secteur est identifié dans le DOO dans la trame naturelle de l'espace rural, et le DOO en page 21 indique "l'évolution des zones à urbaniser répondra à d'autres objectifs, environnementaux (TVB), urbain (proximité des TEC). En clair quelle est la portée de l'identification de ce secteur en trame naturelle de l'espace rural?	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains soulignent la présence d'éléments de biodiversité sur ce secteur (mare, rivière souterraine, présence d'un apiculteur…).	trame verte et bleue

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains estiment qu'il n'est pas raisonnable de vouloir densifier la commune de Canteleu qui a déjà fait la preuve de la ville sur la ville, et qui par ailleurs a un potentiel de logements vacants.	habitat
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains indiquent que Canteleu est dans le périmètre de la Charte du PNR et s'interrogent sur la compatibilité entre la charte et l'urbanisation de ce secteur.	habitat
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains se demandent si les objectifs de production de logements ont pris en compte la saturation de la route de Duclair, même réflexion sur l'ensemble du territoire de la Métropole.	habitat
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains s'interrogent sur la possibilité de prolongement du TEOR au lycée hôtelier de Canteleu.	déplacements
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Les riverains adhèrent aux enjeux du tourisme rural mais encore faut-il laisser du foncier agricole disponible	tourisme
Canteleu	20/03/15	Eliot Mme	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Camel M.	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Devars d'Arnay M.	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Debonnaire M.	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Guilliot M.	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Lebret Mme	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	De Merbitz M.	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Simon Mme	O	Un courrier collectif sera adressé à la commission d'enquête. Voir C5 + courrier registre de Canteleu.	trame verte et bleue
Canteleu	20/03/15	Touyé Pierre	R	Il est favorable au maintien du secteur du Hasard en zone à vocation agricole de type maraîchère bio.	agriculture
Canteleu	non daté	Garnier Jacques	R	M. Garnier conseille pour se faire une idée de regarder le plan de la ville de Canteleu.	habitat
Canteleu	non daté	Petit Isabelle	R	Elle est propriétaire de terrains sur le secteur du Hasard et est favorable à un projet d'urbanisation au regard du fait que ces parcelles sont déjà totalement enclavées dans la ville et que la commune a un besoin de logements, elle souhaite que le projet inclue une rue au nom de son grand-père.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Canteleu	non daté	Petit Isabelle	R	La commune de Canteleu a la chance d'avoir un poumon vert dans la ville, la forêt de Roumare.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Devars J.P	R	Il demande à la métropole si le SCOT permettrait la justification de zone agricole protégée pour l'espace du Hasard.	agriculture
Canteleu	non daté	Devars J.P	R	Il rappelle qu'en 2000 il y avait eu une pétition signée de 791 cantiliens pour le maintien de la zone du Hasard en zone naturelle.	trame verte et bleue
Canteleu	01/04/15	Collectif Citoyen de Protection du Hasard (43 signataires)	L	Le SCOT promeut la préservation des espaces naturels et agricoles et le ralentissement de l'artificialisation des sols, le maintien de ce secteur du Hasard en zone naturelle est donc en compatibilité avec le SCOT.	trame verte et bleue
Canteleu	01/04/15	Collectif Citoyen de Protection du Hasard (43 signataires)	L	Il y a contradiction entre la volonté de la métropole d'identifier ce secteur en trame naturelle de l'espace rural, et l'identification dans le SCOT de la priorité à l'urbanisation des nouveaux espaces dans le périmètre d'attractivité des transports en commun.	trame verte et bleue
Canteleu	01/04/15	Collectif Citoyen de Protection du Hasard (43 signataires)	L	Un projet d'urbanisation sur le Hasard ne serait pas incompatible avec la charte du PNR qui fixe le potentiel d'artificialisation des sols pour Canteleu.	habitat
Canteleu	01/04/15	Collectif Citoyen de Protection du Hasard (43 signataires)	L	Le collectif déplore l'absence de positionnement clair de la commune à travers sa réserve.	divers
Canteleu	01/04/15	Collectif Citoyen de Protection du Hasard (43 signataires)	L	Il demande que soient identifiés dans le futur PLUI la mare sur le secteur du Hasard et le Bois du Hasard.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Castela Corine	R	Conseillère municipale de Canteleu, elle demande l'identification du secteur du Hasard en zone agricole, dans l'idée de laisser la possibilité à la SAFER d'agir pour la préservation d'une activité agricole sur ces terrains.	agriculture
Canteleu	non daté	Castela Corine	R	Le SCOT pointe le besoin de développer les filières courtes et l'activité de maraîchage, c'est une opportunité et créateur d'emplois et de richesses.	agriculture
Canteleu	non daté	Castela Corine	R	En cas de transformation de terres agricoles ou naturelles en terrains à bâtir, y a-t-il des mesures compensatoires ? Sur la même commune ou ailleurs sur la métropole ?	agriculture
Canteleu	non daté	Héliot Mme	R	Elle demande la préservation de cet espace pour l'agriculture et le maraîchage, mais surtout lui donner une fonction et ne pas en faire un sanctuaire.	agriculture
Canteleu	non daté	Signature illisible	R	Il est demandé la préservation du secteur du Hasard pour développer une activité maraîchère, pour l'éducation à l'environnement, la protection de la biodiversité, les emplois et le bénéfice pour la commune.	agriculture
Canteleu	non daté	De Merbitz M.	R	Il demande la préservation de cet espace naturel.	trame verte et bleue

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Canteleu	non daté	Mourlanire Dominique	R	Il est étonnant que Canteleu n'ait plus de terres identifiées comme agricoles alors que ces terrains sont utilisés en pâture.	agriculture
Canteleu	non daté	Mourlanire Dominique	R	La présence de vaches en cœur de ville est une richesse.	agriculture
Canteleu	non daté	Mourlanire Dominique	R	Le nombre d'exploitations agricoles et le nombre de terres agricoles ne cessent de baisser.	agriculture
Canteleu	non daté	Lebret Odile	R	La présence de vaches en cœur de ville est une richesse.	agriculture
Canteleu	non daté	Lebret Odile	R	L'année 2015 est celle de la conférence Climat en France, il y a ici pour Canteleu une opportunité d'un espace dévolu à la biodiversité.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Dusanter-Thoumyre Sylvie	R	Le monde change et Canteleu n'est plus un village.	habitat
Canteleu	non daté	Dusanter-Thoumyre Sylvie	R	Le Bois du Hasard n'a aucune valeur forestière.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Messu Michel et Laugeois Sylvie	R	La richesse de Canteleu c'est d'avoir un côté très urbain et un village qui est la porte d'entrée sur les Boucles de la Seine.	divers
Canteleu	non daté	Messu Michel et Laugeois Sylvie	R	En 2015 aura lieu la conférence Climat à Paris, garder des espaces naturels est un enjeu pour les générations futures.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Messu Michel et Laugeois Sylvie	R	C'est aux décideurs politiques de faire preuve d'innovation pour porter des projets différents.	divers
Canteleu	non daté	Garnier Myriam	R	Mme Garnier est exploitante agricole et exploite en partie les terres sur le secteur du Hasard pour l'élevage de bovins allaitants, elle demande à conserver son outil de travail, pourquoi ces terres ne sont-elles pas identifiées comme terres agricoles ?	agriculture
Canteleu	non daté	Guilliot M.	R	Il refuse le projet autoroutier du contournement Est de Rouen, il faut étudier d'autres alternatives.	contournement Est de Rouen
Canteleu	non daté	Guilliot M.	R	il faut donner la priorité aux transports en commun et il faut qu'ils soient gratuits.	déplacements
Canteleu	non daté	Prouhet Franck	R	Conseiller municipal, il demande le maintien du secteur du Hasard en zone naturelle à vocation agricole, propice à la protection de la biodiversité et au développement de l'agriculture biologique.	agriculture
Canteleu	non daté	Prouhet Franck	R	Dans un contexte de réchauffement climatique et d'artificialisation excessive des espaces, c'est une opportunité.	trame verte et bleue
Canteleu	non daté	Prouhet Franck	R	Attention à ne pas prendre le prétexte du besoin de logements pour justifier d'une opération d'urbanisation sur le Hasard, alors qu'il y a des logements libres mais qui ne font pas l'objet d'acquisitions par manque de ressources des candidats.	habitat
Canteleu	non daté	Signature illisible	R	Opposition au projet de contournement Est de Rouen.	contournement Est de Rouen
Canteleu	non daté	Signature illisible	R	Il faut développer les transports en commun gratuits, développer le ferroviaire et le transport fluvial des marchandises.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Canteleu	non daté	Signature illisible	R	Demande de préservation du secteur du Hasard avec une réflexion sur la durée pour porter un projet agricole créateur d'emplois et de richesses.	agriculture
Cléon	non daté	Vatbois Jean-Michel Président du Directoire de Robert Stref et fils	R1	Il demande que l'on prenne en considération que le secteur "Le bois des Coutures-La Garenne" sur la commune de Cléon recèle un gisement alluvionnaire important et de qualité qui peut être extrait en carrière. Il ne serait pas bon d'interdire une exploitation de carrière de proximité avant un remblayage et une mise à disposition pour l'activité économique (artisanat-mixte prévu).	développement économique
Cléon	non daté	Vatbois Jean-Michel Président du Directoire de Robert Stref et fils	R1	Les grands gisements exploitables sont rares et celui-ci ne présente pas de contraintes environnementales majeures.	environnement
Cléon	non daté	Vatbois Jean-Michel Président du Directoire de Robert Stref et fils	R1	Il faut se garder une possibilité réglementaire pour réaliser une telle activité même si la zone économique serait plus réduite ou ne verrait pas le jour.	développement économique
Cléon	non daté	Vatbois Jean-Michel Président du Directoire de Robert Stref et fils	R1	Une carrière est une source de revenus importante pour une commune et permet une mise à disposition de foncier au moindre coût pour la collectivité.	économie
Cléon	non daté	Vatbois Jean-Michel Président du Directoire de Robert Stref et fils	R1	Il est bon de permettre le remblayage d'anciennes carrières en eau ; la Métropole et le bassin parisien ont besoin de pouvoir stocker des matériaux inertes non recyclables issus des chantiers de démolition	développement économique
Darnétal	01/04/15	Auregan Pascal	O	M. Auregan attire l'attention de la Métropole sur la nécessité de rétablir l'équilibre en matière d'offre de logements sociaux sur le territoire, la commune de Darnétal est déjà très pourvue, y-a-t-il sectorisation des objectifs de logements sociaux en fonction de la réalité des territoires?	habitat
Darnétal	01/04/15	Auregan Pascal	O	Il est favorable à une démarche d'intercommunalité si toutes les questions liées à l'aménagement du territoire sont abordées et traitées en cohérence (habitat, transports, équipements, commerces…).	divers
Darnétal	01/04/15	Auregan Pascal	O	il pose la question des équipements intercommunaux, la métropole a-t-elle un rôle à jouer dans la pérennisation de ces équipements, pour permettre le" vivre ensemble" ?	armature
Darnétal	01/04/15	Auregan Pascal	O	M. Auregan insiste sur l'opportunité de prolonger le TEOR jusqu'à la gare de Darnétal et jusqu'au quartier de Muchedent, il lui semble que le développement des TEC dans cette partie de la commune est pertinent avec le devenir de la friche Aoustin identifiée au PLU de Darnétal à vocation future d'habitat. Il demande à la métropole s'il a été fait une étude de faisabilité en ce sens.	déplacements
Darnétal	01/04/15	Auregan Pascal	O	Dans quelle mesure l'intercommunalité pèse sur le devenir d'une commune ?	armature
Darnétal	01/04/15	Réaux Hervé	O	M. Réaux demande à la Métropole de procéder à un rééquilibrage des logements sociaux sur le territoire.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Darnétal	01/04/15	Réaux Hervé	O	Il demande le prolongement du TEOR sur la commune de Darnétal pour lui permettre de se développer, en particulier en prévision de la création d'un nouveau quartier sur l'ancienne friche industrielle Aoustin.	déplacements
Darnétal	01/04/15	Réaux Hervé	O	M. Réaux constate que les personnes qui demeurent dans le quartier de Muchedent sont privées d'accès au centre de Darnétal, même si Filor fonctionne bien, il n'y a pas de filor le dimanche pour rejoindre par exemple le marché de Darnétal.	déplacements
Darnétal	16/04/15	Réaux Hervé	R	Dans le DOO du SCOT, il est indiqué le caractère stratégique des gares sur tout le territoire de la Métropole et le développement de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre des futures lignes ferroviaires, or il avait été dit aux habitants en réunion publique que la gare de Darnétal ne réouvrirait jamais. Qu'en est-il ?	déplacements
Darnétal	16/04/15	Réaux Hervé	R	Il est important de rééquilibrer l'offre de logements sociaux sur le territoire de la métropole, pour exemple Darnétal est à 42 %.	habitat
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Il faut considérer un seul pôle de vie ouest rassemblant Duclair, Le Trait et Yainville.	armature
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Les objectifs de densité résidentielle sont-ils compatibles en matière de gestion des contraintes d'assainissement avec la STEP de Duclair ?	habitat
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Quel est le rôle des pôles de vie dans la production de logements adaptés aux séniors ?	habitat
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Pourquoi n'est-il pas fait état de de la zone artisanale lesMonts à Duclair, alors qu'il est question de la zone d'activités Gargantua à Saint-Pierre de Varengeville, pourtant identifié comme village ?	économie
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Quel est le rôle des pôles de vie dans la pérennisation des équipements inter-communaux (gymnase, conservatoire, MJC) et quel rôle joue la Métropole ?	armature
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Le SCOT n'identifie pas les liens fonctionnels entre Barentin et le pôle de vie ouest, alors qu'il le souligne pour Isneauville qui doit renforcer les liens avec Quincampoix.	armature
Duclair	30/03/15	Crochemore Daniel	L	Il y a nécessité à renforcer l'offre de transports entre Duclair et Barentin au regard du fait que bon nombre d'équipements publics se situent à Barentin.	déplacements
Grand-Couronne	24/03/15	Lisiecki Philippe	O	S'étonne de ne pas voir l'avis de Grand-Couronne alors que la commune a selon lui délibéré (mais fin octobre semble-t-il donc en dehors de la période de consultation),	procédure
Grand-Couronne	24/03/15	Lisiecki Philippe	O	Demande à ce que la ligne de bus 32 (Elbeuf - Rouen) qui passe par les Essarts soit confortée et peut-être envisager une liaison plus rapide de type Fast car le temps de trajet entre les Essarts et Rouen est si long que cela incite les habitants à plutôt prendre leur véhicule personnel que le bus. Repris dans le courriel C1.	déplacements
Hénouville	16/04/15	Association pour la défense de l'environnement et de la qualité de vie d'Hénouville	L	La prise en compte des enjeux de biodiversité et de préservation de la nature ordinaire nécessitera une démarche pédagogique longue pour impulser les changements de comportements des habitants.	trame verte et bleue

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Hénouville	16/04/15	Association pour la défense de l'environnement et de la qualité de vie d'Hénouville	L	L'association demande à la métropole à titre de proposition dans le cadre du SCOT, que soit étudiée la restauration et la préservation d'un panorama situé sur la terrasse boisée de Bellevue en direction du marais d'Hénouville. Cette même demande avait été faite aux services de l'État il y a plusieurs années, aujourd'hui les arbres ont fermé le paysage à cet endroit.	paysage
Isneauville	14/04/15	Ducable Gérard (maire honoraire d'Isneauville)	R	Pour Isneauville, poursuivre le maillage des déplacements doux vers Quincampoix et Bois-Guillaume en privilégiant les axes naturels (passerelle à créer au-dessus de la rocade à Bois-Guillaume). Délester une partie de la circulation entre le rond-point du Cailly et les Rouges Terres. Ligne 7 jusqu'à Isneauville avec nouvelle cadence vers les Rouges Terres. Essayer de délester les convois exceptionnels au mieux.	déplacements
Isneauville	15/04/15	Peltier Pierre (maire d'Isneauville)	R	Isneauville étant un point d'entrée de la Métropole, est sensible aux problèmes d'accès et de circulation. Dans le SCOT ce sujet devrait être plus clairement affirmé. Dans le détail mes remarques sont les mêmes que M. Ducable.	déplacements
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	En tant qu'habitant de Duclair, il explique que les communes de Duclair et du Trait sont en synergie et complémentaires pour les habitants de la vallée, de sorte que l'approche des pôles de vie doit se faire en binôme pour ces deux communes.	développement urbain
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	M. Crochemore trouve très pertinente l'armature urbaine mais interroge la métropole : comment permettre l'animation des pôles de vie? Quel type de population encourage t-on dans les pôles de vie? Pourquoi le SCOT ne précise rien sur les structures adaptées pour l'accueil des personnes âgées encore autonomes car selon lui, les pôles de vie de par leur échelle, les services de proximité, ont vocation à attirer les personnes du 3ème âge. M. Crochemore souligne que si de telles structures étaient mises en œuvre, un grand nombre de personnes pourraient être amenées à quitter leur domicile devenu plus lourd en entretien. Ceci aurait pour effet de libérer des capacités de logement sans consommation de foncier.	habitat
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	Il interroge la Métropole, est ce qu'il n'était pas du ressort du SCOT d'encourager les équipements publics intercommunaux ? De telles structures intercommunales n'ont-elles pas un rôle à jouer dans l'animation des pôles de vie comme points d'appui des espaces ruraux ?	armature
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	M. Crochemore attire l'attention de la métropole sur les liens qui existent entre Duclair et Barentin, ne serait ce que dans la vie pratique (pôle emploi à Barentin, groupes de médecins spécialisés à Barentin…). Alors comment peut-on faire l'impasse sur les liaisons entre Duclair et Barentin ?	déplacements
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	Il parait important de développer une cohérence partagée d'aménagement et de transport entre la Métropole sur cette vallée et Barentin, M. Crochemore constate qu'en page 13 du DOO il est fait mention des connexions à développer entre le pôle de vie d'Isneauville et le territoire voisin avec Quincampoix.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	Le SCOT identifie la zone d'activités de Gargantua à développer à St Pierre de Varengeville sur la 1ère phase du SCOT, alors que la zone artisanale des Monts à Duclair est en capacité d'accueillir des activités, il pose la question le SCOT n'est-il pas une opportunité pour voir le développement à l'échelle d'un territoire plus large que commune par commune ?	économie
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	Il semble à M. Crochemore qu'un diagnostic du territoire est pertinent pour comprendre comment il fonctionne et ainsi mettre en place une politique cohérente avec les territoires voisins.	divers
Jumièges	26/03/15	Crochemore Daniel M.	O	M. Crochemore interroge la Métropole sur le modèle de développement de Saint-Paul, assimilé à Duclair avec les mêmes objectifs de densité ou hameau ?	habitat
La Bouille	03/04/15	Bouvet M.	R	M. Bouvet, conseiller municipal, a étudié le dossier.	divers
La Bouille	09/04/15	Meng Jacques	R	M. Meng, conseiller municipal, a étudié le dossier et souhaité que la commune précise un point sur le développement touristique.	tourisme
La Bouille	13/04/15	Commune	R	La commune a pris une délibération en date du 13 avril 2015 pour que soit ajoutée dans le DOO du SCOT en page 97 dans le paragraphe dévolu au soutien des activités touristiques et culturelles, la phrase suivante : "en complément du nouveau ponton fluvial d'escale croisière prévu à la Bouille dans le projet Métropole 2015/2025 pour promouvoir l'offre type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, renouant ainsi avec l'histoire du XIXème siècle".	tourisme
La Londe	13/04/15	Bécasse M.	R et O	Il est favorable à construire la ville sur la ville pour stopper la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers.	habitat
La Londe	13/04/15	Bécasse M.	R et O	il est favorable au maintien des activités agricoles, à Cléon il ne reste qu'un agriculteur et il constate la disparition d'espaces pour des zones à vocation économique, exemple le Moulin IV, alors même que Cléon est déjà couvert par les activités économiques à raison d'un tiers de son territoire.	agriculture
La Londe	13/04/15	Bécasse M.	R et O	Attention, la disparition des zones naturelles, ça va très vite, à l'époque de l'installation de l'usine Renault, il y avait eu une obligation de ceinture verte autour du site, aujourd'hui il n'en reste pas grand-chose.	trame verte et bleue
La Londe	13/04/15	Bécasse M.	R et O	Il interroge la métropole sur un projet commercial sur la zone de la Garenne avec la possible disparition d'une zone boisée de 80 ha, et pose la question : est-il pertinent de multiplier les zones d'activité ?	commerce

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
La Londe	13/04/15	Lafarge Granulats	L	Lafarge Granulats a des inquiétudes sur le site d'exploitation d'Anneville-Ambourville avec l'identification dans le SRCE du Bois des Nouettes en réservoir de biodiversité et la demande du PNR de reprise de ce classement dans la trame naturelle du SCOT, alors que dans le plan du Parc 2013/2025 ce site est classé en espace semi-naturel. La société Lafarge ne comprend pas la demande du PNR qui va à l'encontre de son propre classement et indique qu'elle se positionne clairement dans la durée sur cette carrière (investissement de 5 millions d'euros en 2009 et 2010, propre quai de chargement fluvial),ce site a des possibilités d'extension, d'autant que l'autorisation d'exploiter prendra fin en 2020. Le Bois des Nouettes, outre qu'il n'est pas considéré comme un réservoir dans la charte du parc, est à proximité immédiate du site d'exploitation. Le SCOT doit prendre en compte le SRCE, et non reprendre à la parcelle les éléments constitutifs du SRCE.	trame verte et bleue
Le Houlme	30/03/15	Coté Hervé	O	Est venu se renseigner sur le projet de SCOT et demande le prolongement de la ligne Téor jusqu'au Houlme et Malaunay (actuellement terminus à Notre-Dame-de-Bondeville)	déplacements
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Mme Barray a des craintes sur la continuité du bâti entre les communes de Yainville et Le Trait et interroge la Métropole sur l'application du principe de coupures d'urbanisation entre ces deux communes.	trame verte et bleue
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Elle déplore l'absence de cœur de ville sur la commune du Trait, fruit d'une urbanisation galopante en longueur sur la commune	habitat
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Elle salue la reconnaissance dans le DOO de la valeur patrimoniale de la cité ouvrière du Trait mais s'interroge sur les leviers possibles pour contraindre les propriétaires à harmoniser les façades et les extensions, qui dénaturent le bâti traditionnel	habitat
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Mme Barray est consciente de l'opportunité pour la commune du Trait de la prise de compétence urbanisme de la Métropole dans la projection du PLUI.	divers
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Elle se félicite des transports en commun sur sa commune qui desservent Rouen rapidement et pour un coût très raisonnable.	déplacements
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Mme Barray constate les synergies qui existent entre Yainville et Le Trait.	armature
Le Trait	03/04/15	Barray Sylvie	O et R	Elle se félicite de l'encouragement aux filières courtes dans le SCOT mais attire l'attention de la Métropole sur la difficulté à trouver des locaux pour organiser la vente de produits locaux, exemple concret d'une AMAP qui ne trouve pas actuellement de locaux sur Duclair.	agriculture
Le Trait	non daté	Barray Sylvie	R	Elle souligne la crainte d'un développement urbain en continuité entre Le Trait et Yainville.	habitat
Le Trait	non daté	Barray Sylvie	R	Il faut mettre en place sur la commune du Trait un véritable cœur de ville.	habitat
Le Trait	non daté	Barray Sylvie	R	Il faut soigner la qualité architecturale des rénovations et aggrandissements sur la cité ouvrière du Trait.	habitat
Le Trait	non daté	Barray Sylvie	R	Il est important d'améliorer l'entrée de ville.	paysage
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Gluck Colette	O	Demande le classement du secteur du Bel Event en zone naturelle et de la Ferme des Bouillons en zone à protéger. Mme Gluck fera une déposition par courriel. Voir C16.	trame verte et bleue

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Colasse Patrice et Magoarou Pascal	O	Élus de l'opposition municipale M. Colasse (ancien maire) et M. Magoarou, approuvent les dispositions du projet de Scot qui classent en zone naturelle à protéger le secteur du Bel Event ainsi que la Ferme des Bouillons	trame verte et bleue
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Colasse Patrice et Magoarou Pascal	O	Ils désapprouvent la position de la majorité municipale sur les réserves émises lors du conseil municipal du 19 février 2015. Feront une déposition par courriel.	-
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Maheu Marie-Jo et Vue Philippe	O et L	Ces deux représentants de l'association de protection de la Ferme des Bouillons, approuvent le classement en zone naturelle et agricole du secteur du Bel Event et s'oppose à son classement en zone urbanisable.	trame verte et bleue
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Maheu Marie-Jo et Vue Philippe	O et L	Ils approuvent les orientations du Scot : limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers	trame verte et bleue
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Maheu Marie-Jo et Vue Philippe	O et L	Ils approuvent notamment le développement d'une agriculture de proximité, l'augmentation de la part des produits biologiques, le développement des produits locaux et des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement.	agriculture
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Villery Sébastien et Lemaire Laurent	O	Ces deux personnes demandent le maintien en zone AU du secteur du Bel Event et sont favorables à la protection de la Ferme des Bouillons. Ils feront une déposition par courriel ou par courrier.	habitat
Mont-Saint-Aignan	07/04/15	Berthelot Josiane	O	Mme Berthelot pensait que le commissaire enquêteur était un représentant de la Métropole et elle était venue lui exposer un problème de stationnement de véhicules sur les trottoirs près d'une résidence pour personnes âgées. Je lui ai conseillé d'adresser un courrier au président de la Métropole.	divers
Mont-Saint-Aignan	15/04/15	Hébert Sylviane (2ème adjointe au maire)	R	Ne pas compromettre l'urbanisation de tout ou partie du site du Bel Event.	habitat
Mont-Saint-Aignan	15/04/15	Hébert Sylviane (2ème adjointe au maire)	R	Faire figurer la zone Vatine/Bretèque parmi les pôles majeurs tertiaires de la Métropole.	commerce
Mont-Saint-Aignan	15/04/15	Hébert Sylviane (2ème adjointe au maire)	R	La programmation en matière de logement doit être considérée comme une orientation générale à l'échelle du territoire de la Métropole	habitat
Mont-Saint-Aignan	15/04/15	Lemonnier Sylvie (conseillère municipale)	R	Limiter l'application des seuils minimaux de densité aux abords de la seule ligne Téor.	habitat
Mont-Saint-Aignan	16/04/15	Lechevalier Laurence (conseillère municipale)	R	Avis conforme à celui de la mairie.	divers
Mont-Saint-Aignan	16/04/15	O'Quin Laure (conseillère municipale)	R	Ne pas compromettre l'urbanisation du site du Bel Event.	habitat
Mont-Saint-Aignan	16/04/15	O'Quin Laure (conseillère municipale)	R	Faire figurer la zone de la Vatine parmi les pôles majeurs tertiaires de la Métropole.	commerce
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer est opposée à la densification urbaine car considère et constate sur sa commune que la concentration de population génère des troubles de voisinage.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer est favorable au développement des TEC mais posséder un véhicule est indispensable donc il ne faut pas sacrifier la politique de stationnement dans les espaces urbains.	déplacements
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Elle trouve que le SCOT n'évoque pas les questions de sécurité qui sont pourtant en lien avec les objectifs du SCOT dans la mesure où un manque de sécurité dans les espaces urbains peut contraindre les familles à aller chercher à la campagne une tranquillité de vie et un environnement sécurisé.	sécurité
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer attire l'attention de la métropole sur la politique tarifaire en matière d'accès aux transports et aux équipements culturels, en particulier au-delà de 5 personnes.	déplacements
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer est sceptique sur la mixité sociale et en particulier la mixité générationnelle.	habitat
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Elle encourage le développement du tourisme autour de la Seine et constate le succès de l'aménagement des chemins de halage .	tourisme
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Elle encourage les grandes manifestations de type Armada qui sont véritablement attractives pour les touristes et qui donnent à Rouen une véritable identité à l'extérieur de son territoire.	tourisme
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer soutient le développement des commerces de proximité mais attire l'attention sur la nécessité de places de stationnement pour attirer la clientèle et ainsi rendre ces commerces de proximité viables économiquement.	commerce
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	En matière d'urbanisation dans les espaces urbains, elle est favorable aux petites maisons de ville avec jardin car elle considère que cela responsabilise les occupants sur le plan de l'entretien de leur habitation.	habitat
Notre-Dame-de-Bondeville	25/03/15	Bouyer Mme	O et R	Mme Bouyer est favorable à ne pas créer de pôle commercial majeur qui condamne le petit commerce.	commerce
Petit-Quevilly	01/04/15	Commune	L	La commune qui ne s'était pas exprimée sur le temps de la consultation, a pris une délibération sur le temps de l'enquête publique pour exprimer un avis favorable sur le SCOT qui correspond aux orientations et développements engagés par la commune.	divers
Sahurs	non daté	MM. Suganas Eric et Hervé SCI du Val aux Daims – Saint-Aubin-Epinay	R	Favorables au SCOT sur les objectifs de limiter la consommation d'espace pour faire de l'habitat et sur le fait de promouvoir la construction de logements sur des friches industrielles. Il sont propriétaires d'une telle friche sur la commune de Sahurs, or ce secteur est actuellement classé dans le POS en zone artisanale. Il souhaitent donc que le SCOT conduise à une révision du POS pour revoir la destination de leurs parcelles et permettre la construction d'habitats.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Sahurs	15/04/15	Comont Denis	L	Il met en avant l'absence de cartes regroupant l'ensemble des points et lieux constituant le paysage des rives de Seine en particulier dans le secteur de la boucle de Roumare qui présente des points de vue pittoresques, une grande diversité des milieux naturels et de la biodiversité, des monuments historiques... Il joint en annexe à son courrier une telle carte.	trame verte et bleue
Sahurs	13/04/15	Comont Denis	L	Il comprend les projets de la Métropole sur le site du château de Robert le Diable, sur la protection de la ressource en eau potable avec les sources de Moulineaux, les mesures de sauvegarde et contraintes pour les habitants vivant sur un site classé. C'est pourquoi, le développement d'une plate-forme logistique sur ce site classé lui semble incohérent et discrédite le SCOT en venant contredire les protections des monuments, des paysages et milieux naturels. L'impact d'une telle activité serait visuel (en contradiction avec la Bouille et dans les perspectives de monuments protégés et chemins de promenade) et sonore avec l'activité des transporteurs. Il souhaitre alerter sur le risque que cette implantation peut occasionner pour les communes voisines et leurs habitants et sur le préjudice durable généré sur les sites remarquables de la boucle de Roumare et leur potentiel touridtiquer et économique. Dans ses propos, il a également indiqué que le développement de RVSL devrait s'arrêter au droit du château de Robert le Diable qui est le point d'inflexion des trois boucles de la Seine et un point de différentiation des trois entités géographiques.	trame verte et bleue
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Il constate que le SCOT marque une inflexion salutaire dans les orientations de développement de la Métropole avec une volonté de prise en compte des contraintes environnementales, paysagères et humaines.	environnement
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Il s'oppose au site de transit de sédiments de dragage qui va créer des nuisances et est contradictoire avec les projets d'ampleur limitée que le SCOT peut admettre par exception ainsi qu'avec les objectifs de qualité paysagère du territoire en particulier du site de la Bouille.	environnement
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Il signale que cette exploitation, fonctionne en totale illégalité sur des terrains classés naturels au POS.	urbanisme
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Les difficultés d'accès feront que les gros porte conteneurs ne remonteront jamais la Seine et que le surcoût pour les bateaux remontant la Seine est de 30% par rapport au Havre. Il demande donc de stopper l'approfondissement de la Seine en ne maintenant qu'un dragage d'entretien.	développement économique
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Sur le projet RVSL aval : il signale que ce projet est en totale contradiction avec les objectifs du SCOT. Il ne tient pas compte du classement de la boucle de Roumare dont le classement n'est pas indiqué dans le tome VIII du rapport qui a trait à l'articulation du SCOT avec les autres documents. Ce classement oriente le développement de l'agglomération avec une séparation des zones industrielles et paysagères.	environnement

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Le projet RVSL aval est en contradiction avec le SCOT sur : - le positionnement indiqué de RVSL en zone urbaine, - la limitation de l'artificialisation des berges et la restauration d'un écosystème de prairies humides,	environnement
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Les implantations logistiques devraient se faire en priorité sur d'autres surfaces foncières comme le site Pétroplus.	développement économique
Sahurs	15/04/15	Thomas Jean-Michel	L	Le tourisme fluvial est une solution qui permettrait de concilier la préservation environnementale et paysagère de ce site sans l'urbaniser ni l'enlaidir. L'accueil de bateaux de tourisme est possible sur les quais créés à Moulineaux.	tourisme
Saint-Aubin Celloville	-	Commune	L	La commune a souhaité insérer au registre d'enquête publique la délibération du 16 décembre 2014 approuvant le SCOT avec réserves, délibération prise en compte dans le cadre des avis des personnes publiques associées.	divers
Saint-Etienne-du-Rouvray	28/03/15	Pesquet Elisabeth	O	Souhaiterait visualiser la zone concernée par le quartier Guérin et connaître précisément la localisation des espaces qui seront protégés (trame silicicole)	trame verte et bleue
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	M. Wulfranc rappelle dans son courrier la position de son conseil municipal qui a émis un avis favorable avec réserves au projet de SCOT afin que les orientations stratégiques de développement affirmées au PLU de la commune soient prises en compte dans le SCOT et que les dispositions du SCOT ne posent pas de contraintes pouvant compromettre ses intérêts.	urbanisme
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Le développement urbain doit se poursuivre sur le secteur Guérin qui constitue la principale réserve foncière. Il forme l'un des trois points d'appui de l'armature urbaine de la ville et doit permettre sur 84 hectares une urbanisation harmonieuse assurant la continuité entre le plateau du Madrillet et la vallée de Seine.	urbanisme
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	La capacité du nouveau quartier Guérin est estimée à 2800 logements soit à horizon 2030 environ 6000 habitants.Il représente une composante du dynamisme démographique, économique et fiscal de la commune. Ce projet constitue une opportunité dans le projet de la Métropole grace à sa localisation privilégiée et renforce les liaisons est-ouest, à la fois enjeu communautaire et local.	urbanisme
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Réserve émise sur la reconnaissance explicite au SCOT du projet de développement Guérin : la ville souhaite que le DOO mentionne le projet Guérin comme un projet d'envergure à vocation mixte devant permettre de participer aux objectifs démographiques et de l'habitat de la Métropole.	urbanisme
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Réserve émise concernant la mention du projet Guérin sur la thématique transport en commun du DOO : le projet Guérin devra être mentionné dans le DOO dans la thématique transport en commun.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Réserve émise concernant la suppression du réservoir boisé du secteur Guérin et sa transformation en corridor boisé : les enjeux dans le secteur portent essentiellement sur la trame silicicole : les réservoirs et corridors silicicoles ainsi que les lisières forestières de 30 m sont à maintenir. En revanche, les enjeux sont moindres sur réservoirs et corridors boisés. Les réservoirs boisés doivent être transformés en corridors boisés. Les corridors ne contredisent pas la réalisation d'un projet d'urbanisation si absence d'incidence sur leur fonctionnalité avec mesure de compensation.	trame verte et bleue
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Réserve émise concernant l'affinement local des périmètres de la Vente Olivier et de la trame d'espace agricole sur Guérin en vue de sa suppression car cette trame apparait incongrue dans un secteur où aucune activité de ce type n'existe.	trame verte et bleue
Saint-Etienne-du-Rouvray	14/04/15	Wulfranc Hubert, maire	L	Réserve émise concernant le lancement d'un travail spécifique d'orientations d'aménagement sur Guérin dont les résultats sont attendus avant l'approbation du SCOT. Ce travail doit permettre de s'assurer que les grandes lignes du futur projet pourront s'inscrire de manière compatible avec les grandes orientations du SCOT. Les deux réunions de travail montrent que le respect de la trame silicicole, des corridors boisés et des lisières de forêt ne sont pas incompatibles avec le projet Guérin.	trame verte et bleue
Saint-Martin-de-Boscherville	23/03/15	Lhuillier M.	O	M. Lhuillier souhaitait se renseigner sur les principaux axes du SCOT	divers
Saint-Martin-de-Boscherville	23/03/15	Lhuillier M.	O	M. Lhuillier attire l'attention de la Métropole en matière de modes doux de déplacements, sur la pertinence de créer une véritable liaison entre le quartier du Genetey et le centre bourg de type voie verte. Actuellement cette liaison se fait par les cavées montante et descendante mais sans aucun aménagement spécifique et sans sécurité pour les usagers car empruntée à la fois par les véhicules, les 2 roues, les cavaliers et les piétons. Un tel projet contribuerait à favoriser les modes de déplacements doux vers le village de Saint-Martin.	déplacements
Saint-Martin-de-Boscherville	23/03/15	Lhuillier M.	O	M. Lhuillier constate que tous les récents projets d'aménagement sur la commune s'étendent vers la commune de Quevillon avec disparition d'espaces agricoles. Il souhaite savoir si ce type d'urbanisation linéaire est compatible avec les objectifs du SCOT.	habitat
Saint-Martin-de-Boscherville	23/03/15	Lhuillier M.	O	Il souhaite aussi savoir quels sont les objectifs du SCOT en matière de protection des coteaux, problématique rencontrée également sur cette commune.	trame verte et bleue
Saint-Paër	non daté	Cocagne Michelle	R	Le SCOT promeut un développement modéré des bourgs et villages, Mme Cocagne demande la mise en constructibilité de parcelles dont elle est propriétaire.	habitat
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Mme Perche trouve l'enveloppe maximale de consommation des espaces sur le temps du SCOT encore trop importante par rapport au niveau d'artificialisation des sols et également par rapport à la consommation sur la décennie 1999/2012	foncier
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle est opposée au projet de contournement Est de Rouen qui va consommer encore des espaces, qui va déplacer le problème pollution de la ville vers les extérieurs et qui va générer encore de l'urbanisation en lien avec l'infrastructure.	contournement Est de Rouen

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Mme Perche craint également les conséquences du projet de LNPN sur l'environnement.	projets
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle s'interroge quand elle lit dans le rapport de présentation, tome 6 page 23 que d'autres projets structurants pourront être réalisés sur le temps du SCOT.	divers
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Mme Perche ne croit pas à la compensation, elle considère que quand un espace naturel est détruit, la destruction est irréversible et on ne compense rien du tout.	trame verte et bleue
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle regrette l'éloignement des centres de décision, en particulier avec la métropole qui avec toutes ses prises de compétence, en vérité prend les décisions bien loin des citoyens, elle préfère le rapport de proximité avec la commune et demeure sceptique sur le bénefice de l'intercommunalité.	armature
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Mme Perche note que le SCOT assure la protection des captages mais souligne qu'à St Pierre, les habitants dépendent du captage de Limésy situé hors périmètre SCOT.	ressources
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle trouve le SCOT quasiment muet sur les énergies renouvelables, constate que la métropole est très en retard sur ces questions par rapport à d'autres régions, et souligne que favoriser les énergies renouvelables c'est aussi créer des emplois. En matière d'énergie, quelles mesures prendre pour faire diminuer l'éclairage public ?	énergie
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Mme Perche met en avant la difficulté des forêts fermées au public, comme c'est le cas au Bois Joli sur lequel le nouveau propriétaire a fait monter des clôtures de 2 mètres, ce qui pose question pour la grande faune.	trame verte et bleue
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle valide l'idée de mettre en avant la filière agricole biologique mais trouve que ce soutien arrive bien tardivement.	agriculture
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	En tant qu'habitante de la vallée de l'Austreberthe, elle indique que la zone d'attractivité pour les habitants c'est Barentin (équipements publics, commerces..), or il n'y a pas de transport pour faire la liaison, elle sait que Barentin n'est pas dans le périmètre de la Métropole mais indique que ceux qui sont pénalisés ce sont bien les habitants de la métropole.	déplacements
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	En matière de transports, elle constate parfois des cars trop peu remplis, il faudrait peut-être réfléchir à des transports moins grands et plus fréquents.	déplacements
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle s'étonne que dans le rapport de présentation, il soit indiqué que le territoire n'est pas soumis au risque nucléaire.	risques
Saint-Pierre-de-Varengeville	09/04/15	Perche Michèle	O	Elle fait valoir que la réduction de la pollution est un facteur d'attractivité du territoire. Courrier à suivre.	attractivité
Saint-Pierre-de-Varengeville	15/04/15	Perche Michèle	L	Mme Perche a annexé au registre d'enquête le courrier électronique envoyé au siège. Voir C27.	divers
Siège enquête	31/03/15	Monnier Brigitte	O	Mme Monnier est venue se renseigner sur le projet de SCOT, car attentive à la lecture des publications de la Métropole, sensible au maintien de ce qui fait l'attractivité d'un territoire(qualité de vie, nature, culture, emploi).	attractivité

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	27/03/15	Lisiecki Philippe	C1	Le hameau des Essarts a fait l'objet d'une urbanisation importante qui nuit à son caractère rural, M. Lisiecki attend du SCOT une meilleure préservation des espaces naturels et ruraux.	trame verte et bleue
Siège enquête	27/03/15	Lisiecki Philippe	C1	Il demande une amélioration des moyens de transport entre les Essarts et Rouen.	déplacements
Siège enquête	27/03/15	Lisiecki Philippe	C1	Il constate la multiplication des aires de covoiturage aux essarts, peu interessantes visuellement pour les riverains en semaine et désertes le week-end.	déplacements
Siège enquête	04/04/15	Coudin Gérard	C2	Il demande l'intégration dans les projets d'aménagement des ZAC Marignan à Elbeuf et de la Plaine du levant à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, de voies de communication en modes doux et TEC pour assurer la continuité des trajets des usagers (exemple : domicile/gare/entreprise).	déplacements
Siège enquête	01/04/15	Association de protection de la ferme des Bouillons	C3	L'association s'interroge sur le devenir du secteur du Bel Event, et souhaite le retour de cette zone en zone naturelle agricole. Elle fait le constat dans le projet de SCOT de sujets allant dans ce sens : limitation des espaces naturels, développement d'une agriculture de proximité, augmentation de l'agriculture biologique, volonté de développer les activités pédagogiques en milieu agricole et encouragement aux filières courtes.	agriculture
Siège enquête	01/04/15	Association de protection de la ferme des Bouillons	C3	L'association constate que ce secteur est dans le SCOT indiquée comme une zone naturelle, agricole, avec une frange urbaine.	trame verte et bleue
Siège enquête	01/04/15	Association de protection de la ferme des Bouillons	C3	L'association attend la transcription de ces orientations dans le futur PLUI pour empêcher l'ouverture, même partielle, à l'urbanisation de ce secteur.	habitat
Siège enquête	07/04/15	Galvaire Liliane	C4	Mme Galvaire demande si un projet de trame bleue est identifié sur la commune de St Aubin les Elbeuf et demande les conséqences pour les riverains.	trame verte et bleue
Siège enquête	08/04/15	Collectif « Cantiliens de protection du Hasard »	C5	Satisfaction de voir le SCOT s'engager dans la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de voir le secteur du Hasard identifié dans la trame naturelle de l'espace rural.	trame verte et bleue
Siège enquête	08/04/15	Collectif « Cantiliens de protection du Hasard »	C5	Le collectif attire l'attention de la métropole sur la contradiction entre la préservation de cet espace naturel et la priorité affichée dans le SCOT à l'urbanisation à proximité des transports en commun, une partie de cette parcelle est dans le périmètre d'attractivité de la ligne TEOR. Elle constate également qu'un projet d'urbanisation dans ce secteur ne serait pas contraire aux dispositions relatives à l'enveloppe d'artificialisation des sols définie dans la charte du PNRBSN.	habitat
Siège enquête	08/04/15	Collectif « Cantiliens de protection du Hasard »	C5	Le collectif déplore la réserve formulée par la commune de Canteleu et surtout son caractère d'imprécision quand à ce qu'elle conçoit pour ce secteur.	divers
Siège enquête	08/04/15	Collectif « Cantiliens de protection du Hasard »	C5	Il est précisé que le PLU de canteleu n'identifie pas la mare existante sur cette parcelle et que le bois du hasard n'y fait pas l'objet d'une classification particulière.	trame verte et bleue
Siège enquête	08/04/15	Collectif « Cantiliens de protection du Hasard »	C5	Le collectif de riverains souhaite dans le futur PLUI le maintien de ce secteur en zone agricole et le classement du bois du hasard.	trame verte et bleue

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Adhésion aux enjeux de biodiversité et de protection des paysages, rappellent que l'activité d'extraction est encadrée par la législation ICPE et qu'à ce titre les études d'impact prennent en compte les thématiques environnementales.	trame verte et bleue
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Rappel du rôle des carrières dans la protection de la biodiversité.	trame verte et bleue
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	La filière constitue une économie de proximité, répondant ainsi aux objectifs du SCOT.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Satisfaction de voir que le SCOT identifie la question du remblaiement des carrières.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Sur la question cruciale de l'ouverture de nouvelles carrières qui sont dans le projet de SCOT ou empêchées ou contraintes fortement, l'Unicem constate qu'il y a d'une part méconnaissance du SRCE, d'autre part caractère déséquilibré du SCOT et erreur manifeste d'appréciation.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	L'Unicem rappelle les principes du SRCE : pas d'exclusion d'activités humaines, SRCE n a pas vocation à intervenir sur les modes de gestion de l'espace, les orientations du SRCE doivent être adaptées au niveau local, SRCE n'induit pas de règles d'interdiction, le SRCE renvoie à la démarche ERC et aux procédures administratives dans le cadre d'autorisations le SRCE souligne le travail des exploitants de granulats en faveur de la biodiversité, les réservoirs du SRCE ne doivent pas être préservés de toute activité.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Rappel de l'article L. 371-1 du Code de l'Environnement relatif à la définition de la TVB	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Erreur de droit du SCOT qui considère les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SRCE comme devant être préservés de toute activité.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	L'Unicem précise que les carrières ne sont pas sources de fragmentation et donne des exemples concrets de restauration de milieux naturels.	trame verte et bleue
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Il est contesté dans le DOO la présentation des activités de granulats avec les contraintes suivantes : "Par exception" et "des projets d'ampleur très limitée".	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Le SCOT est contraire au SRCE et empiète sur les compétences SAGE et SDC.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Le SCOT élargit de manière significative les continuités écologiques avec l'identification de la trame naturelle de l'espace rural.	trame verte et bleue
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Le SCOT a pour conséquence d'exclure les carrières.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Les documents de planification ne doivent pas contenir des interdictions générales et absolues.	divers
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	les documents de planification doivent concilier les différents intérêts en présence.	divers
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	le SCOT a commis une erreur d'appréciation sur les besoins et les potentialités d'extraction de granulats, aucun orientation dans le SCOT n'est précisée en vue de l'implantation de nouvelles carrières.	ressources

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Il y a aussi erreur d'appréciation en visant les matériaux de recyclage qui ne seront pas de nature à répondre à la demande au regard des grands projets de la métropole et des projets d'infrastructure routière et ferroviaire.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	L'Unicem oppose le principe de l'intelligibilité et de la clarté de la norme juridique.	divers
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Ils demandent que le SCOT rappelle que les carrières ne sont pas constitutives d'une urbanisation	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Demande de reconnaissance dans le SCOT de la nécessité économique des carrières.	ressources
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Demande d'indiquer dans le SCOT que la carrières ne sont pas exclues de la TVB.	trame verte et bleue
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Demande de rappeler le principe de la doctrine ERC.	divers
Siège enquête	09/04/15	UNICEM Normandie	C6	Demande de préciser dans le SCOT que les PLU devront prendre des dispositions pour permettre l'activité d'exploitation de carrières.	ressources
Siège enquête	11/04/15	Vue Sascha	C7	La métropole est déjà très urbanisée et confrontée à une réduction constante de ses espaces naturels.	habitat
Siège enquête	11/04/15	Vue Sascha	C7	Il demande le maintien en zone naturelle du Bel Event et attire l'attention sur un risque de reconversion en espace commercial.	trame verte et bleue
Siège enquête	11/04/15	Vue Sascha	C7	Il approuve l'encouragement aux projets liés à l'agriculture de proximité.	agriculture
Siège enquête	11/04/15	Guerle Zago Pascale	C8	Il est intéressant de renforcer les liaisons entre Paris et Rouen, mais il peut être pertinent aussi de renforcer les liens entre Rouen et Caen.	déplacements
Siège enquête	12/04/15	De Valicourt Olivier et Marie-Laure	C9	Ils attirent l'attention de la métropole sur les conditions de mise en oeuvre de la politique de densification urbaine affichée par le SCOT.	habitat
Siège enquête	12/04/15	De Valicourt Olivier et Marie-Laure	C9	Les objectifs de qualité paysagère et environnementale des projets d'habitat sont satisfaisants mais leur mise en application est renvoyée aux PLU et futur PLUI, or en l'état actuel des documents d'urbanisme et compte tenu de la pression foncière (en particulier sur le plateau est), on a laissé se développer des opérations d'urbanisation sans cohérence avec le bâti environnant, conduisant à la perte d'identité de quartiers, de qualité de vie des riverains et l'apparition de nuisances. Pour éviter cela, ils demandent à la métropole la plus grande vigilance dans la rédaction des PLU, et s'interrogent sur les documents en cours de modification actuellement.	habitat
Siège enquête	12/04/15	De Villequier Michel	C10	A la lecture du dossier du SCOT, il se demande quelles sont les intentions du port de Rouen. Comment le GPMR peut-il s'affranchir des classements et protections des espaces naturels dans les boucles de la Seine ?	projet Port
Siège enquête	12/04/15	Verneuil-Barrault Sylvie	C11	Ou est la cohérence du SCOT entre la préservation des espaces naturels sur les berges de la Seine (Moulineaux, La Bouille, Sahurs) et les projets du port ?	projet Port
Siège enquête	12/04/15	Verneuil-Barrault Sylvie	C11	Comment le GPMR s'affranchit-il des règles de protection du périmètre de la charte du parc naturel, du site classé de la boucle de Roumare ?	projet Port

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	12/04/15	Verneuil-Barrault Sylvie	C11	Le port dégrade l'environnement (destruction du château de la Vacherie, effets de ruptures entre zones d'habitations), quid de la réparation de ces dommages environnementaux ?	projet Port
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	La SCI Vincente est propriétaire du Super U de Franqueville-Saint-Pierre, il y a un problème d'interprétation des règles définies dans le DAC du SCOT.	commerce
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	L'absence de délimitation à la parcelle pour les pôles intermédiaires fait qu'ils ne peuvent être regardés comme des zones d'aménagement commercial au sens du code de l'urbanisme.	commerce
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	S'agissant de la prescription du SCOT relative aux parcelles attenantes à un pôle dans un rayon d'une centaine de mètres, comment se détermine ce rayon, quels sont les points de repère ?	commerce
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	Quelles sont les conditions d'évolution des pôles intermédiaires ?	commerce
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	La règle posée par le SCOT concernant l'estimation des besoins futurs et existants comme condition d'évolution des pôles existants, ne saurait s'appliquer aux demandes d'implantation commerciale au regard de la directive n° 2006/123 du 12/12/2006, il est demandé à la Métropole de confirmer que cette règle n'est opposable qu'aux documents d'urbanisme et non aux demandes d'implantation commerciale.	commerce
Siège enquête	13/04/15	Bues Associés Avocats pour le compte de la SCI Vincente	C12	Il est demandé à la métropole de clarifier les règles d'implantation des magasins correspondant à des achats fréquents et occasionnels légers ; ces magasins peuvent-ils s'implanter dans les pôles commerciaux intermédiaires existants ou nouveaux ?	commerce
Siège enquête	13/04/15	Groupe d'élus EELV Caron Marie et Levillain Gérard	C13	Il est relevé des incohérences entre les zones à protéger et les zones à urbaniser sur la commune de Canteleu, nécessité de clarifier.	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	Groupe des élus de Mont-Saint-Aignan Colasse Patrice et Magoarou Pascal	C13	Soutiennent le SCOT et sont en désaccord avec les réserves émises par la commune de Mont-Saint-Aignan.	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	Groupe des élus de Mont-Saint-Aignan Colasse Patrice et Magoarou Pascal	C14	Demandent le maintien de la zone du Bel Event en zone naturelle ou agricole.	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	Groupe des élus de Mont-Saint-Aignan Colasse Patrice et Magoarou Pascal	C14	Ils demandent le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux sur la commune de Mont-Saint-Aignan conformément au PLH et au SCOT.	habitat

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	13/04/15	Groupe des élus de Mont-Saint-Aignan Colasse Patrice et Magoarou Pascal	C14	Ils demandent l'annulation par la métropole des dispositions du PLU de la commune dont la modification du 18/12/2014 vient à l'encontre des principes du SCOT avec deux dispositions : hausse du seuil de 12 à 20 logements pour l'application d'un quota minimum de logements sociaux et augmentation du ratio d'espaces libres sur la parcelle de 20% à 60 %.	habitat
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Les boucles de la Seine sont en site classé (boucle de Roumare), en zone Natura 2000, un espace de biodiversité remarquable, un atout formidable pour le tourisme, or le projet RVSL va impacter le paysage, comment est-ce possible?	projet Port
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Pourquoi le SCOT n'identifie pas un réel projet de valorisation des berges de la Seine?	attractivité
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Ou est la cohérence entre les investissements liés à la voie verte Val De La Haye/Sahurs et un paysage détérioré par l'activité de la station de transit et la plateforme multimodale du GPMR?	projet port
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Pourquoi ne pas développer ces projets industrialo-portuaires sur les friches?	projet Port
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Est-ce que le développement durable ne passe pas par l'acceptabilité sociale des projets?	divers
Siège enquête	13/04/15	Poulain Jean-Baptiste et Thérin Hélène	C15	Ces habitants ont le sentiment que le SCOT est rempli de bonnes intentions qui pèseront peu face aux enjeux du port.	projet Port
Siège enquête	13/04/15	Gluck Colette	C16	Elle demande le maintien de la zone du bel Event en zone naturelle, non urbanisée, et fait valoir que ce secteur constitue un ensemble avec la ferme des Bouillons.	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	Gluck Colette	C16	Elle est favorable au développement de logements sociaux sur la métropole et en particulier sur la commune de Mont-Saint-Aignan.	habitat
Siège enquête	13/04/15	Thomas-Vidal Agnès	C17	Elle est favorable au développement de l'attractivité du territoire autour de la Seine comme élément majeur.	attractivité
Siège enquête	13/04/15	Thomas-Vidal Agnès	C17	Elle demande pourquoi des opérations concrètes de valorisation du site de La Bouille ne sont pas mises en place (multiplication des liaisons bateau, accès des bateaux de croisière, aménagement du quai, des parkings pour touristes, création de points de vue sur les hauteurs).	attractivité
Siège enquête	13/04/15	Thomas-Vidal Agnès	C17	Pourquoi le SCOT ne met pas en avant le classement de la boucle de Roumare ?	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	Thomas-Vidal Agnès	C17	Elle est opposée au projet RVSL 2 car le choix du site est inadapté au regard des enjeux paysagers et environnementaux, et le choix économique est discutable au vu de la concurrence avec le port du Havre.	projet port
Siège enquête	13/04/15	Thomas-Vidal Agnès	C17	Elle soutient que les mauvais choix en matière d'implantation de projets industriels sont porteurs d'une mauvaise image de la métropole.	attractivité

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre l'identité à renforcer autour de la Seine et le développement des projets industriels en aval de Rouen?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre valorisation des atouts de la métropole et le manque de projets sur les communes de La Bouille ou Moulineaux ?	attractivité
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre l'affirmation des solidarités et le déséquilibre entre Rouen et le reste du territoire : grands projets valorisants à Rouen et projets à nuisances et atteinte aux paysages ailleurs ?	armature
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre protection des espaces naturels et projets du GPMR (RVSL) ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre Eco-Métropole et les impacts routiers de la station de transit des sédiments de dragage sur Moulineaux/La Bouille ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Cohérence entre encouragement au trafic fluvial et projets industriels avec report modal sur la route ?	déplacements
Siège enquête	14/04/15	Le Roux Chantal	C18	Il est demandé des régles plus précises dans le SCOT et des règles strictes à l'échelle des PLU des communes en faveur du respect des espaces naturels et en faveur d'une vraie réflexion sur l'implantation de projets industriels en priorité dans les friches et espaces inhabités.	divers
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Adhésion aux valeurs du SCOT	divers
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Demande d'accompagner l'urbanisation sur le plateau est et sur la commune d'isneauville, le long des axes de transports en commun, afin de limiter la part de la voiture en lien avec l'urbanisation.	habitat
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Il est reconnu l'impact de la réduction de l'usage de la voiture sur les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'impact de la diminution de l'artificialisation des sols sur la gestion globale de l'Eau (ruissellement, pollution…).	environnement
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Il faut limiter de façon sévère les infrastructures routières et accroitre les déplacements doux.	déplacements
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Il est important de développer la mixité fonctionnelle des territoires (économie, habitat, commerces, culture…).	habitat
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Il faut accompagner la densification des quartiers par une qualité paysagère exemplaire, à l'instar de ce qui se fait dans les écoquartiers.	habitat
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Il faut organiser les déplacements entre les différentes polarités.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	14/04/15	Champeau Bernard pour le comité pour les transports en commun	C19	Le SCOT est trop généraliste, pas assez directif et il y a nécessité à mettre en place un suivi très régulier de manière à en évaluer la transcription dans les politiques publiques sectorielles.	divers
Siège enquête	14/04/15	Ganée Chantal	C20	Ou est la cohérence entre la protection des espaces naturels remarquables des boucles de la Seine, les contraintes d'urbanisme qui en découlent pour les riverains, et les projets du grand port maritime de Rouen sur ce secteur (RVSL) ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Gluck Michèle	C21	Elle demande le maintien de la zone du Bel Event en zone naturelle et ne partage pas les réserves de la commune sur ce point.	trame verte et bleue
Siège enquête	14/04/15	Gluck Michèle	C21	Elle souhaite le développement de logements sociaux sur la métropole et en particulier sur la commune de Mont-Saint-Aignan.	habitat
Siège enquête	14/04/15	Audibert Florent	C22	Le projet RVSL est contraire aux objectifs du SCOT.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Audibert Florent	C22	Le choix du site n'est pas cohérent car tout est à faire (quais, plateforme, hangars, accès), il est enclavé, a un fort potentiel touristique ; pourquoi ne pas localiser la plateforme au plus près des entreprises sur Petit Couronne ou Grand Couronne?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Audibert Florent	C22	Le choix économique et stratégique d'une plateforme logistique à rouen à l'échelle d'Haropa est discutable au regard de la concurrence du Havre et d'Honfleur.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Audibert Florent	C22	Ou est l'intérêt général dans ce projet ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Audibert Florent	C22	Si la faisabilité économique n'était pas pérenne, quid des aménagements ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Le Compte Marc et Catherine	C23	Le projet de RVSL est contraire aux objectifs du SCOT ainsi qu'au choix de valorisation touristique des berges de la Seine. Comment ce projet est-il possible avec la protection au titre du PNR, des Monuments Historiques, du classement de la boucle de Roumare, de la richesse de la biodiversité ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Le Compte Marc et Catherine	C23	Le SCOT est louable mais manque de mesures concrètes.	divers
Siège enquête	14/04/15	Le Compte Marc et Catherine	C23	Pourquoi ne pas localiser les projets industrialo-portuaires sur les friches industrielles existantes ?	économie
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Le SCOT constitue une avancée en terme de protection de l'environnement et des paysages.	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Le projet RVSL porte un risque d'atteinte aux paysages et à l'environnement.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	La carte Développement Économique est trop imprécise pour rendre compte de l'impact réel des projets (1 pastille pour des centaines d'hectares).	économie
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Le RP du SCOT positionne le projet RVSL en zone urbaine, or ce sont des prairies non urbanisées sur Moulineaux qui seront impactées.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Le SCOT ignore le statut de protection du classement de la Boucle de Roumare.	attractivité

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Il demande la prise en compte des périmètres des châteaux de Trémauville, de la Vacherie et de Robert le Diable, de même que la prise en compte des périmètres de sites classés .	attractivité
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Il faut encadrer les règles dans les PLU et surtout celui de Moulineaux pour avoir la maîtrise de ce projet.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	pourquoi le SCOT ne reprend pas le projet de développement stratégique du GPMR ? Il faut prendre en compte dans le SCOT la réalité des projets du port.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Dans le RP, à la lecture du zoom sur le projet de RVSL, il y a un tel manque de précisions que tout semble possible sur Moulineaux, il faut apporter des précisions.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Le SCOT n'évoque pas les espaces qui ont été dégradés par des projets portuaires dans le passé, quid de la réparation de ces dommages environnementaux, le SCOt doit prendre en compte ces espaces pour voir ceux qui nécessiteraient une restauration.	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Drain Fabrice	C24	Les intentions du SCOT sont louables mais semblent plus propices à s'appliquer aux communes et donc aux habitants, qu'au GPMR.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Schopphoff-Drain Nathalie	C25	Même courrier que le courrier de M. Drain traité en C24.	-
Siège enquête	15/04/15	Petit Richard	C26	M. Petit interroge la métropole sur un projet d'installation de stockage des déchets non dangereux sur la commune d'Anneville-Ambourville (site de 33 ha au lieu-dit le Bois Delamare) projet porté par la société Etares, un tel projet serait-il possible au titre de la protection des espaces naturels sur ce secteur ?	risques
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Les chiffres de consommation d'espaces sur le temps du SCOT sont encore trop importants au regard de l'état de la situation.	foncier
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	le projet de contournement Est de Rouen sera vecteur d'étalement urbain.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Le RP mentionne que d'autres grands équipements structurants pourront être réalisés sur le temps du SCOT, de quelle nature sont ces projets ?	divers
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Elle souligne le problème de la qualité des eaux et de la protection des captages d'eau, à fortiori pour Saint-Pierre de Varengeville, dont le captage est situé hors périmètre du SCOT.	eau
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Le SCOT n'est pas assez ambitieux en terme de production d'énergies renouvelables, il faut en faire une priorité.	énergie
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Il y a un problème avec les forêts clôturées, exemple du Bois Joli sur la commune de Saint Pierre de Varengeville, quid du principe de continuité écologique ?	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Le soutien à l'agriculture biologique est insuffisant.	agriculture
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Le bassin de Duclair est lié à barentin, or les transports sont inexistants.	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Perche Michèle	C27	Le RP du SCOT précise que le territoire de la métropole n'est pas concerné par le risque nucléaire, or des convois de déchets transitent par Sotteville les Rouen.	risques

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	14/04/15	Berthelot-Pellerin Caroline	C28	le SCOT ne contient pas assez d'éléments précis sur le patrimoine lié aux berges de la Seine.	attractivité
Siège enquête	14/04/15	Berthelot-Pellerin Caroline	C28	Quels sont les moyens mis en œuvre dans le SCOT pour une réelle prise en compte de l'environnement dans les projets du GPMR ?	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Berthelot-Pellerin Caroline	C28	Le SCOT doit faire l'inventaire des friches industrielles susceptibles d'accueillir des projets industrialo-portuaires.	foncier
Siège enquête	14/04/15	Berthelot-Pellerin Caroline	C28	Il y a un problème dans le choix du site pour la plateforme logistique au regard des enjeux environnementaux.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	Berthelot-Pellerin Caroline	C28	Ou est la cohérence entre développement des croisières fluviales soutenu par la métropole et la dégradation des milieux naturels de bord de Seine par les projets du grand port?	attractivité
Siège enquête	15/04/15	Pease-Lhommet Elena et Edouard	C29	Comment le projet RVSL est -il possible avec les régimes de protection (monuments historiques, sites classés, PNR, Boucle de Roumare) existants sur ce secteur?	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Pease-Lhommet Elena et Edouard	C29	Le SCOT ne fait pas référence au site classé de la boucle de Roumare, ni au château de Robert le Diable.	attractivité
Siège enquête	15/04/15	Pease-Lhommet Elena et Edouard	C29	Pourquoi le GPMR n'aurait pas les mêmes contraintes que tout autre porteur de projet ?	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Pease-Lhommet Elena et Edouard	C29	Pourquoi ne pas prévoir le réemploi des friches industrielles comme outil de préservation des territoires ?	foncier
Siège enquête	15/04/15	Pesquet Elisabeth	C30	Mme Pesquet s'inquiète du projet Guérin car constate l'extraordinaire biodiversité dans le Bois du Val L'abbé et de ses lisières, elle est persuadée que cette richesse (oiseaux, papillons) est liée à l'absence d'espaces urbanisés et à la connexion avec la forêt de La Londe-Rouvray et du Madrillet, elle craint que ce quartier isole et appauvrisse cette biodiversité présente.	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Debruyne Christian	C31	Il y a incohérence entre le PLU de Canteleu et le SCOT pour le secteur du Hasard, dans le premier il a vocation à être urbanisé, dans le second il est identifié comme espace naturel. Il demande que la question soit clarifiée et que ce secteur demeure en zone naturelle à vocation d'accueil d'une activité maraîchère biologique par ailleurs recherchée dans le SCOT (nombreux emplois associés et possibilité d'interesser la restauration collective).	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Maleville Agnès	C32	Courrier identique traité en C17 avec ajout de photos.	-
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	En qualité d'adhérente à l'association Effet de Serre toi-même, Mme Sehaki fait une lecture très détaillée du SCOT en ce qu'il contribue à diminuer la production de gaz à effet de serre.	risques
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Dans le RP, on y lit que l'air est satisfaisant 7 jours sur 10, et quid des 3 autres ?	risques
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	L'offre de TEC est-elle suffisante pour inciter les personnes qui sont habituées à prendre leur véhicule, population qui ne connait pas les contraintes d'horaires de passage des TEC ?	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Les projets de contournement Est de Rouen et d'Elbeuf ne font que déplacer les problèmes de pollution automobile des cœurs d'agglomération vers les périphéries des agglomérations.	risques
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Dans la présentation de l'amélioration des lignes structurantes, plutôt que de présenter l'amélioration de la ligne F1 jusqu'à Isneauville et la création de la ligne T4 du Boulingrin au Zénith, pourquoi pas un T4 d'Isneauville au Zénith, avec des parkings de délestage ?	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Il y a un flou dans le dossier sur les politiques de stationnement à mettre en œuvre.	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Le trafic fluvial est-il vraiment générateur de diminution d'émission de Gaz à effet de serre ?	risques
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	La Basse Seine peut-elle supporter une intensification du trafic fluvial ?	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Sehaki Malika	C33	Il y a peu d'éléments dans le SCOT sur la production des gaz à effet de serre par les industries, et il est peu question de l'amélioration énergétique des zones d'activités économiques et commerciales (objectifs non quantifiés).	risques
Siège enquête	15/04/15	Grima Guillaume pour l'Ass Effet de Serre toi-même	C34	L'association propose un parti pris d'urbanisme en ce qui concerne la vallée des 2 rivières à Rouen, pour créer un grand espace dédié à la nature, la biodiversité, l'éducation à l'environnement. Il s'agit de considérer cette zone comme un poumon vert de la ville dans la suite logique du sauvetage de la zone humide de Repainville.	trame verte et bleue
Siège enquête	15/04/15	Grima Guillaume pour l'Ass Effet de Serre toi-même	C34	Les sols de ce secteur sont historiquement favorables au maraîchage	agriculture
Siège enquête	15/04/15	Grima Guillaume pour l'Ass Effet de Serre toi-même	C34	Le projet porterait un développement de l'habitat peu dense, des circulations douces végétalisées, un développement économique tourné vers l'économie sociale et solidaire, la renaturalisation des zones actuellement urbanisées, des axes routiers réduits en zone 30.	divers
Siège enquête	15/04/15	Grima Guillaume pour l'Ass Effet de Serre toi-même	C34	Le SCOT semble construit autour d'une approche principalement économique du territoire afin d'inscrire la métropole en vocation portuaire et logistique à l'échelle européenne. L'association souhaite que le développement place l'humain et l'environnement comme les meilleures richesses de ce territoire.	divers
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Le coût du projet de contournement est de Rouen est exorbitant : 1 milliard pour 41 kilomètres. Il utilise des fonds publics puis les contribuables paieront à nouveau le péage.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Il y a atteinte aux espaces naturels, agricoles et forestiers (colline des Deux Amants, forêt de Bord…).	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Les riverains supporteront les nuisances environnementales et sanitaires.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Les poids lourds ne l'emprunteront pas pour éviter le coût du péage et sortiront pour saturer le réseau secondaire.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Il est demandé la suppression du péage d'Incarville pour faire de l'A13 une autoroute périurbaine, contribuant à désengorger la RN15.	déplacements

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	La solution qui a été retenue n'est pas la plus favorable à l'environnement, ni la moins coûteuse, il y avait une alternative possible par le contournement ouest de Rouen en s'appuyant sur le réseau existant et les accès au pont Flaubert.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Depuis le débat en 2005, les données ont évolué (création du tronçon A150, développement de l'offre de transports publics, réductions budgétaires, coût du projet multiplié par 3).	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	L'accident du pont Mathilde a révélé qu'un report modal sur les TEC est possible.	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	la consultation publique ne portait que sur la variante et pas l'utilité du projet, non respect de la convention d'Arrhus sur ce projet, ou est l'intérêt général ?	contournement Est de Rouen
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Les vraies priorités sont de développer les TEC accessibles à tous : plus de trains, des navettes vers les gares, des prix de train vraiment attractifs.	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Il faut agir sur la circulation en interne à Rouen avec une offre de TEC beaucoup plus attractive.	déplacements
Siège enquête	15/04/15	Association non à l'autoroute A28/A13	C35	Ce projet va augmenter la pollution aux particules fines avec augmentation du trafic de camions pour le transit de marchandises du nord au sud de l'Europe.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	Varin Jean-Luc	C36	Le projet de contournement Est de Rouen, dans sa version autoroutière n'est pas acceptable.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	Varin Jean-Luc	C36	Pour réellement réduire la part de la voiture, il faut une amélioration sensible de l'offre de TEC et ils doivent être gratuits comme dans d'autres agglomérations.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Varin Jean-Luc	C36	Il donne un exemple du comparatif voiture/TEC sur un déplacement entre Amfreville-la-Mivoie et Saint-Etienne-du-Rouvray, en TEC 1 bus, puis métrobus, puis marche à pied soit au total 45 minutes pour le même déplacement en voiture à 20 minutes.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Mabille Marie pour le réseau régional des AMAP de Haute-Normandie	C37	Sur le territoire de la métropole, 22 AMAP bientôt 24 soit 800 familles adhérentes, mais en revanche peu de producteurs sur ce territoire.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	Mabille Marie pour le réseau régional des AMAP de Haute-Normandie	C37	Il faut non seulement viser le maintien des exploitations agricoles mais aussi aspirer à leur augmentation, pour cela il faut vérifier que les documents d'urbanisme mettent en application les zonages adaptés pour préserver les activités agricoles.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	Mabille Marie pour le réseau régional des AMAP de Haute-Normandie	C37	Comment les zones de maraîchage sont-elles protégées dans le SCOT ?	agriculture

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	16/04/15	Mabille Marie pour le réseau régional des AMAP de Haute-Normandie	C37	Quels sont les outils pour développer les filières courtes ?	agriculture
Siège enquête	16/04/15	Mabille Marie pour le réseau régional des AMAP de Haute-Normandie	C37	Le projet de contournement Est de Rouen est un gros consommateur de terres agricoles.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	Toussaint Sylviane	C38	Il y a un déséquilibre entre l'intérêt des riverains et les intérêts du Port de Rouen.	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Toussaint Sylviane	C38	Il y a dans le dossier des incohérences : consommation d'espaces naturels alors qu'il existe des friches industrielles, protection du crapaud calamite mais pas des hommes vivant sur ce territoire, lutte contre le réchauffement climatique et projet RVSL assorti d'un gros trafic de camions, création de grande mégapole alors que beaucoup de jeunes effectuent un retour vers la nature, essor des emplois industriels et rien sur la croissance verte, multiplication des outils réglementaires de protection des espaces naturels alors que des projets comme RVSL ne rencontrent pas de difficultés.	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Toussaint Sylviane	C38	Il y a risque sur ce SCOT d'un document vertueux sans effets réels, d'un étage supplémentaire au mille-feuille réglementaire.	divers
Siège enquête	16/04/15	Finot Darie	C39	Il faut encourager les véhicules électriques avec des places de stationnement réservées dans le cœur de Rouen et développer les parkings en périphérie de Rouen.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Finot Darie	C39	Il y a nécessité de former aux enjeux de biodiversité les services instructeurs des grands projets, pour enfin allier développement et environnement.	trame verte et bleue
Siège enquête	16/04/15	Finot Darie	C39	Dans l'écoquartier Flaubert, comment protéger les habitants contre les pollutions des industries avoisinantes ?	risques
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Le groupe salue le travail du SCOT pour la lutte contre l'étalement urbain, la consommation d'espaces, la réflexion à l'échelle de l'intercommunalité, la protection des espaces naturels et agricoles, la prise en compte de la biodiversité, le développement des TEC.	divers
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Il demeure des questions sur la transcription de tous ces objectifs dans les documents d'urbanisme locaux, et dans le futur PLUI.	divers
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Le projet de contournement Est de Rouen remet en question les efforts réalisés en faveur de l'alternative à la voiture, et remet aussi en question la lutte contre l'étalement urbain dans la mesure où ce projet s'accompagnera de ZAC et de lotissements le long de ce nouvel axe routier.	contournement Est de Rouen

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Au niveau du développement économique, il y a trop de place aux zones d'activités mixtes consommatrices d'espaces, alors qu'il n'y a pas de lien avéré entre la consommation d'hectares et le nombre d'emplois créés.	foncier
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	S'il y a réduction de la consommation d'espaces pour l'habitat par rapport à la période précédente, on maintient en revanche la même consommation d'espaces pour l'activité économique.	foncier
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Attention à la concurrence entre les différents pôles de développement des activités tertiaires (Luciline, Flaubert, gare nouvelle, ZAC de la Plaine de la Ronce).	économie
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi, on peut favoriser l'émergence d'une biodiversité nouvelle mais ce qui est détruit l'est de façon irrémédiable, il y a aussi le problème du suivi des mesures compensatoires.	trame verte et bleue
Siège enquête	16/04/15	Briant Alice pour le groupe des élus écologistes de la métropole	C40	Il y a dans le SCOT un manque de clarté sur les thèmes de mobilité durable, diversification économique et place de l'environnement.	divers
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Quelles sont les conséquences du classement de la Boucle de Roumare sur les projets, en particuliers les projets du GPMR ?	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Où est la cohérence entre le financement du véloroute et en face du site le projet RVSL, entre les investissements sur le château de Robert le Diable et en face du site le projet RVSL ?	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Où est la cohérence entre la protection des espaces naturels et agricoles et l'usage de prairies pour ce projet ?	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Est-ce qu'il n'est pas logique de prévoir une zone tampon entre les activités industrielles et le patrimoine touristique d'un territoire ?	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Dans le Rapport de Présentation, il faut un zoom sur le projet RVSL qui donne davantage de détails sur la réalité du projet.	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Le projet RVSL n'est-il pas contraire à la Loi ALUR ?	projet Port
Siège enquête	16/04/15	Bordeaux Hélène	C41	Le SCOT précise que les zones de logistique doivent être prioritairement intégrées à l'intérieur des espaces urbanisés, alors pourquoi le choix de ce site pour le projet RVSL ?	projet Port

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	16/04/15	Berthelot Tiphaine pour le groupe des élus du front de gauche de la métropole	C42	Le groupe salue le travail et les objectifs du SCOT cependant la concrétisation des objectifs peut s'avérer difficile.	divers
Siège enquête	16/04/15	Berthelot Tiphaine pour le groupe des élus du front de gauche de la métropole	C42	Le SCOT doit renforcer l'équité entre tous les territoires de la métropole, il convient de partir des objectifs du SCOT pour opérer une déclinaison appropriée à la variété des situations locales connues et portées par les maires.	divers
Siège enquête	16/04/15	Berthelot Tiphaine pour le groupe des élus du front de gauche de la métropole	C42	Il faut multiplier l'offre de transports en rive gauche (Oissel, Grand-Couronne) avec plus de place pour le transport ferroviaire.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Berthelot Tiphaine pour le groupe des élus du front de gauche de la métropole	C42	Quel est le sens que l'on donne à la notion d'accroissement de l'activité ? Il faut penser aux bénéfices pour les habitants, préciser la place de l'industrie et sa capacité d'insertion urbaine, consolider la place des communes de la rive gauche (Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Grand-Couronne, Petit-Quevilly) en multipliant les programmes de mixité fonctionnelle, réaffirmer le positionnement de la Métropole sur l'axe Seine, évaluer l'impact de chaque projet en charges et bénéfices pour la collectivité.	économie
Siège enquête	16/04/15	Letailleur Gérard	C43	Il faut accorder la priorité au développement des transports collectifs, améliorer la desserte entre les zones périphériques et Rouen, améliorer la desserte ferroviaire, améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Deauville.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Letailleur Gérard	C43	Il faut prévoir la gratuité des transports ou au moins dans un premier temps l'augmentation de la durée de validité du titre de transport.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Letailleur Gérard	C43	Le projet de contournement Est de Rouen est discutable. Il y avait d'autres priorités parmi les accès aux ponts Flaubert et Mathilde.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	Bouhélier Pauline pour l'association Terre de Liens Normandie	C44	L'association salue l'objectif d'économie du foncier même si la consommation d'espaces pour le développement de l'activité économique pourrait être diminué par rapport à la période précédente.	foncier
Siège enquête	16/04/15	Bouhélier Pauline pour l'association Terre de Liens Normandie	C44	Les principes de densification sont clairement énoncés pour l'habitat, ils doivent être au moins appliqués de la même manière sur les zones à vocation économique, voire à être renforcés.	habitat
Siège enquête	16/04/15	Bouhélier Pauline pour l'association Terre de Liens Normandie	C44	Pouvons-nous nous permettre aujourd'hui une telle consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers pour des projets d'infrastructures?	foncier
Siège enquête	16/04/15	Bouhélier Pauline pour l'association Terre de Liens Normandie	C44	A côté des objectifs quantitatifs de consommation d'espaces agricoles, il peut être interessant de s'inquiéter de la qualité agronomique du foncier, exemple du Bel Event à Mont-Saint-Aignan qui doit être intégrée dans les espaces agricoles à protéger.	agriculture

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	16/04/15	Délibération de la commune de La Bouille	C45	Avis tardif pour la consultation mais reçu sur le temps de l'enquête publique, la commune émet un avis favorable au SCOT sous réserve que le SCOT intègre l'offre de bateaux-mouches entre Rouen et la Bouille.	attractivité
Siège enquête	16/04/15	Prime Blandine	C46	En matière de développement de déplacements doux, il n'y a aucune cohérence sur les pistes cyclables d'une commune de la métropole à l'autre. Il n'y a quasiment pas de pistes cyclables sur la rive gauche ou bien impraticables ou détériorées. De même il faut protéger les cyclistes des comportements des automobilistes. il aurait été judicieux au moment de la réalisation du métro, de prévoir les aménagements cyclables en parallèle.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Prime Blandine	C46	Attention aux grands projets structurants qui sont très coûteux de type Panorama XXL.	divers
Siège enquête	16/04/15	Prime Blandine	C46	La ferme des Bouillons doit être préservée et développée.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	Weber Catherine	C47	Le secteur du Bel Event à Mont-Saint-Aignan doit rester en zone naturelle, il faut y encourager un projet de maraîchage bio.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	Weber Catherine	C47	Un projet d'agriculture biologique de proximité a un rôle social, environnemental et économique.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	De Contes Thomas	C48	Le projet de contournement est de Rouen dans sa version autoroutière est négatif, un contournement de Rouen à 2 ou 3 voies pour lier l'A28 et l'A13 par le raccordement au pont Flaubert, serait suffisant.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	De Contes Thomas	C48	Il faut mettre la priorité sur le développement des transports en commun gratuits.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	De Contes Thomas	C48	il faut étudier la possibilité de prolonger le T2 jusqu'à Malaunay.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	La vallée sud-ouest de Rouen (Petit-Couronne/Grand-Couronne) a une forte densité de population, des équipements publics importants, des emplois nombreux et pourtant ne bénéficie pas d'une offre de transports en commun suffisante.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Il faut accompagner la reconversion industrielle de ce secteur avec une offre de transports publics.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Sur Grand-Couronne et Petit-Couronne, les secteurs de développement économique sont liés à l'industrie et à la logistique, il serait bon d'y développer aussi le tertiaire, la mixité sociale passe par la mixité d'emplois.	économie
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Les liaisons entre Rouen et Elbeuf sont insuffisantes, surtout dans la perspective de revitaliser le centre-ville d'Elbeuf.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Le SCOT manque d'un projet cohérent d'amélioration des TEC.	déplacements
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Le développement commercial d'Elbeuf ne risque-t-il pas de souffrir du projet de développement de centre commercial à Cléon ?	commerce
Siège enquête	16/04/15	Boust David	C49	Attention à freiner le développement de l'urbanisation aux Essarts.	habitat
Siège enquête	17/04/15	Fayolle Jean	C tardif	Courriel hors délai d'enquête.	-

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	08/04/15	Association de défense des berges de la Seine	L01	Il y a eu mauvaise évaluation des conséquences environnementales des 2 projets du GPMR : RVSL aval et station de transit de Moulineaux.	projet Port
Siège enquête	08/04/15	Association de défense des berges de la Seine	L01	Les projets portuaires ont des impacts visuels, sonores, ne sont pas compatibles avec la charte du PNR, le classement de la boucle de Roumare, génèrent du trafic routier, l'étanchéification de zones humides.	projet Port
Siège enquête	08/04/15	Association de défense des berges de la Seine	L01	Il y a interrogation sur la demande d'autorisation d'exploiter pour une gravière à Anneville-Ambourville, ou est la cohérence écologique et économique ?	projet Port
Siège enquête	08/04/15	Association de défense des berges de la Seine	L01	Les projets portuaires ont un impact sur la valorisation touristique de la Bouille.	tourisme
Siège enquête	10/04/15	Les copropriétaires les Loges de Déville-lès-Rouen	L02	Attention à la prise en compte des nuisances liées aux activités économiques : exemple de l'usine Colas à Notre-Dame-de-Bondeville ou de la déchetterie verte de Maromme, qui créent des nuisances olfactives.	risques
Siège enquête	13/04/15	Mme Dusanter-Thoumyre Sylvie	L03	La parcelle dont est propriétaire l'indivision représentée par Mme Thoumyre est boisée et incluse dans la zone AU du PLU de Canteleu, en 2006 la Direction de l'Agriculture et de la Forêt a sorti cette parcelle du périmètre de classement du massif forestier de roumare. ils s'inscrivent dans la volonté d'un projet d'urbanisation.	habitat
Siège enquête	13/04/15	M. Debonnaire Philippe	L04	Il y a incohérence entre le classement en zone naturelle du secteur du Hasard et l'identification de la priorité à l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun.	trame verte et bleue
Siège enquête	13/04/15	M. Debonnaire Philippe	L04	Que se passerait-il si un aménageur proposait un projet sur ce secteur ?	habitat
Siège enquête	13/04/15	M. Debonnaire Philippe	L04	Comment s'effectue le transfert de compétences urbanisme à la Métropole et comment les demandes sont instruites en phase transitoire avant l'arrêt du PLUI ?	divers
Siège enquête	14/04/15	M. Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Ils sont favorables au développement touristique des bords de Seine et des hébergements touristiques affirmés dans le SCOT.	tourisme
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Les projets de RVSL aval et de la station de transit de Moulineaux portent atteinte aux paysages, ces projets doivent faire l'objet de mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, or il y a incompatibilité avec le SCOT.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Les projets de logistique sont souhaités dans le SCOT en zones urbaines, or ce sont des prairies humides qui sont impactées.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Le SCOT ne tient pas compte des régles de protection du PNR, de la boucle de Roumare, des monuments historiques, du château de Robert le Diable.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Le site de Moulineaux est répertorié comme "site stratégique de restructuration des zones humides du GIP" en page 57 du tome 4 du rapport de présentation.	projet Port

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	14/04/15	M. Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	C'est un secteur identifié comme zone de calme dans le rapport de présentation.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Les projets du GPMR ne sont pas compatibles avec les objectifs du SCOT de réduction de la consommation d'espaces.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Les projets portuaires sont contraires aux objectifs du SCOT d'attractivité du territoire car ils auront un impact sur le développement du tourisme.	projet Port
Siège enquête	14/04/15	M.Thébault Jean-François et Mme Goubert Sonia	L05	Les dossiers du GPMR ne prennent jamais en compte la co-visibilité avec la commune de Sahurs.	projet Port
Siège enquête	15/04/15	Commune de Tourville la Rivière	L06	La commune a souhaité par délibération rendre un avis favorable au projet de SCOT.	divers
Siège enquête	14/04/15	M.Poulain et Mme Thérin	L07	Traité avec le courriel n° C15	divers
Siège enquête	16/04/15	M.Devars et M.Cormand	L08	Dans le cadre de l'action du collectif de Cantiliens du Hasard, dont la demande a été traitée dans le courriel n° C5, ils soumettent un projet d'agriculture biologique sur le secteur du Hasard. Les intérets du projet sont en faveur de l'environnement, l'éducation, l'insertion, l'alimentation de qualité, le cadre de vie, le tourisme, l'économie et la valorisation des espaces agricoles. Le site est idéal, car dernier espace naturel de la ville et très facilement accessible, à proximité de la forêt de Roumare. ce projet suppose une démarche participative de tous les acteurs : citoyens, Région, Département, Métropole, Commune, Collectivités, Chambre d'Agriculture, Etat et PNR. un tel projet répond à la demande des consommateurs et est susceptible de créer du lien social (moments festifs, culturels ...). Le site est à proximité du lycée hôtelier, du MIN, de la cuisine centrale de Canteleu, enfin le projet répond aux objectifs de développement durable et à l'économie sociale et solidaire.	agriculture
Siège enquête	16/04/15	M.Petit Richard	L09	Demande traitée avec le courriel n° C26	divers
Siège enquête	14/04/15	M.Drain Fabrice	L10	Demande traitée avec le courriel n° C24	divers
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Il faut assurer la cohérence et la transparence des politiques publiques pour tout projet	divers
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	La biodiversité est souvent sacrifiée au profir de nos besoins, de la création d'emplois, du besoin de logements.	trame verte et bleue
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Il est déploré l'absence de concertation dans le cadre du SCOT et l'absence de dialogue véritable avec le public.	divers
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Quelle est l'identité à construire sur le territoire de la Métropole, celle d'un territoire avec une qualité de vie, ou celle d'un territoire uniquement prospère.	divers

Tableau de synthèse des observations du public

Commune	Date	Nom	Registre : R Oral : O Lettre : L Courriel : C	Observations	Thème
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	C'est le pouvoir économique qui définit les implantations sociales, de sorte que la cohésion sociale est absente du territoire.	divers
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Il faut développer les équipements sociaux, culturels, sportifs, de loisirs ; déjà existants.	divers
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Il est encouragé la production de logements alors même que beaucoup de logements sont vacants.	habitat
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Respecter un territoire, c'est savoir interdire, savoir préserver et savoir faire appliquer.	trame verte et bleue
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	L'attractivité d'un territoire se mesure à la qualité de vie.	attractivité
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Le contournement Est de Rouen a des impacts sanitaires et environnementaux.	contournement Est de Rouen
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Le SCOT a oublié les pollutions nocturnes (problématique des trames noires)	risques
Siège enquête	16/04/15	Haute Normandie Nature Environnement	L11	Comment les documents d'urbanisme en cours d'évolution vont-ils digérer le SCOT ?	divers

Nombre total des observations recueillies au cours de l'enquête publique :	**493**

métropole
ROUENNORMANDIE

LE PRÉSIDENT

Madame Marianne AZARIO
Présidente de la Commission d'enquête
publique du SCOT de la Métropole Rouen
Normandie

Rouen, le 12 MAI 2015

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance du procès-verbal des observations écrites et orales, que vous avez adressé à la Métropole le 23 avril 2015, suite à l'enquête publique relative au projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie qui s'est déroulée du 18 mars au 16 avril 2015.

Je vous remercie tout d'abord pour le bon déroulement de cette enquête publique ainsi que pour le retour complet que vous nous avez fait des observations reçues, synthétisées par thématiques, auquel vous avez joint vos propres questions complémentaires.

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, la Métropole Rouen Normandie, a, dans le respect du délai de quinze jours, rédigé un mémoire en réponse à ce procès-verbal, que je vous joins au présent courrier. Nous avons tenu, dans la mesure du possible, à répondre à chacune des remarques et questions formulées dans le procès-verbal. Les réponses apportées ont vocation à préciser et à clarifier certaines des dispositions du SCOT au regard des principales observations émises durant l'enquête publique.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Frédéric SANCHEZ

Métropole Rouen Normandie
14 bis avenue Pasteur CS 50589
76006 Rouen Cedex
Tél. 02 35 52 68 10 • Fax 02 35 52 68 59
www.metropole-rouen-normandie.fr

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE DU 18 MARS 2015 AU 16 AVRIL 2015

*** * ***

MEMOIRE EN REPONSE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE AU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS ORALES ET ECRITES

Les observations apportées par la Métropole Rouen Normandie au procès-verbal d'enquête qui lui a été communiqué figurent en *bleu italique* dans le document.

1. L'HABITAT

Observations du public :

L'objectif global de densification des zones bâties existantes comme levier transversal pour la préservation d'un environnement de qualité est partagé par tous. Cependant certaines de ses applications qui font l'objet d'orientations du SCOT, sont contestées. **Les observations portent sur la densification urbaine et sur la diversification de logements.**

1.1 La densification urbaine

- Les objectifs différenciés de densité résidentielle sont jugés trop importants pour les pôles de vie et les bourgs et villages. L'offre de petites maisons avec une surface de terrain réduite correspond-elle réellement à la demande d'une clientèle qui peut choisir sciemment de fuir la concentration urbaine ?

Il est rappelé que, parmi les objectifs assignés au SCOT par la loi, figure la limitation de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers. Ainsi, pour répondre à cet objectif de limitation de la consommation d'espace, et en même temps répondre aux besoins de constructions de nouveaux logements, la définition d'objectifs de densification est un levier incontournable.
Dans les pôles de vie, la densité de 40 logements / hectare constitue un objectif apprécié à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées, ce qui laisse la possibilité de varier les densités au sein des opérations et au sein de la commune, au regard des caractéristiques du territoire. La recherche d'une diversité de la typologie de logements au sein des projets est l'un des leviers permettant de diversifier la densité. Le SCOT précise d'ailleurs que « cette approche permet (…) de produire des paysages urbains diversifiés ».
Dans les bourgs et villages, l'objectif de densité est apprécié à l'échelle de l'opération, permettant là aussi de diversifier la taille des parcelles au sein d'une opération pour atteindre une densité minimale de 15-20 logements / hectare. Il est rappelé que, en proportion de la surface qu'ils occupent, c'est dans les bourgs et villages que la consommation d'espace pour l'habitat a été la plus importante entre 1999 et 2012 (312 hectares consommés sur cette période). L'effort de densification dans les bourgs et villages est donc indispensable pour répondre à l'objectif de réduction de la consommation d'espace par rapport à la période passée.
Par ailleurs, concernant la demande, l'observation d'une augmentation des opérations de division parcellaire sur le territoire est un des éléments qui témoigne d'une certaine évolution des besoins résidentiels, dans un contexte économique et démographique (vieillissement de la population) favorable à une demande orientée vers des terrains de plus petite taille. Certaines communes ont elles-mêmes observé cette évolution (demande orientée vers des grandes maisons sur des parcelles plus réduites).

- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains ne tiennent pas compte des spécificités des territoires. Exemples :

- La commune de Canteleu dont quasiment l'intégralité du territoire est déjà bâtie et qui connaît un taux de vacance des logements.
- La commune de Darnétal qui souffre d'un manque de diversification de logements avec un fort taux de logements sociaux.

Les objectifs de densification ne sont pas incompatibles avec ceux qui ont trait à l'amélioration, la réhabilitation des logements existants et à la diversification de l'offre de logements.
A titre d'exemple, dans les communes dotées d'un fort taux de logements sociaux, une diversification de l'offre résidentielle sera recherchée dans une logique de rééquilibrage, mais cet objectif de diversification des types de logements (sociaux et non sociaux) n'est pas incompatible avec les objectifs de densité résidentielle. La commune peut développer une offre de logements non sociaux tout en proposant des formes d'habitat denses et diversifiées (individuel, individuel groupé, intermédiaire, collectif).

- Les objectifs de densité résidentielle dans les espaces urbains et les pôles de vie tiennent-ils toujours compte de la capacité de desserte des territoires et des capacités de traitement des installations d'assainissement ? Exemples :
  - La commune de Canteleu (village) avec la saturation de la route de Duclair.
  - La commune de Darnétal dont le quartier de Muchedent est très mal desservi.
  - La commune de Duclair avec la saturation de la STEP.

Concernant les capacités de traitement des installations d'assainissement : le SCOT précise que le dimensionnement des nouveaux projets d'aménagement est conçu au regard des capacités à assurer les conditions d'une collecte et d'un traitement des eaux usées (p.54 du DOO). L'objectif de production de logements qui sera décliné à la commune dans le cadre du PLH (Programme Local de l'Habitat) et du PLU (Plan Local d'Urbanisme) devra donc prendre en compte ces capacités. Par ailleurs, la commune peut actuellement ne pas disposer d'une capacité suffisante, mais cette capacité peut être améliorée à l'horizon du SCOT. Le SCOT précise en effet que, dans le cadre de ses compétences, la Métropole poursuit l'amélioration continue des dispositifs d'assainissement. C'est précisément le cas sur la commune de Duclair où les travaux sur le système d'assainissement prévus par la Métropole devraient permettre de poursuivre le développement urbain de la commune en cohérence avec les objectifs de production de logements et de densité résidentielle fixés dans le SCOT pour les pôles de vie.
Concernant les capacités de desserte : l'un des objectifs majeurs du SCOT est d'assurer une cohérence entre l'urbanisation et les réseaux de transports en commun. Dans les espaces urbains, dont font partie Canteleu et Darnetal, le développement de l'habitat doit se faire prioritairement dans les zones desservies par une ligne de transports en commun existante ou programmée (p.109 du DOO). Cette disposition doit justement permettre d'éviter la saturation des axes routiers en rapprochant les habitants des arrêts de transports en commun, et d'éviter que des quartiers ne se développent et ne puissent être desservis par le réseau de transports faute d'atteindre un poids de population suffisant pour permettre un desserte efficace et performante par ce réseau.

- La recherche d'une densité résidentielle importante dans les espaces urbains peut générer des troubles de voisinage et des problèmes de sécurité, dont la Métropole n'aura pas à connaître car en dehors de ses champs de compétence.
  - La mixité générationnelle peut se heurter à des modes de vie très différents des usagers.
  - Une bonne localisation des espaces publics dans les opérations d'aménagement peut permettre d'anticiper les troubles de voisinage.

La recherche d'une densité résidentielle et d'une diversification de l'offre de logements favorisant la mixité sociale et générationnelle est indissociable de l'objectif plus général d'amélioration de la qualité du cadre de vie qui vise à la fois « une intensité urbaine bien vécue et acceptée » et une meilleure intégration des projets dans leur environnement. Le DOO précise p. 23 que « l'intensité urbaine bien vécue et acceptée relève entre autres d'une densification, d'une diversité des formes urbaines, d'une mixité des fonctions urbaines, de la qualité des espaces publics et de l'articulation entre urbanisation et transports en commun ». La densité résidentielle n'est, dans ces conditions, pas synonyme d'insécurité et de troubles de voisinage.

Le DOO précise également que des espaces publics de qualité contribuent à l'attractivité de la ville et que « l'objectif est d'aménager des espaces publics conviviaux et répondant à une plus grande exigence environnementale et paysagère ».
Les règles et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définies dans le cadre des PLU et du futur PLUi doivent également permettre de décliner ces orientations pour des projets plus qualitatifs.

- Le SCOT, en matière de traitement qualitatif des opérations de densification urbaine, insiste sur le rôle des PLU en la matière. Cependant on constate que là où la pression foncière est très forte (par exemple sur le plateau Est), les PLU existants ne peuvent rien contre une urbanisation massive quelquefois sans cohérence avec l'environnement existant, au risque de créer des déséquilibres paysagers que le SCOT combat par ailleurs.

Les documents d'urbanisme existants, POS (Plan d'Occupation des Sols) et PLU (Plan Local d'Urbanisme), dont un certain nombre ont été approuvés avant les lois Grenelle et ALUR (loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové), ne présentent pas tous le même niveau d'encadrement de l'urbanisation des communes et ont pu permettre sur certains territoires des développements aujourd'hui jugés contraires aux objectifs du SCOT.
Le rôle du SCOT est justement de fixer un nouveau cadre visant un urbanisme plus durable et qualitatif, avec lequel les documents d'urbanisme, et plus particulièrement le futur PLU intercommunal, devront être compatibles. Les documents locaux d'urbanisme plus récents ou en cours d'évolution anticipent déjà les orientations du SCOT.
Les PLU ont capacité à éviter qu'une urbanisation massive puisse être réalisée, en définissant par exemple des zonages adaptées et des orientations d'aménagement et de programmation privilégiant une urbanisation progressive dans le cadre d'opérations d'ensemble. Ils disposent également d'outils pour améliorer le traitement qualitatif des opérations : orientations d'aménagement permettant d'agir sur les formes urbaines, règles relatives à l'aspect extérieur des constructions permettant d'agir sur leur implantation, leur volume, leur architecture…
De plus, les évolutions législatives de ces dernières années (notamment Grenelle et ALUR) ont renforcé le rôle des documents locaux d'urbanisme en matière de limitation de la consommation d'espace en leur fixant de nouvelles obligations et en mettant à leur disposition de nouveaux outils.
La nécessaire compatibilité des documents d'urbanisme avec les orientations du SCOT ainsi que la réponse aux nouvelles obligations réglementaires et le recours aux outils créés par les lois Grenelle et ALUR conduiront les documents d'urbanisme à mieux encadrer l'urbanisation, du point de vue de la modération de la consommation d'espace et du point de vue de la qualité des opérations.
Par ailleurs, un guide des principes illustrés du SCOT de la Métropole, élaboré par le CAUE 76 en partenariat avec la Métropole, sera mis à disposition des collectivités et des aménageurs pour faciliter la transcription des orientations du SCOT dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement, en fournissant des exemples illustrés d'opérations qualitatives intégrées dans leur environnement.

- La densification ne doit pas aboutir à une dégradation de l'environnement urbain et du cadre de vie.

Les objectifs de densité résidentielle sont indissociables de l'objectif plus général d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Le DOO précise notamment que les projets de qualité, intégrés à leur environnement, sont favorisés. Ils tiennent compte du site d'implantation, répondent aux objectifs de qualité paysagère et architecturale, de qualité énergétique et prennent en compte la trame verte et bleue, le cycle de l'eau et les nuisances et risques.
Par ailleurs, le SCOT précise que l'intensification urbaine « ne doit pas se faire au détriment d'espaces « libres » à conserver à des fins paysagères et/ou environnementales ».

- Quelle est la position de la Métropole sur la densification des hameaux des pôles de vie et des espaces urbains ? Exemple :
  - La commune de Duclair avec le hameau de Saint Paul.

- La commune de Grand-Couronne avec le hameau des Essarts.

Ces deux hameaux sont identifiés de la manière suivante dans le SCOT :

- *Hameau de Saint Paul à Duclair : au regard de ses caractéristiques, ce « hameau » tel qu'il est communément appelé n'est pas considéré comme un hameau au sens de la définition donnée dans le SCOT (habitat diffus implanté dans l'espace rural et regroupé à l'origine autour d'une exploitation agricole, situé à l'écart du centre-bourg). Il s'inscrit en effet dans la continuité du pôle de vie de Duclair, et est identifié comme intégré au pôle de vie sur la carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine ». Ce sont donc les objectifs de densités recherchés dans les pôles de vie qui s'appliquent.*
- *Hameau des Essarts à Grand-Couronne : au vu de ses caractéristiques, ce « hameau » tel qu'il est communément appelé n'est pas considéré comme un hameau au sens de la définition donnée dans le SCOT. De par sa taille importante et la présence de commerces et services, ce « hameau » est identifié comme espace urbain tel que c'est indiqué sur la carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine ». Ce sont donc les objectifs de densités recherchés dans les espaces urbains qui s'appliquent.*

Réponse générale sur la densification urbaine :

L'article L.122-1-5 du Code de l'urbanisme précise que « le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement ». La détermination d'objectifs quantifiés de densité peut constituer des objectifs ou des principes de la politique de l'urbanisme, surtout lorsqu'ils sont indispensables, comme en l'espèce, pour atteindre les objectifs de réduction de la consommation d'espace.

Par rapport à la période antérieure (2000-2010), l'augmentation des densités est significative pour certains niveaux de l'armature urbaine (page 19 du tome V). Il est donc proposé de compléter le rapport de présentation afin de justifier une telle augmentation mais aussi d'expliciter la conciliation des nouveaux objectifs de densité avec les autres impératifs de préservation des paysages naturels et urbains. Aussi, des exemples d'opérations denses et qualitatives réalisées sur le territoire de la Métropole pourront être apportés dans le rapport de présentation.

1.2 La diversification de logements

- L'objectif de production de logements sociaux de 30 % est présenté à l'échelle de la Métropole. Une répartition sectorielle n'est-elle pas préférable en fonction de la réalité des parcs de logements de chaque commune, ce afin de rétablir l'équilibre sur l'ensemble du territoire ?
  - Exemple de la commune de Mont Saint-Aignan qui ne satisferait pas à cet objectif de logements sociaux.
  - Problématique des logements sociaux vacants à l'échelle du territoire.

L'objectif du SCOT de dédier 30% de la production de logements aux logements sociaux est à apprécier à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le SCOT précise d'ailleurs que des modulations de cet objectif global sont possibles dans certaines communes pour permettre un rééquilibrage de la répartition des logements sociaux et selon l'état de la vacance du parc. Ainsi, les communes disposant déjà d'un fort taux de logements sociaux pourront prévoir moins de 30 % de logements sociaux dans leurs opérations, dans un souci de rééquilibrage et de diversification de l'offre.

La répartition de cet objectif pourrait être envisagé par niveau d'armature urbaine mais une déclinaison à la commune n'est pas envisagée dans le cadre du SCOT car c'est le rôle du PLH, avec lequel le PLU intercommunal devra être compatible, s'il ne l'intègre pas, d'affiner et de décliner cet objectif.

Par ailleurs, il peut être rappelé que 65% des ménages de la Métropole sont éligibles à un logement social et que, par conséquent, la production de tels logements contribuera à répondre aux besoins ces habitants.

- Le SCOT évoque peu la question pourtant majeure de l'habitat pour les séniors en situation d'autonomie, au travers de programmes adaptés. Ceci aurait pour effet de libérer de la capacité de logements pour l'accueil de familles et ce sans consommation de foncier. Cette remarque est particulièrement mise en avant pour les pôles de vie qui sont à taille humaine et que l'offre de services de proximité rend particulièrement attirants pour les séniors.

Le SCOT ne fixe pas explicitement d'objectifs concernant l'habitat pour les séniors en situation d'autonomie, mais à travers l'objectif de diversification de l'offre résidentielle, l'objectif du SCOT est de proposer une offre en logements adaptée à l'ensemble de la population, y compris les séniors en situation d'autonomie. En encourageant la diversification des types de logements (taille, forme d'habitat…), le SCOT laisse la possibilité de développer des programmes adaptés pour ces personnes.
Cette question spécifique sera plus précisément traitée dans le PLH et à l'échelle des documents locaux d'urbanisme, voire des projets d'aménagement, en fonction des caractéristiques démographiques des communes.
Le SCOT précise par ailleurs p.24 du DOO que « le renouvellement et la diversification des secteurs d'habitat sont encouragés par l'implantation de commerces et de services nécessaires au quotidien, favorisant ainsi le maintien en place des habitants plus âgés (mixité générationnelle) ».

- Il peut exister sur le territoire (exemple sur la commune de Sahurs) de petites friches industrielles qui pourraient avoir vocation à faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain en faveur de l'habitat. Comment rendre compatible cet objectif avec l'identification dans les documents d'urbanisme locaux d'un zonage qui ne l'autorise pas ?

L'un des axes majeurs du SCOT est la reconquête urbaine, y compris la reconversion de sites industriels en friche, permettant le développement du territoire tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Sur ces sites de reconversion urbaine, le SCOT affiche clairement la volonté de privilégier la multifonctionnalité (habitat, activités économiques, services…), sans exposer de nouvelles populations à des nuisances, pollutions ou risques.
Ainsi, sous réserve que la friche industrielle réunisse les conditions nécessaires à son aménagement (sols non pollués ou dépollués, accessibilité, intégration dans son environnement, etc), le développement d'opérations de renouvellement urbain, y compris en faveur de l'habitat, y est encouragé.
L'élaboration du PLU intercommunal, qui se fera dans le respect du principe de compatibilité avec les orientations du SCOT, traduira cet objectif de reconversion urbaine de sites industriels, notamment à travers la redéfinition du zonage des documents d'urbanisme actuels. Des zones aujourd'hui identifiées comme étant à vocation industrielle ou économique pourront ainsi, selon leurs caractéristiques, évoluer en zones de renouvellement urbain mixte ou d'habitat.

- Il est identifié le besoin d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le DOO en page 71. La commune de Boos est-elle identifiée par la Métropole pour ce projet ?

L'inscription d'une aire d'accueil des gens du voyage à caractère de grand passage dans le projet de SCOT permet de répondre au Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage approuvé le 14 janvier 2013, lequel fait de la réalisation de ce premier lieu de grand passage sur le territoire un objectif majeur.
Une étude est menée par la Métropole afin de déterminer le site le plus pertinent intégrant les caractéristiques minimales requises par les textes réglementaires.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos demande de réduire l'objectif de densité à 30 logements à l'hectare.
- La commune de Duclair demande une réduction des objectifs de densité.

- Les communes de Bois-Guillaume, Bihorel, Mont-Saint-Aignan, Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Yville-sur-Seine demandent un assouplissement des objectifs de densité pour tenir compte des spécificités des territoires (environnement existant, problématiques d'assainissement, capacité d'intégration des nouvelles opérations en terme d'acceptabilité sociale …).

Les objectifs de densités ont été fixés pour répondre à un objectif plus global du SCOT qui est la consommation économe des espaces naturels, agricoles et forestiers. Au-delà du respect des obligations réglementaires qui imposent au SCOT de s'inscrire dans cet objectif, le SCOT de la Métropole fait de la lutte contre l'étalement urbain une priorité et apprécie les espaces naturels et agricoles comme une ressource non renouvelable dont il est essentiel d'assurer la préservation.

Sur la période 1999-2012, l'habitat représente un peu plus de la moitié des nouveaux espaces urbanisés sur l'ensemble du territoire (724 hectares au total – contre 276 hectares pour les activités économiques et 169 hectares par les équipements et infrastructures).

Cette consommation d'espace pour l'habitat a été la plus importante sur les plateaux Nord et Est, et parmi les 724 hectares urbanisés pour l'habitat entre 1999 et 2012, 90 % portent sur l'habitat individuel, dont 62 % sur l'habitat très peu dense (moins de 10 logements à l'hectare).

L'habitat individuel représente donc les enjeux les plus forts en matière de réduction de la consommation d'espace, c'est pourquoi le SCOT fixe l'objectif de réduire de 30 % le foncier consommé pour l'habitat par rapport à la période précédente.

La densité est un levier important du SCOT pour limiter cette consommation d'espace. Il ne s'agit cependant pas d'interdire le développement de maisons individuelles sur le territoire, qui correspond aux besoins d'une certaine partie de la population, mais de diversifier l'offre résidentielle proposée en développant des formes d'habitat variées (individuel, individuel groupé, petit collectif…).

Dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains et les pôles de vie, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées, ce qui laisse la possibilité de varier les densités au sein des opérations et au sein de la commune, notamment au regard des caractéristiques du territoire. Le SCOT précise d'ailleurs que cette approche permet de produire des paysages urbains diversifiés.

Dans les bourgs et villages, l'objectif de densité est apprécié à l'échelle de l'opération, permettant là aussi de diversifier la taille des parcelles au sein d'une opération pour atteindre une densité minimale de 15-20 logements / hectare à l'échelle de l'opération.

Ces dispositions permettent donc de prendre en compte les spécificités de la commune et d'adapter les densités au sein des opérations et de la commune, tout en respectant globalement les objectifs de densité fixés dans le SCOT.

En complément, voir également la réponse générale de la Métropole sur la densification urbaine exposée précédemment.

- La commune de Bois-Guillaume estime que l'objectif de 3000 logements par an n'est pas en adéquation avec la capacité d'intégration économique du territoire.
- La commune de Mesnil-Esnard estime que l'augmentation démographique de 40 000 habitants n'est pas en adéquation avec la production de 60 000 logements.

L'objectif de production de 60 000 logements se justifie pour deux tiers (soit environ 40 000 logements) par la production de logements nécessaires au maintien de la population à son niveau actuel (le « point mort ») et pour un tiers par la production de logements pour accueillir de nouveaux ménages (soit environ 20 000 logements sur la base d'une moyenne proche de 2 personnes par ménage).

Le « point mort » correspond aux besoins de production en logements nécessaires uniquement pour maintenir à son niveau la population déjà installée sur le territoire. En effet, un logement neuf ne permet pas uniquement de répondre à la croissance de la population. Il contribue également, de manière indirecte, à couvrir des besoins non liés à la croissance démographique, qui sont :

- *Compenser la diminution de la taille moyenne des ménages, et donc l'augmentation du nombre de ménages. Il s'agit du desserrement : si la taille*

moyenne des ménages diminue, il faut davantage de logements pour loger le même nombre d'habitants. Sur le territoire de la Métropole, le nombre moyen de personnes par ménage est passé de 2,34 à 2,18 entre 1999 et 2007, et cette tendance à la diminution va se poursuivre dans les prochaines années.

- *Remplacer les logements détruits ou ayant changés d'usage : c'est le renouvellement du parc de logements existant.*
- *Compenser l'augmentation du nombre de résidences secondaires et de logements vacants, qui sont autant de logements en moins dans le parc existant pour les habitants. La compensation de ces logements est nécessaire à la fluidité du marché.*

Le point mort est, pour le territoire de la Métropole, estimé à 2000 logements à produire par an, uniquement pour maintenir la population à son niveau actuel. Ce point mort s'inscrit dans la continuité de la production de logements au cours de la période 2000-2012 : sur cette période, environ 2000 logements ont été produits par an sans augmentation du nombre d'habitants. Cette production de logements a essentiellement permis de compenser la réduction de la taille moyenne des ménages et donc l'augmentation du nombre de ménages générée.

Au-delà des besoins en logements répondant au maintien de la population à son niveau actuel, une production de 1000 logements supplémentaires / an est justifiée par l'ambition portée par le SCOT d'une dynamique démographique comparable à celle d'autres métropoles françaises, entre 0,4 et 0,5 % par an. Cet objectif de croissance démographique prend appui sur le renforcement de l'attractivité économique du territoire qui est l'un des axes majeurs du SCOT. Bien que confrontée à une situation économique nationale difficile, la Métropole a en effet pour ambition de promouvoir un développement industriel durable, conforter l'excellence logistique et portuaire, dynamiser le développement tertiaire, renforcer les grandes filières de l'agriculture, développer l'attractivité touristique et culturelle ainsi que les compétences et l'innovation via l'enseignement supérieur et la recherche. Les grands projets économiques (Seine Sud, ancienne raffinerie et zone industrialo-portuaire de Petit Couronne, Rouen Vallée de Seine Logistique, Seine Cité, Plaine de la Ronce, Technopôle du Madrillet), culturels et touristiques (Historial Jeanne d'Arc, Panorama Centre des congrès) ainsi que les grandes infrastructures de transports projetées sont de nature à renforcer l'attractivité et donc la croissance démographique du territoire.

Cette ambition démographique prend également appui sur l'attractivité résidentielle du territoire : la diversité et la qualité de l'offre résidentielle proposées sur le territoire et promues par le SCOT constituent également un facteur d'attractivité de nouvelles populations.

Par ailleurs, dans le cadre du bilan obligatoire de la mise en œuvre du SCOT qui sera effectué au plus tard 6 ans après son approbation, puis tous les 6 ans après la décision de son maintien en vigueur ou de sa révision, les objectifs démographiques et de production de logements pourront être réévalués si nécessaire au regard des évolutions observées.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande de limiter l'application des seuils minimaux de densité aux abords de la seule ligne TEOR.

La commune de Mont-Saint-Aignan souhaite que la disposition visant à augmenter de + 10 % la densité dans les périmètres d'attractivité autour des lignes structurantes de transports en commun par rapport aux objectifs de densités fixés dans le SCOT ne s'applique qu'à la ligne TEOR et non à la ligne F2, considérée comme structurante.

Il est rappelé que les espaces urbains, niveau de l'armature urbaine auquel appartient la commune de Mont-Saint-Aignan, sont les territoires privilégiés pour accroître les capacités d'accueil en matière d'emplois et d'habitat, et que l'usage des transports en commun y est intensifié.

La densification de l'habitat dans les périmètres d'attractivité autour des arrêts des lignes structurantes telles que les lignes TEOR et FAST a pour objectif d'encourager l'usage des transports en commun et ainsi limiter l'usage de la voiture sur le territoire. La densification autour de ces lignes permet ainsi d'optimiser l'efficacité et la performance du réseau de transports collectifs, en ciblant un potentiel d'utilisateurs plus important.

Une commune de l'espace urbain qui bénéficie d'une desserte structurante par les transports en commun, telle que Mont-Saint-Aignan, est ainsi amenée à contribuer à l'optimisation de l'utilisation du réseau de transports par l'intensification de l'urbanisation autour des axes structurants de ce réseau.
Par ailleurs, le SCOT précise que la majoration de + 10 % des objectifs de densité dans les périmètres d'attractivité autour des arrêts des lignes structurantes du réseau (500 mètres environ autour des arrêts des lignes TEOR et 400 mètres environ autour des arrêts du réseau FAST) est à déterminer plus précisément en fonction du contexte. Les études de densification (« ateliers de la ville intense ») prévues dans le DOO (page 108) permettront entre autres de connaître les potentialités d'intensification dans ces secteurs.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande que l'objectif de production de logements soit défini à l'échelle globale du territoire de la Métropole.

A la lecture de la délibération de la commune de Mont-Saint-Aignan, la demande de la commune porte plus spécifiquement sur l'objectif de production de logements sociaux, et non sur l'objectif global de production de logements.
L'objectif du SCOT de dédier 30 % de la production de logements aux logements sociaux est bien un objectif moyen défini à l'échelle globale du territoire de la Métropole et ne constitue pas un objectif minimum pour chaque commune. Le SCOT précise en effet que des modulations (à la hausse ou à la baisse) sont possibles dans certaines communes pour permettre un rééquilibrage de la répartition des logements sociaux.
De plus, si le SCOT ne définit pas cet objectif à l'échelle des communes, le PLH, qui doit être compatible avec le SCOT et qui s'impose aux PLU, a lui pour obligation de décliner ces objectifs à la commune.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment se feront les arbitrages pour l'ouverture à l'urbanisation de zones AU qui ne se situent pas dans les périmètres d'attractivité des transports en commun ?

S'agissant de l'ordre dans lequel les zones AU vont être ouvertes à l'urbanisation, le DOO prévoit que « les surfaces pouvant être dédiées à l'urbanisation en extension, sont définies après que soient soustraites du besoin foncier pour l'habitat les surfaces mobilisables au sein des espaces déjà urbanisés et les surfaces mobilisables en renouvellement urbain ».
Cela implique de ne pas ouvrir à l'urbanisation toutes les zones AU existantes pour répondre à la totalité des objectifs de production de logements. Le DOO impose par ailleurs la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées préalablement à toute ouverture à l'urbanisation.
C'est seulement après que de telles réflexions soient menées qu'un certain nombre de secteurs à urbaniser pourra être ouvert à l'urbanisation.
Par ailleurs, le DOO prévoit que les projets urbains situés en dehors des périmètres d'attractivité des transports en commun régulier ne sont pas prioritaires, mais il ne définit pas expressément l'ordre dans lequel ces zones AU devront être ouvertes à l'urbanisation. Il revient aux PLU, notamment au futur PLU intercommunal, de définir cet ordre. Pour ce faire, les ouvertures à l'urbanisation devront respecter les autres principes définis par le DOO (consommation d'espace, biodiversité, paysages, réseaux, etc).
De plus, le DOO du SCOT prévoit que le PLU comporte un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones AU et de la réalisation des équipements correspondants, afin d'envisager l'urbanisation par étape progressive.

- Comment fonctionne pratiquement la veille foncière (recensement du foncier disponible présenté dans le DOO) ?

Les services de la Métropole disposent d'une base de données intégrée au SIG intitulé « Espaces mutables » qui recense, d'une part, l'ensemble des zones à urbaniser qui sont inscrites dans les PLU des communes, et d'autre part, les sites déjà urbanisés pouvant faire l'objet de renouvellement urbain (friches). Pour le volet renouvellement urbain, cette base de

données a été enrichie par le recensement réalisé dans le cadre de la démarche Grande Seine 2015. Cette base de données est par ailleurs mise à jour régulièrement sur le volet habitat dans le cadre du PLH.
En outre, parmi les compétences liées au statut de Métropole (depuis le 1er janvier 2015), une stratégie foncière est en cours de définition ; un préalable à la constitution de réserves foncières.

- Comment expliquer que pour les bourgs et villages, l'objectif de densité soit apprécié à l'opération alors que ce n'est pas le cas sur le reste du territoire ?

Dans les bourgs et villages, la production de logements est plus faible en volume que sur le reste du territoire et concerne généralement des parcelles de taille importante : l'enjeu lié à la limitation de la consommation d'espace dans ces territoires exige donc d'encadrer le plus finement possible la consommation résultant de cette urbanisation, donc à l'échelle de l'opération, que celle-ci soit individuelle ou groupée (lotissements notamment). A cet égard, le Tome V (p.10) expose la consommation passée (1999-2012) d'espaces naturels et agricoles qui s'élève à 312 hectares dans les bourgs et villages, soit 43 % de l'ensemble des espaces consommés pour l'habitat.
Dans les secteurs urbains (cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie), les opérations d'aménagement sont plus nombreuses et plus diversifiées, d'où une appréciation de la densité à l'échelle de la commune.

2. LA MOBILITE DURABLE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Observations du public :

L'objectif de faire évoluer les pratiques de mobilité pour réduire la part des déplacements automobiles, est partagé par tous, au point que les remarques liées au développement des transports en commun ont été largement majoritaires au cours de cette enquête publique. **Les observations portent sur l'amélioration de l'offre de transports en commun et le développement de la multimodalité.**

2.1 L'amélioration de l'offre de transports en commun

Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'amélioration des lignes et l'amélioration du service :

- **L'amélioration des lignes de transport** :

- Prolongement des lignes de TEOR sur :
  - La commune de Darnétal en prévision de l'aménagement de la friche Aoustin et pour desservir le quartier Muchedent.
  - La commune de Canteleu pour desservir le lycée hôtelier.
  - La commune de Notre-Dame-de-Bondeville pour desservir Le Houlme et Malaunay.

Des prolongements de TEOR sont identifiés dans le DOO (page 116 et cartographie), à étudier et à réaliser en fonction d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion sociale.
En écho au SCOT, le prolongement de TEOR est également identifié dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) au titre de la Fiche Action 1 / Action B (Développer le réseau de transport à haut niveau de service).
Pour le T1 (Terminus Mont aux Malades/Mont-Saint-Aignan) et le T2 (Terminus Mairie Schœlcher/Notre-Dame-de-Bondeville), ces prolongements feront l'objet de cette étude d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion des territoires.

Pour le T2 (Terminus Monet/Canteleu), le lycée hôtelier ne se situe pas dans le prolongement du tracé du TEOR, ce qui ne permet pas structurellement d'envisager cette desserte.
Pour le T3 (Terminus Durécu-Lavoisier/Darnétal), le potentiel de population captable ne justifie pas aujourd'hui le prolongement de cette ligne, mais ce prolongement pourrait être envisagé si ce potentiel évoluait de manière significative.

- Prolongement de la ligne F5 en provenance de la commune de Franqueville-Saint-Pierre pour desservir la commune de Boos. Les riverains ne comprennent pas le lien que fait le SCOT entre le développement de l'offre de transports en commun sur Boos en seconde période du SCOT et le projet de contournement Est de Rouen.

Le prolongement de la ligne F5 (Terminus Lycée Galilée/Franqueville-Saint-Pierre) n'est pas envisagé à court terme, le potentiel de population captable étant à ce jour insuffisant.
Le projet de contournement Est - Liaison A28/A13 n'est pas uniquement un projet d'infrastructure routière mais plus globalement un projet d'aménagement du territoire. Il convient donc de prendre des mesures d'accompagnement afin que cette infrastructure puisse pleinement répondre aux objectifs qui lui ont été initialement fixés. Dans ces circonstances, le développement d'un Transport à Haut Niveau de Service (THNS) sur les Plateaux Est s'inscrit dans une logique de requalification des pénétrantes routières, permettant pour l'exemple cité de maîtriser l'effet appel d'air pour les véhicules particuliers sur la route de Paris et favoriser le report modal, au travers d'un réaménagement de la voirie favorable aux transports collectifs (DOO page 115).

- Renforcement des lignes régulières sur la portion les Essarts/Rouen et Boos/Rouen.

Les services effectués sur la ligne 32 et 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.

- Renforcement des liaisons entre Elbeuf et Rouen, en particulier dans la perspective de la revitalisation du centre-ville d'Elbeuf.

La liaison en bus entre Rouen et Elbeuf (Ligne 32) est à considérer en complémentarité de la desserte ferroviaire existante entre ces deux communes. Aussi, plutôt que d'investir massivement sur le renforcement de cette liaison routière qui ne peut, structurellement, atteindre le même niveau de performance que le train, la stratégie portée par la Métropole Rouen Normandie consiste aujourd'hui à se mobiliser avec les partenaires ferroviaires (Région Haute-Normandie, SNCF…) sur le développement de la desserte ferroviaire (cadencement…) et le développement des pôles d'échanges autour des gares desservies (DOO page 113).

- Développement de l'offre de transports en commun sur les communes de la rive gauche (Oissel, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Petit-Quevilly).

La majorité des nouveaux axes structurants de transport collectifs identifiés dans le DOO du SCOT (DOO pages 114 et 115) et dans le PDU concernent la rive gauche:

- *Nouvelle ligne T4 et amélioration de la ligne F1,*
- *Développement d'un THNS (Transport à Haut Niveau de Service) desservant l'Ecoquartier Flaubert,*
- *Prospective d'un nouvel axe THNS desservant la Nouvelle Gare.*

Les possibilités d'améliorer les liaisons transversales existantes sur la rive sud sont également prévues par le SCOT (DOO page 113).

- Possibilité de présenter dans le SCOT une seule ligne T4 d'Isneauville au Zénith, avec parkings de délestage, plutôt que de présenter d'un côté le renforcement de la ligne F1 jusqu'à Isneauville, et de l'autre côté la création de la ligne T4 du Boulingrin au Zénith.

Pour l'Arc Nord-Sud (aménagement de la ligne T4, prolongement de la ligne F1 et implantation d'un P+R au Nord), les études de faisabilité ont été réalisées entre 2011 et 2013. Elles ont mis en évidence des potentiels de fréquentation et des coûts d'aménagement, révélant l'opportunité de travailler sur la complémentarité des 2 itinéraires (T4/F1).

- Absence de transports entre la Métropole et le secteur de Barentin, alors que c'est une zone d'attractivité pour une partie des habitants de la Métropole.

De par la nature de la liaison, interurbaine, puisque la commune de Barentin est située hors du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de la Métropole Rouen Normandie, la création d'une liaison depuis la Métropole vers Barentin est, au titre de la loi, de la compétence du Département de Seine-Maritime. Cette réflexion pourrait cependant être abordée dans le cadre de la Conférence des territoires de l'InterSCOT.

- Amélioration des échanges entre Rouen et Caen, ainsi qu'avec l'aéroport de Deauville.

La phase « cible » du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie envisagée à l'horizon 2030 permettrait de gagner 10 à 15 minutes supplémentaires sur les différents temps de parcours par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Evreux et Rouen et entre Louviers et Bernay. Ce dispositif en « Y » créerait de plus une relation nouvelle et très rapide entre Rouen et Evreux et réduirait substantiellement le temps de parcours entre Rouen et Caen à 1h environ au lieu de plus d'1h30 aujourd'hui.

➢ **<u>L'amélioration du service</u>** :

- Il est demandé une amplitude horaire et un cadencement qui permettent de couvrir les déplacements domicile/travail matin et soir (exemple de la ligne 13 à Boos où pour une prise de fonction à Rouen à 8 heures, il faut prendre le car à 6h30).

Les services effectués sur la ligne 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules. Pour le cas présent, il existe une alternative consistant, pour les habitants de Boos, à se rabattre en voiture à Franqueville-Saint-Pierre et utiliser la ligne F5 dont la fréquence de passage est plus importante.

- Il est proposé de mettre en place des bus de plus petite taille et passant plus souvent.

Au-delà des considérations de capacité en adéquation avec l'usage, du dimensionnement viaire qui impose des gabarits de passage et d'une nécessaire gestion optimisée de l'ensemble du parc roulant (dimensionné en nombre et en capacité pour les heures de pointe), il ne faut pas croire qu'en réduisant la taille des véhicules, on peut augmenter la fréquence de passage comme le suggère la remarque. En effet, le personnel roulant est le premier poste de dépense dans l'organisation d'un service de transports collectifs, indépendamment de la taille des véhicules.
La réduction des capacités des bus ne se traduit donc pas mécaniquement par des gains de productivité permettant d'en augmenter la fréquence.

- Il est souligné la grande satisfaction des usagers du Filor, avec un bémol sur l'absence de ce mode de transport le dimanche, et le fait que tous les usagers ne peuvent pas toujours anticiper leur déplacement et donc réserver le Filor.

Le service FILOR est disponible, du lundi au samedi (hors dimanche et jours fériés) de 6h30 à 19h30 (heure de dernière prise en charge possible à un arrêt donné). L'amplitude du service a été définie de façon à contenir un tant soit peu et au regard des besoins dominants, les coûts d'exploitation qui restent, structurellement, largement déficitaires.
Par ailleurs, les contraintes sur la réservation préalable sont imposées par la nature même du système de Transport à la Demande (FILO'R) et imposent de fait une anticipation des déplacements par l'usager. Cependant, ces contraintes de réservation sont contrebalancées par la souplesse des horaires et des itinéraires. Il est utile de rappeler que, en mode dit « nominal » la réservation est à effectuer la veille mais qu'une possibilité de réservation 2 heures avant le déplacement est ouverte en cas de disponibilité de moyens.

- La politique tarifaire des transports en commun doit être suffisamment attractive pour décourager l'usage de la voiture, en particulier pour les grandes familles.

L'examen de la part relative des 3 grandes catégories tarifaires (Titres toutes clientèles, tickets réduits et titres gratuits) montre que l'ensemble des titres réduits et des titres gratuits représente quasiment 72 % du nombre de voyages et moins de 47 % des recettes

commerciales en 2012, témoignant de l'effort de la collectivité sur l'attractivité de la tarification dans les transports collectifs.
Aujourd'hui, une gamme tarifaire réduite s'applique sur 5 titres de transport du réseau Astuce :

- *Pour les séniors (65 ans et plus) :*
  - *Titre senior 20 unités : 10,00 € au lieu de 13,30 € (tarif tout public)*
  - *Titre senior 20 unités Elbeuf : 7,20 € au lieu de 10,80 € (tarif tout public)*
- *Pour les jeunes de moins de 26 ans :*
  - *Titre jeunes 10 voyages : 8,20 € au lieu de 13,30 € (tarif tout public)*
- *Pour les bénéficiaires des tarifs réduits et solidaires :*
  - *Titre moderato 10 voyages : 3,00 € au lieu de 13,30 (tarif tout public)*
  - *Titre contact 50 voyages : gratuit au lieu de 65 € (tarif tout public)*

- Il est attiré l'attention de la Métropole sur la possibilité de la gratuité des transports en commun comme dans d'autres métropoles, ou encore sur la possibilité d'augmenter la durée de validité du titre de transport.

Il est important de rappeler que même gratuit pour l'usager, le transport public ne l'est pas pour la collectivité qui, en se privant des recettes des usagers, devra compenser cette perte. Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport et aux contraintes financières pesant sur les collectivités, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver.

- Il est conseillé de ne pas créer un déséquilibre à l'échelle du territoire avec une offre de services de transports en commun à haute performance sur les axes très structurants qui traversent Rouen, à côté d'une offre de lignes «régulières» qui ne permettrait pas de rejoindre Rouen avec facilité et efficacité.

On ne peut que souligner le lien étroit qui existe entre la densité de population et l'intensité d'un service de transports collectifs déployé. Le DOO fixe un objectif de cohérence des politiques d'aménagement autour du réseau de transports en commun et des infrastructures afin de coordonner les développements urbains avec ceux des infrastructures de mobilité (DOO page 107). Les grands projets urbains dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains sont coordonnées avec les transports en commun.
Aussi, le développement d'un réseau de transports collectifs efficient s'appuie naturellement sur un schéma structurant, centre de gravité du réseau, qui matérialise les corridors de mobilité dominants à desservir autour d'un maillage hiérarchisé de points d'échanges (Pôles de correspondances, parkings relais…), afin d'éviter une dilution de l'offre préjudiciable à l'intérêt collectif.

- Il est conseillé de ne pas sacrifier les places de stationnement dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, lesquelles conservent une utilité pour les riverains et pour la clientèle des commerces de proximité.

Il existe un lien étroit entre l'efficacité d'une politique sur les transports collectifs et les stratégies locales de stationnement. En effet, un changement de mode de transport doit s'accompagner d'un gain de temps pour s'avérer attractif. La facilité de stationnement au lieu de destination couplée à l'absence d'une offre résidentielle diurne à un coût admissible pour le budget des ménages concourent à inciter les actifs à utiliser l'automobile pour leurs déplacements domicile-travail.
On peut ainsi distinguer différents usagers aux comportements contrastés :

- *le résident fixe qui ne désire pas utiliser son véhicule ou qui l'utilise peu (le véhicule restant alors stationné un long moment sur une même place) ;*
- *le résident dynamique qui utilise beaucoup son véhicule dans la journée ;*
- *le pendulaire fixe qui effectue un trajet domicile-travail mais qui n'utilise pas son véhicule en dehors de ce trajet pendant la journée de travail ;*
- *le pendulaire dynamique qui effectue un trajet domicile-travail et qui utilise souvent son véhicule pendant la journée de travail (un commercial par exemple) ;*
- *le client, le visiteur diurne qui est concerné par le commerce, le tertiaire et les loisirs ;*
- *le client, le visiteur nocturne qui est essentiellement un consommateur de loisirs.*

Les choix de répartition de l'offre entre les divers types d'usagers auront de fait une influence directe sur l'ensemble des caractéristiques de la mobilité, dont le report modal.
Il convient donc de hiérarchiser l'espace en favorisant ou dissuadant l'accès pour certaines catégories d'usagers, via la réglementation, dans un souci d'une utilisation rationnelle du territoire urbain et des infrastructures de transports collectifs.
Pour les implantations commerciales, le DOO favorise la mutualisation des espaces de stationnement (page 23) et renforce la compacité des espaces de stationnement (page 118).

2.2 Le développement de la multimodalité

- Dans le DOO du SCOT, il est indiqué le caractère stratégique des gares sur tout le territoire de la métropole et le développement de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre des futures lignes ferroviaires. Dans ce contexte ne serait-il pas judicieux de développer les navettes vers les gares ? Des habitants de Darnétal interrogent la Métropole sur le devenir de la gare de Darnétal.

Au travers du SCOT et du PDU (Fiche Action 2 / Action B (Développer les contions d'échanges aux abords des gares)), la Métropole Rouen Normandie a effectivement identifié la nécessité d'articuler les gares avec les axes de transports publics (bus, car…) afin de valoriser l'offre ferroviaire au sein de son périmètre. Le récent déplacement du terminus de la ligne 27 à la gare de Saint-Etienne-du-Rouvray témoigne de cette stratégie.
Par ailleurs, le projet de réouverture de la gare de Darnétal n'est pas un projet de court terme et la reconfiguration du paysage ferroviaire à l'échelle de la métropole portée par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie cadre les perspectives de concrétisation de ce projet.
Néanmoins, il paraît aujourd'hui nécessaire de ne pas obérer l'avenir par une préservation raisonnée des emprises ferroviaires, en vue de l'éventuel développement de nouvelles dessertes ou haltes ferroviaires à un horizon plus lointain.

- En matière d'incitation à la multimodalité, comment rendre efficace le report de la voiture sur les transports en commun, une fois que l'usager a déjà pris son véhicule ?

Le SCOT (DOO page 116) et le PDU (Fiche Action 2 / Action C (Déployer un réseau de parcs relais et de pars relais de proximité), prévoient l'aménagement d'un réseau de parcs relais qui permettra, en appui des lignes de transports collectifs (TC) structurantes, de favoriser un rabattement efficace depuis la voiture vers les TC.

- Il convient d'encourager la réalisation de voies vertes, exemple du quartier du Genetey pour relier le bourg de Saint-Martin-de-Boscherville qui ne connaît pas de liaison sécurisée pour les piétons et les vélos.

Le Département de Seine-Maritime est maître d'ouvrage des axes majeurs de circulations douces : la véloroute du Littoral, la voie verte Dieppe-Fécamp, l'Avenue Verte Londres-Paris ou la véloroute du Val de Seine.
Le Département soutient financièrement les communes et EPCI en apportant, sous certaines conditions, des subventions pour le développement de pistes cyclables, les aménagements cyclables départementaux inscrits au Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes, et participe dans le cas d'une substitution d'une collectivité locale au Département pour l'entretien d'un ouvrage départemental lié aux circulations douces.
En parallèle, la Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération structurant et continu. Localement, il appartient au PLU de définir liaisons douces complémentaires à développer.

- Il faut renforcer les modes de circulation doux sur la liaison Isneauville/Bois-Guillaume par le développement de pistes le long des axes structurants et par la mise en œuvre d'une passerelle pour franchir le rond-point très passager de la rocade de Bois-Guillaume.
- Quel est l'état d'avancement de l'aménagement des pistes cyclables sur la métropole ? Exemple de la liaison Boos/ Franqueville-Saint-Pierre, de la rive gauche de Rouen qui compte très peu de pistes cyclables.

En écho au DOO du SCOT (page 118) et au PDU (Fiche Action 10 / Action A (Accélérer la politique d'aménagement cyclable), la Métropole s'est engagée depuis de nombreuses années dans le déploiement d'un réseau cyclable d'agglomération afin de permettre au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Elle souhaite poursuivre cet effort en développant ce réseau avec l'objectif d'atteindre 220 kilomètres d'aménagements cyclables à l'horizon du PDU.
Pour ce réseau métropolitain, incluant les liaisons Bois-Guillaume/Isneauville et Franqueville-Saint-Pierre/Boos, les aménagements en site propre seront prioritairement recherchés, toutefois, lorsque l'emprise ne le permet pas, des aménagements plus légers de type bandes cyclables, voire plus exceptionnellement du jalonnement, seront recherchés afin d'assurer les continuités.

- Il faut encourager l'utilisation de véhicules électriques avec mise à disposition de places de stationnement réservées dans Rouen.

Le DOO du SCOT (page 63) et le PDU (Fiche Action 7 / Action C (Favoriser le développement de l'électromobilité) favorisent le développement des véhicules électriques. Suite aux expérimentations réalisées dans le cadre du plan en faveur du développement du véhicule électrique « CREA'VENIR » (Véhicules Electriques Novateurs, Intelligents et Responsables), les mesures suivantes sont identifiées afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques :

- *poursuivre le déploiement d'infrastructures de rechargement ouvertes au public sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie. En complément des points de charges déployés dans le centre-ville, certains parkings-relais de l'agglomération, les centres urbains et les quatre pépinières d'entreprises de la Métropole Rouen Normandie seront équipés de points de charge (Un plan de déploiement 2014-2017 permettant d'atteindre 100 points de charge fin 2017),*
- *renouvellement du parc automobile de la Métropole Rouen Normandie,*
- *groupement de commandes avec les communes pour l'achat mutualisé de véhicules électriques et de bornes de rechargement,*
- *réflexion sur la mise en place d'aide à l'acquisition de bornes de recharge pour les entreprises.*

Par ailleurs, les places de stationnement équipées de bornes sont réservées aux véhicules en charge et la charge est gratuite. En outre, le stationnement est gratuit sur tout emplacement matérialisé en voirie pour les véhicules électriques sur l'ensemble du territoire de la Métropole. De plus, il relève du PLU d'établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos dans les parcs ouverts au publics, ainsi qu'un inventaire des possibilités de mutualisation de ces capacités, afin d'établir le règlement qui peut fixer les règles en termes de stationnement.

- Attention à l'intégration des aires de covoiturage dans l'environnement qui n'est pas toujours satisfaisante pour les riverains.

Le Département de Seine-Maritime est maître d'ouvrage pour l'aménagement des aires de covoiturage à l'échelle du territoire seino-marin et l'intégration environnementale de ces projets est, en conséquence, de leur responsabilité. Dans l'hypothèse d'un glissement de cette compétence vers la Métropole Rouen Normandie, cette dernière sera attentive à cette dimension.

- Il est important d'intégrer dans les opérations d'aménagement, des moyens de connecter les différents modes de transport entre eux de type plan de déplacements « domicile/gare/entreprise» à développer sur : La ZAC Marignan à Elbeuf et La Plaine de Levant à Saint-Pierre-lès-Elbeuf.

En écho au SCOT (DOO page 118) et au PDU (fiche Action 8 / Action B (Développer les plans de mobilité), la Métropole Rouen Normandie poursuit l'ambition de développer les plans de mobilité [Plan de Déplacements d'entreprises (P.D.E.), Inter-Entreprises (P.D.I.E.), d'Administrations (P.D.A.)], du PDU.
Ce partenariat, mis en place par la Métropole Rouen Normandie, se formalise, entre autres, par des conventions multipartites : entreprises ou administrations, TCAR, Métropole Rouen

Normandie, et communes (le cas échéant) et permet d'adapter finement aux besoins l'offre des différents moyens de déplacements.
Dans le cadre de ces conventions, la Métropole Rouen Normandie s'engage, à titre d'exemple, sur les actions suivantes:

- *apporter son soutien financier sur les abonnements de transport en commun souscrits par les salariés,*
- *assurer des missions conseil en mobilité,*
- *étudier l'amélioration de la desserte en transports en commun,*
- *participer à des animations en entreprise,*
- *élaborer des documents pédagogiques,*
- *participer au suivi du plan de déplacements d'entreprise.*

Aujourd'hui, 64 entreprises (40 600 salariés) et 57 commerçants (1 173 salariés) ont signé une convention avec la Métropole.
Par ailleurs, le SCOT fixe l'objectif de mettre en œuvre un système intégré pour faciliter les déplacements (p.116 du DOO).

Observations des personnes publiques associées :

- La commune de Boos sollicite l'amélioration de la desserte de son territoire en transports en commun, ce dès la première phase du SCOT, au regard de l'évolution démographique de la commune.

Les services effectués sur la ligne 13 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules. Pour le cas présent, il existe une alternative consistant, pour les habitants de Boos, à se rabattre en voiture à Franqueville-Saint-Pierre et utiliser la ligne F5 dont la fréquence de passage est plus importante.

- La commune de Bois-Guillaume demande le prolongement de la ligne F1 jusqu'à la Plaine de la Ronce à Isneauville, ainsi que le report du parking relais de Bois-Guillaume au nord du rond-point des Rouges Terres.

Conformément à la délibération du 24 juin 2013 approuvant le programme de l'Arc Nord-Sud, ce projet de transport en commun à haut niveau de service, qui vise à répondre aux besoins de déplacements entre le nord et le sud de l'agglomération, comporte plusieurs opérations complémentaires :

- *une nouvelle ligne à haut niveau de service (de type TEOR) (8,5 km) en grande partie en site propre entre Boulingrin et Zénith, qui empruntera notamment les boulevards et le pont Guillaume le Conquérant,*
- *des améliorations de la desserte de la Plaine de la Ronce et d'Isneauville par la ligne F1, qui assurera toujours les liaisons entre le Plateau Nord, le centre de Rouen et la Rive Gauche, jusqu'au rond-point des Bruyères,*
- *des parkings relais sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.*

Le choix de localisation du P+R au nord de la ligne F1 n'est pas arrêté à ce jour, une solution évidente n'étant pas initialement ressortie lors de l'étude de programmation de l'Arc Nord-Sud. Aussi, des études complémentaires actuellement en cours permettront d'en finaliser la localisation.

- La commune d'Elbeuf-sur-Seine demande à la Métropole d'anticiper la programmation du troisième franchissement de la Seine, pour faciliter les liaisons Rouen-Elbeuf.

Le SCOT prévoit l'étude de la faisabilité d'un 3ème franchissement de la Seine à Elbeuf. Celui-ci n'est pas encore localisé et dépend aujourd'hui du Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Dans le cadre du transfert de compétence à partir du 1er janvier 2016, la réflexion sur cette infrastructure sera menée par la Métropole notamment au regard des contraintes financières.

- La chambre de commerce et d'industrie souligne le problème de l'accès des poids lourds au réseau de voirie de distribution avec la difficulté liée aux livraisons urbaines.

Le SCOT (DOO page 111) et le PDU (Fiche Action 9 / Action B (Organiser la circulation sur la base d'une hiérarchisation du réseau viaire) proposent une hiérarchisation du réseau de voirie visant à mettre en cohérence l'aménagement de la voirie avec les types de trafics qu'elle supporte (en fonction du niveau de trafic et du caractère de desserte locale ou au contraire de transit des déplacements). Cette hiérarchisation permet aussi d'orienter les grands flux sur les axes structurants, pour préserver la vie locale le long des voies secondaires.
À l'horizon du PDU, plusieurs projets structurants de voirie pourraient être mis en œuvre ; il s'agit donc de prévoir ces évolutions et de préparer les aménagements à venir pour requalifier et apaiser les circulations routières.
La concrétisation de cette classification pourrait se traduire par la mise en place de trois outils, à savoir :

- *un schéma de circulation : répartition des flux à l'intérieur des espaces afin de résoudre les problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés, accidentologie),*
- *un schéma directeur de jalonnement : mise en cohérence du jalonnement directionnel avec le niveau de hiérarchisation de la voie pour offrir aux usagers une information adaptée,*
- *un plan de modération des vitesses afin d'assurer la cohérence de la lisibilité des aménagements et d'améliorer la sécurité des différents usagers de la voirie.*

Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie se mobilise actuellement sur la problématique de la logistique urbaine afin de trouver des solutions adaptées à la morphologie de la trame viaire pour la problématique, entre autres, de la livraison du dernier kilomètre.

Observations de la commission d'enquête :

- En page 115 du DOO, il est précisé que les prolongements des TEOR seront réalisés en fonction d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion sociale. Quels sont les outils d'évaluation de ces critères d'opportunité et de faisabilité ?

Afin d'apprécier les perspectives de développement urbains et les enjeux de cohésion sociale pour juger de l'opportunité et de la faisabilité du prolongement de certaines branches du TEOR, l'évaluation pourra s'appuyer sur 3 axes d'analyse, en lien avec les communes concernées, à savoir :
1/ Le fonctionnement actuel du territoire, pour apprécier le profil des usages et la mobilité du secteur :

- *La population ;*
- *La densité de peuplement ;*
- *Le taux de motorisation des ménages ;*
- *Le revenu médian ;*
- *Le taux d'occupation par véhicule ;*
- *Les flux de déplacements (Etudes de trafic : interne, transits, échanges par motifs et par modes) ;*
- *L'usage des transports collectifs (Matrice Montées/Descentes et Origine/Destination) ;*
- *Les polarités (Identification des pôles générateurs de trafic).*

2/ L'offre actuelle de mobilité sur le territoire, pour juger de l'adéquation offre/demande et identifier les marges de complémentarité entre les différentes solutions de transport :

- *Les infrastructures de mobilité (Gare, Stationnement, voirie) ;*
- *Les services de mobilité (Réseaux astuce et ferroviaire) ;*
- *La réglementation de l'espace public (Voirie, stationnement, réglementation livraison).*

3/ Les perspectives de fonctionnement du territoire, pour évaluer les usages de demain, en mettant en exergue les éventuels potentiels de mobilité dégagés par le développement du secteur :

- *Les projets urbains (Projets habitats/activités en cours) ;*
- *Le foncier mutable (Zones urbanisables) ;*
- *La démographie (Projection démographique) ;*
- *L'habitat (Objectifs prévisionnels).*

3. LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Observations du public :

Cet objectif est largement partagé, cependant les observations produites soulignent la contradiction entre cet objectif de préservation des espaces et certaines orientations du projet de SCOT.
D'autres remarques portent sur la nécessité d'aller plus ou moins loin dans la préservation de ces espaces.

Compte tenu du volume d'observations produites sur ce thème, la commission a choisi de présenter d'une part les questions d'ordre général sur la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et d'autre part les cas particuliers liés à la protection de ces espaces dans le SCOT.

3.1 Questions générales sur les règles de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers définies dans le SCOT.

- La prise en compte des enjeux de biodiversité et de préservation de la nature nécessitera une démarche pédagogique longue pour impulser les changements de comportements des habitants et des services instructeurs des projets.

Il y a aujourd'hui une réelle prise de conscience collective sur le nécessaire maintien et développement de la diversité biologique. La mise en place des mesures de protection et de développement de la biodiversité relève de nombreux acteurs dont l'Etat, les Collectivités territoriales, etc, et les habitants.
Parmi ses services, la Métropole compte un service spécifique intitulé « Education à l'environnement et aux pratiques durables » qui vise à sensibiliser les habitants à l'environnement dans différents domaines ; le compostage, le tri sélectif, la gestion de l'eau, etc.
D'autres services de la Métropole accompagnent depuis de nombreuses années les habitants concernant les enjeux autour de la biodiversité et de la préservation de la nature. C'est la vocation même du réseau des Maisons des forêts, lieux de sensibilisation et d'éducation à la nature (10 000 visiteurs accueillis chaque année). Concernant les services instructeurs, la Direction de l'Energie et de l'Environnement accompagne également de nombreuses communes dans le cadre de son action sur le programme mare ou encore la mise en place de la gestion différenciée de leurs espaces verts. Toutes les directions de la Métropole engagées dans des projets pouvant avoir un impact sur la biodiversité sont également accompagnées et sensibilisées au cas par cas en fonction des enjeux écologiques identifiés.

- La biodiversité est souvent sacrifiée au nom de la satisfaction des besoins, de la création d'emplois ou de la production de logements. Respecter un territoire c'est savoir interdire, savoir préserver.

Dans le DOO du SCOT, figurent à la fois des orientations en matière de développement urbain et en matière de protection de la biodiversité. L'enjeu du SCOT est de concilier ces deux grands objectifs en orientant le développement urbain en dehors des espaces les plus riches et les plus sensibles en matière de biodiversité notamment.

En matière de développement urbain, le SCOT fixe un certain nombre de principes et d'orientations sur la mixité sociale, la diversification de l'offre de logements, les densités résidentielles, la cohérence urbanisation-transports en commun, le développement des polarités commerciales existantes, les localisations préférentielles selon la nature des activités économiques, etc, autant de thèmes traités visant un développement urbain cohérent.
En matière de protection de la biodiversité, le SCOT, à travers l'armature naturelle, identifie différentes trames (aquatique et humide, boisée, calcicole, silicicole) à protéger et à traduire à l'échelle locale. A cet égard, le SCOT reprend les orientations du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) qui affirment cette protection des milieux naturels comme une exigence pour le territoire haut-normand, région française la plus fragmentée en termes de continuités écologiques. Il ambitionne, le cas échéant, la restauration des continuités écologiques.

- La nécessité d'apporter une aide aux exploitants dans l'accompagnement aux filières courtes. Les problèmes soulevés concernent le coût de mise aux normes des moyens de production et la difficulté à trouver des locaux pour la vente.
  - Exemple de Duclair où une association pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP) ne trouve pas de local.
  - Sur le territoire de la métropole, 22 AMAP bientôt 24 soit 800 familles adhérentes, mais en revanche peu de producteurs sur ce territoire.
- Quels sont les outils pour développer les filières courtes ?

Pour sa part, la Métropole a mis en place un règlement d'attribution d'aides pour le développement des filières agricoles courtes et durables. La nature de l'aide va de l'achat de matériel neuf ou d'occasion, à la construction ou réhabilitation de bâtiments agricoles dans le cadre d'un projet d'installation, de diversification ou d'amélioration.
L'émergence de nouveaux systèmes de commercialisation (AMAP, points de vente collectifs, approvisionnement local pour la restauration collective…) représente une opportunité économique tant pour le producteur que le consommateur, mais aussi une opportunité pour préserver l'environnement.

- Il est demandé à la Métropole à titre de proposition dans le cadre du SCOT, que soit étudiée la restauration et la préservation d'un panorama situé sur la terrasse boisée de Bellevue en direction du marais d'Hénouville. Cette même demande avait été faite aux services de l'Etat il y a plusieurs années, aujourd'hui les arbres ont fermé le paysage à cet endroit.

Il est rappelé que le SCOT identifie ce point de vue en direction du marais d'Hénouville, qui figure sur la carte du DOO « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie ». Il est à ce titre préservé et valorisé, notamment en favorisant l'ouverture du paysage (p.45 du DOO).
Cependant, la gestion des panoramas, au même titre que la gestion d'un espace vert public (plate-bande, alignement d'arbres…), n'est pas du ressort du SCOT qui n'est pas un document de gestion, et qui ne peut donc fixer des modalités de gestion et de restauration de ces espaces. Cependant, l'identification de ce point de vue dans le SCOT est de nature à favoriser la mise en œuvre d'une gestion visant à sa restauration et sa préservation.
De plus, cette demande pourrait être étudiée en lien avec la politique «sites et paysages» que la Métropole a déjà initiée pour désigner 10 grands sites et paysages à mettre en valeur.

- L'importance d'identifier au PLU des éléments remarquables du patrimoine naturel (mares, bois, arbres…).

Dans le SCOT, il est mentionné que le PLU doit préciser et protéger ces éléments naturels diffus du patrimoine, dans une logique de réseau fonctionnel aux espèces. L'identification des éléments remarquables du patrimoine naturel (mares, bois, arbres…) est déjà effective dans de nombreux PLU, les communes étant soucieuses de préserver ce type de patrimoine. Les auteurs du PLUi devront veiller à identifier l'ensemble du patrimoine naturel à protéger sur le territoire métropolitain.

- La nécessité de protéger la vallée des deux rivières à Rouen avec la mise en place d'un grand espace dédié à la nature, la biodiversité, l'éducation à l'environnement. Il s'agit de considérer cette zone comme un poumon vert de la ville dans la suite logique du sauvetage de la zone humide de Repainville.

Dans le SCOT, la vallée des deux rivières (Aubette, Robec) dans ses parties à dominante naturelle, est identifiée sur la carte page 134 du DOO comme espace d'« Agriculture de fond de vallée, coteau, prairie ». En milieu urbain, il appartient aux PLU d'identifier les espaces naturels à préserver (parc du Clos Saint Gilles, jardin familial de Repainville, Bois du Roule, Côte Sainte-Catherine…), participant à l'objectif de renforcer la nature en ville fixé dans le DOO du SCOT (p.41 et suivantes).

- La nécessité de garantir les coupures d'urbanisation, en particulier sur l'axe Yainville-le Trait qui a vu se développer une urbanisation en longueur, de même que sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville dont l'urbanisation s'étire vers la commune de Quevillon.

Le SCOT pose le principe de fixer des limites à l'urbanisation (DOO page 46 et carte page 131 du DOO) qui se traduit par des coupures d'urbanisation afin de ne pas permettre de continuité linéaire entre deux communes ou entre les communes et leurs hameaux. L'axe Yainville – Le Trait est concerné par ces coupures d'urbanisation, tel que cela figure sur la carte du DOO « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie ». Il appartient ensuite aux PLU de délimiter précisément ces coupures d'urbanisation.

- La nécessité de protéger les coteaux de l'urbanisation, en particulier sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville et ses environs.

A l'échelle de la Métropole, les coteaux font partie des milieux naturels remarquables et emblématiques du territoire. Le SCOT (page 45 du DOO et carte page 131) protège les coteaux et les rebords de plateau : « Afin de préserver les paysages singuliers des reliefs du territoire, les coteaux et les rebords de plateau restés à l'état naturel sont préservés de toute nouvelle urbanisation […] ».
De plus, il est rappelé que, au-delà de cette disposition du DOO propre à la protection des coteaux, ceux-ci sont également protégés au titre des dispositions générales relatives aux corridors et réservoirs de l'armature naturelle du SCOT.
En outre, protéger les coteaux de l'urbanisation figure comme l'une des priorités d'actions identifiées dans le plan d'action biodiversité proposé par la Direction de l'Energie et de l'Environnement de la Métropole. Cette action répond également à la problématique de lutte contre le ruissellement. La protection des coteaux sera d'autant plus facile à mettre en place, si pour certains d'entre eux à l'abandon, de nouvelles pratiques agricoles et notamment l'éco-pâturage, réinvestissent ces milieux. Des études sont en cours pour en définir un modèle agro économique viable pour un agriculteur et bénéfique pour la biodiversité de ces milieux.

- La valorisation du patrimoine urbain emblématique tel que la cité ouvrière de la commune du Trait, est affirmée dans le SCOT. Quels sont les moyens d'action pour empêcher des agrandissements et modifications de façades qui dénaturent l'ensemble architectural ?

Les moyens d'action pour préserver un patrimoine urbain emblématique relèvent principalement du règlement du PLU. En matière de caractéristiques architecturale et urbaine, le règlement du PLU peut notamment « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique » (2° III de l'article L123-1-5 du Code de l'urbanisme).
Pour le cas présent, le PLU peut interdire l'extension des constructions existantes en indiçant une zone urbaine. S'agissant des façades, et par conséquent de l'aspect extérieur des constructions, le règlement peut fixer des exigences qualitatives visant à respecter les caractéristiques architecturales d'un bâtiment existant sur lequel des travaux sont projetés.

- Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi. On peut favoriser l'émergence d'une biodiversité nouvelle mais ce qui est détruit

l'est de façon irrémédiable. Se pose aussi le problème du suivi des mesures compensatoires.

En effet, les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi, d'où l'importance de définir le plus en amont possible une stratégie de protection, de conservation, de restauration et de valorisation des milieux naturels, et notamment les trois milieux les plus menacés ou les plus rares sur notre territoire : les milieux humides, silicicoles et calcicoles. Seule cette stratégie est à-même d'offrir une réponse satisfaisante en parallèle à la destruction de milieux et d'espèces pour d'autres motifs d'intérêt général ou économique. Les mesures compensatoires ne constituent pas une politique environnementale en soi mais s'inscrivent dans la doctrine plus globale « éviter-réduire-compenser ». Dans cette démarche progressive, le recours aux mesures compensatoires ne constitue que la dernière étape lorsque les mesures d'évitement et de réduction ne suffisent pas à limiter les impacts négatifs sur un milieu.

3.2 Cas particuliers : Les secteurs protégés dans le SCOT sur lesquels seraient identifiés des projets potentiels d'urbanisation : Canteleu, Mont-Saint-Aignan, Saint-Etienne du Rouvray

➢ **Pour la commune de Canteleu** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Hasard en zone naturelle.
- L'identification de la priorité à l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun pourrait remettre en question la protection de certains secteurs encore préservés dans les espaces urbains. L'exemple de Canteleu est donné avec le quartier du Hasard qui est identifié au SCOT au titre de la trame naturelle de l'espace rural et dont la partie basse est néanmoins située à proximité du TEOR. Quelle est la volonté de la Métropole sur ce secteur ?
- La situation d'enclavement du secteur du Hasard dans la ville ne rend-elle pas ces terrains propices au développement de l'urbanisation ? Par ailleurs le bois du Hasard ne présente aucune vocation forestière.
- Pourquoi les terrains du secteur du Hasard, qui sont actuellement utilisés par des exploitants agricoles pour le pâturage des bêtes, ne sont-ils pas identifiés comme espaces à vocation agricole ? La présence de vaches en cœur de ville est une richesse.
- Les riverains interrogent la Métropole sur sa volonté de pérenniser la dernière exploitation agricole de Canteleu. Ces terrains actuellement en zone AU dans le document d'urbanisme communal étant très convoités, la Métropole pourrait-elle envisager de préempter pour garantir un projet à vocation agricole de qualité ? Dans un contexte d'artificialisation excessive des espaces, c'est une opportunité de développer un projet d'agriculture biologique sur 17 hectares avec implication de tous les acteurs dans le cadre d'une démarche participative.

Réponse générale pour le cas particulier de Canteleu :

Le principe d'équilibre et de cohérence entre préservation et développement du territoire constitue l'essence même du SCOT. Le SCOT est en effet construit autour de deux axes forts : la préservation des espaces naturels et agricoles et des paysages pour garantir un environnement de qualité aux habitants, et le développement urbain (renforcement de l'attractivité économique du territoire pour y développer des emplois par exemple) dans une logique de gestion économe des sols. Les auteurs du SCOT considèrent donc que urbanisation et protection de certains secteurs y compris en milieu urbain sont possibles.

Dans le DOO (carte « Garantir un fonctionnement durable du territoire à travers l'armature urbaine »), le secteur du Hasard est identifié parmi les espaces urbains où l'urbanisation est donc possible. Cela ne signifie pas pour autant que l'ensemble de ces espaces a vocation à être urbanisé.

L'objectif du SCOT sur la priorisation de l'urbanisation dans les périmètres d'attractivité des transports en commun vise clairement la cohérence, l'articulation entre urbanisation et transports en commun afin d'optimiser les réseaux de transports en commun structurants et d'encourager l'utilisation de ce mode de déplacement. Pour ce faire, le SCOT recommande des études de densification autour d'axes de transports en commun structurants dont fait partie la ligne TEOR (T3).
Par ailleurs, en matière de biodiversité, le DOO identifie le secteur du hasard par une trame naturelle de l'espace rural qui devra être prise en compte dans le projet d'aménagement de la zone retenu par la commune. Il s'agit pour ce secteur d'étudier la façon de concilier urbanisation et préservation d'une activité agricole durable et/ou conservation de la nature en ville et des continuités écologiques existantes (entre les coteaux et la forêt de Roumare par exemple).
S'agissant du Bois du Hasard, la carte du DOO page 127 identifie ce bois comme un réservoir boisé. Le SCOT affiche un principe fort de protection des réservoirs de biodiversité, il appartient donc au PLU de délimiter précisément ce réservoir boisé en lui assurant une traduction règlementaire et spatiale adaptée.

- **<u>Pour la commune de Mont-Saint-Aignan</u>** :

- Il est demandé le maintien du secteur du Bel Event en zone naturelle.
- A côté des objectifs quantitatifs de consommation d'espaces agricoles, il peut être intéressant de s'inquiéter de la qualité agronomique du foncier. Exemple du Bel Event qui doit être intégré dans les espaces agricoles à protéger.
- La volonté de certains exploitants de développer une agriculture biologique, pour autant que les conditions d'exploitation soient favorables en termes d'occupation du sol (quartier du Bel Event et les projets de la ferme des Bouillons).
- La nécessité de maintenir les franges urbaines, en particulier sur le secteur du Bel Event.
- Il est aussi avancé l'idée que l'urbanisation sur ce secteur est envisageable tout en assurant la protection de la ferme des Bouillons.

<u>Réponse générale pour le cas particulier de Mont-Saint-Aignan :</u>
Dans le DOO (cartographie), le secteur du Bel Event est identifié comme une zone naturelle ou agricole à préserver. En outre, le DOO (texte page 51 et carte page 131 du DOO) fixe le principe de la maîtrise des franges urbaines, c'est-à-dire les lignes de contact entre les espaces urbains et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour le cas présent du Bel Event, la RD43 fixe physiquement une limite à l'urbanisation.
De plus, au nord-ouest du secteur du Bel Event est présent un tissu d'habitat individuel très peu dense (parcelles autour de 2 500 m²) de type hameau qui, selon les dispositions du SCOT (DOO p.14), est préservé dans son contour actuel, ne pouvant ainsi s'étendre sur le secteur du Bel Event.

- **<u>Pour la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray</u>** :

- La commune de Saint-Etienne-du-Rouvray intervient en enquête publique pour rappeler l'intérêt d'un projet d'urbanisation sur le quartier Guérin pour les raisons suivantes : contribution aux objectifs démographiques de la Métropole (environ 6000 habitants supplémentaires), liaison entre le plateau du Madrillet et la vallée de la Seine. A ce titre la commune demande l'inscription du projet Guérin dans le DOO du SCOT dans les problématiques habitat et transports.

Le secteur Guérin couvre une surface d'environ 80 hectares sur lequel il est envisagé la construction de plus de 2000 logements, contribuant aux objectifs démographiques de la Métropole. Au regard de l'ampleur et des enjeux urbains de ce secteur, il est proposé qu'il soit mentionné dans le DOO comme faisant partie des grands projets de développement (p.12 du DOO).

Par ailleurs, dans le cadre de la recherche de l'amélioration des liaisons existantes au sein de la métropole, pourront être examinées les liens avec les grands projets de développement (DOO p.113).

- Vérification de la fonctionnalité de la trame agricole sur le secteur Guérin, où aucune activité de ce type n'existerait.

Il appartient au PLU de vérifier si sur le secteur Guérin il existe des éléments de la trame naturelle de l'espace rural à préserver (champ, prairie, verger, mare, boisement, zone humide…).

- Quels sont les enjeux environnementaux liés à la biodiversité sur le secteur Guérin et quels espaces y seront préservés de toute urbanisation ? Il est attiré l'attention de la Métropole sur l'extraordinaire richesse de la biodiversité sur le Bois du Val L'Abbé qui risque de disparaître avec les projets d'aménagement de ce quartier.

Sur le secteur Guérin, les enjeux de biodiversité concernent les réservoirs silicicoles (landes et pelouses sableuses), milieux naturels très riches et rares, qui à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie représentent seulement 320 hectares (le territoire de la Métropole couvrant 66 370 hectares). L'autre enjeu pour la commune en la matière concerne les lisières forestières, qui sont également des milieux très riches. Or le secteur Guérin est contigu à la forêt urbaine du Madrillet, pour laquelle une lisière devra être aménagée. Les enjeux de la trame boisée sur le secteur Guérin seront appréciés localement au regard de la qualité des boisements, étant entendu que cette zone est pour une grande partie issue d'anciennes carrières.
La trame silicicole sera traduite localement, notamment dans le cadre de l'élaboration du PLUi, afin de définir les contours des réservoirs silicicoles ainsi que les corridors correspondants qui seront préservés de l'urbanisation, et vérifier par conséquent que les capacités d'accueil des logements projetés sont réalisables.
Concernant le Bois du Val l'Abbé qui jouxte le secteur Guérin, il est actuellement protégé dans le PLU de la commune (classement en zone naturelle (N)). Le PLUi réinscrira cette protection.

3.3 Cas particulier des Carrières

- Il est demandé que le SCOT rappelle que les carrières ne sont pas constitutives d'une urbanisation et qu'il reconnaisse la nécessité économique de cette activité ainsi que les actions en matière de protection de la biodiversité.

L'atout économique que représentent les carrières est souligné dans le rapport de présentation (page 93 tome IV). Compte-tenu des enjeux économiques que représente cette activité et compte-tenu des besoins en matériaux sur le territoire, le SCOT introduit une exception pour cette activité en l'autorisant, sous certaines conditions, dans les réservoirs et les corridors de la trame aquatique et humide. Par ailleurs, il est à noter que les sites de production du territoire de la Métropole permettent d'alimenter pour environ les deux tiers les besoins du territoire, le tiers restant alimentant les territoires limitrophes.
Dans le tome V (page 14), il est expressément indiqué que les carrières ont un statut particulier dans la mesure où, lorsque l'activité cesse, les sites peuvent retrouver un caractère naturel ou agricole : « aussi ne sont-ils pas comptabilisés dans les espaces consommés par l'urbanisation ». Dans un souci de bonne mise en œuvre du document, ceci pourrait être davantage explicité.
En matière de biodiversité, le remblaiement de carrières aux fins de recréation de milieux naturels est par ailleurs mentionné en page 98 du tome IV du rapport de présentation. En outre, le DOO pages 36 et 38 recommande :

- *au sein des espaces identifiés dans la trame aquatique et humide, un réaménagement des carrières favorable à la restauration d'un écosystème de prairies humides et de bocages.*
- *au sein des espaces identifiés dans la trame silicicole, un réaménagement des carrières favorable à la restauration de ces écosystèmes spécifiques.*

- Il est demandé que le SCOT rappelle le principe « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) » dans la réalisation de projets en zones de protection réglementaire.

Le principe ERC ne constitue pas une disposition générale du SCOT qui s'applique à tous les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCOT dans la mesure où, hormis les réservoirs boisés qui représentent d'importantes surfaces sur le territoire, les autres réservoirs de biodiversité (aquatique et humide, silicicole, calcicole) représentent de faibles surfaces (Tome VI, page 7) et des enjeux majeurs en matière de biodiversité, justifiant, pour ces réservoirs, des dispositions plus contraignantes dans le SCOT.
Ces restrictions sont justifiées car elles sont proportionnées aux enjeux que représentent ces activités au sein de ces espaces sensibles. Par exemple, la boucle d'Anneville-Ambourville qui concentre l'essentiel de la ressource en matériaux alluvionnaires recèle néanmoins des milieux naturels acidiphiles (pelouses, landes et boisements) d'une qualité écologique exceptionnelle. Ces milieux subsistent en très petite superficie sur le territoire et sont à préserver (Tome IV p.95).
Cependant, ces restrictions ne sont pas absolues dans la mesure où, dans la trame aquatique et humide, qui est la trame la plus sollicitée pour l'activité des carrières sur le territoire de la Métropole, le DOO (page 35) introduit une exception pour l'activité de carrière dans cette trame aquatique et humide, où les projets sont soumis au principe ERC.
Dans les réservoirs boisés, le DOO (page 32) introduit également une exception permettant la réalisation de projets d'aménagement après que soient définis les mesures de réduction et de compensation à mettre en œuvre afin de restaurer la qualité écologique du réservoir. Il est proposé de préciser que les projets d'aménagement incluent l'activité des carrières.
Les dispositions particulières du SCOT pour les trame humide et aquatique et trame boisée laissent donc déjà la possibilité, à titre exceptionnel et sous réserve de respecter le principe ERC, de développer des projets de carrières sur le territoire. De plus, l'application de ce principe ne signifie pas que le recours aux mesures compensatoires est systématique pour permettre la réalisation de projets, mais elle doit au contraire être utilisée en dernier recours et en prenant en compte l'importance des enjeux identifiés.
Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler ici que le SCOT, au-delà de prendre en compte le SRCE, doit être compatible avec la charte du PNR des Boucles de la Seine Normande, qui précise notamment qu'il convient « d'éviter la création ou l'extension de carrières ou d'installations de dessalage des sédiments marins sur les zones humides identifiées dans le plan de Parc comme n'ayant pas vocation, du fait de leur valeur biologique, patrimoniale et fonctionnelle, à accueillir ce type d'activité ».

- La définition des réservoirs de biodiversité dans le DOO du SCOT conduit à une forme d'interdiction stricte d'activités humaines (cf. « les réservoirs devront être protégés sur le long terme, les réservoirs doivent être préservés de toute ouverture à l'urbanisation »). Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas l'approche de la trame verte et bleue dans sa fonctionnalité comme le précise le SRCE ?
- La Métropole, en faisant le choix d'identifier une trame générale de l'espace rural, élargit les zones de continuités écologiques identifiées au niveau régional dans le Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Est-ce le rôle du SCOT d'aller au-delà du SRCE ?

Réponse générale sur la prise en compte du SRCE dans le SCOT :
Le SCOT est dans son droit de préciser certaines orientations et certaines trames du SRCE, dans la mesure où il s'inscrit dans un rapport de prise en compte de ce document.
Il est d'ailleurs indiqué dans le SRCE (p.46) que : « à l'échelle d'un SCOT ou d'un PLU, il ne suffit pas de réaliser une simple homothétie des continuités identifiées au niveau régional dans le SRCE. Les collectivités, via leurs documents d'urbanisme, doivent reprendre les éléments du SRCE, les adapter et les préciser au regard des dynamiques et des enjeux locaux et ajouter les continuités écologiques que le schéma régional n'a pas vocation à identifier. Certains enjeux locaux peuvent ne pas être apparus à l'échelle régionale ».
C'est ainsi pour mieux prendre en compte les enjeux du territoire de la Métropole, notamment les éléments supports de biodiversité ordinaire ou remarquable (prairies, vergers, haies,

mares…), que le SCOT définit une trame naturelle de l'espace rural, qui prend appui et précise les corridors définis par le SRCE pour les espèces à fort déplacement.
Par ailleurs, concernant les réservoirs de biodiversité, le SRCE indique (p.79) que « l'objectif du SRCE est la préservation au maximum des réservoirs identifiés et, en cas d'impossible préservation, la mise en place de mesures compensatoires. » Le SCOT s'inscrit bien dans cet objectif du SRCE, qu'il vient préciser. Le SCOT prévoit en effet que les réservoirs sont préservés de toute urbanisation, mais laisse cependant la possibilité de réaliser certains aménagements (voir liste p.29 du DOO). Les dispositions du SCOT ne conduisent donc pas à une forme d'interdiction stricte d'activités humaines, d'autant plus que, en l'occurrence, les carrières ne constituent pas une urbanisation et que le SCOT autorise de façon exceptionnelle et sous certaines conditions ces activités dans les réservoirs de la trame aquatique et humide et ceux de la trame boisée.

- Pourquoi le SCOT ne respecte-t-il pas le cadre juridique de la trame verte et bleue définie dans l'article L.371-1 du code de l'environnement ?

Les orientations relatives à la trame verte et bleue respectent le cadre juridique défini dans l'article L.371-1 du code de l'environnement, puisqu'elles répondent à l'objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. Le SCOT prend notamment en compte les activités de carrière puisqu'il les autorise de façon exceptionnelle et sous conditions dans la trame boisée et la trame aquatique et humide.

- Le SCOT a-t-il commis une erreur manifeste d'appréciation dans l'évaluation économique de l'activité de carrières dans le rapport de présentation, induisant ainsi la limitation stricte de cette activité dans le SCOT ?

Il est rappelé que le SCOT ne conduit pas à une interdiction absolue des activités de carrière sur le territoire puisqu'il les autorise de façon exceptionnelle et sous conditions, ce qui permet le développement de ces activités. Seules les dispositions relatives aux trames calcicoles et silicicoles ne permettent pas le développement de ces activités compte-tenu des faibles surfaces et des forts enjeux que représentent ces milieux en matière de biodiversité.
Par ailleurs, le SCOT ne sous-estime pas l'atout économique que représentent les carrières, qui est souligné dans le rapport de présentation (page 93 tome IV). Bien qu'il indique que « une utilisation raisonnée des matériaux de construction issus de l'exploitation des carrières est nécessaire », dans l'objectif d'économiser les ressources non-renouvelables en matériaux (p.66 du DOO), le SCOT intègre le fait que de nouvelles zones d'extraction seront ouvertes, ou que des zones existantes seront étendues, puisqu'il prévoit que, à l'échelle locale, ces secteurs devront être distingués des secteurs où l'extraction est interdite par un zonage et un règlement adapté.
De plus, dans une logique de gestion économe de la ressource du sous-sol, le SCOT encourage, au-delà de l'exploitation des matériaux alluvionnaires, l'utilisation d'autres types de matériaux : matériaux recyclés et matériaux locaux renouvelables.

- Le bois des Nouettes à Anneville-Ambourville est identifié dans le SRCE comme réservoir de biodiversité humide mais il est identifié dans la charte du parc naturel des boucles de la Seine Normande en tant qu'espace semi-naturel. Quelle est sa vocation au titre de l'armature naturelle du SCOT ?

Ce bois est effectivement classé en tant que réservoir humide dans le SRCE. S'il n'apparaît pas en tant que tel sur le plan de Parc diffusé lors de la définition de l'armature naturelle du SCOT, il apparaît cependant bien comme réservoir de biodiversité humide dans le plan de Parc validé par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN). La carte validée par le CNPN étant la version officielle avec laquelle le SCOT doit être compatible, le bois des Nouettes devra être identifié dans l'armature naturelle du SCOT comme réservoir de la trame aquatique et humide, et non comme trame naturelle de l'espace rural.

- En matière de définition de la trame verte et bleue dans le DOO du SCOT, la norme juridique posée n'est pas suffisamment intelligible et claire, de sorte que la sécurisation

juridique du SCOT pourrait être remise en cause par le secteur professionnel des carriers.

L'ensemble des réponses apportées précédemment est de nature à clarifier la norme juridique.

- Il est fait remarquer que les carrières sont une source de revenus pour les communes et sont indispensables pour la construction.

Cette observation n'appelle pas de réponse de la part de la Métropole.

- Le SCOT est ambitieux en matière de grands projets structurants et d'infrastructures ferroviaires et routières sur le territoire de la métropole, mais a-t-il été fait une évaluation des besoins et des potentialités d'extraction de matériaux propres à satisfaire ces ambitions ?

Une telle évaluation n'est pas requise par les textes et n'est pas du ressort du SCOT.

Observations des personnes publiques associées :

- Il est demandé un certain nombre d'ajustements dans la définition des trames de l'armature naturelle du territoire :
  - **Pour la trame boisée** : cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre du corridor ; cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande la suppression du réservoir boisé du secteur Guérin et sa transformation en corridor ; cas de Caudebec-lès-Elbeuf qui souhaite l'urbanisation partielle sur le secteur de la Mare aux Bœufs.

Pour ces différents sites de projets d'urbanisation, l'ajustement de la délimitation de la trame boisée pourra être étudié au regard des études plus approfondies, déjà réalisées à Elbeuf et en cours de réalisation à Saint-Etienne-du-Rouvray, afin de mieux correspondre à la réalité du terrain.
Le secteur de la Mare aux Bœufs à Caudebec-lès-Elbeuf est identifié en trame naturelle de l'espace rural et non en trame boisée.

  - **Pour la trame humide** : cas de Notre-Dame-de-Bondeville qui émet une réserve sur l'exception de projets déclarés d'utilité publique sur la zone du Linoléum.

Si un projet est déclaré d'utilité publique, il ne pourra être fait obstacle à ce projet. Si le projet porte sur un réservoir humide, le maître d'ouvrage devra démontrer qu'il n'y a pas d'incidences sur la qualité écologiques des réservoirs de biodiversité et qu'il ne porte pas atteinte à la sauvegarde de la biodiversité. Si le projet porte sur un corridor humide, la doctrine éviter-réduire-compenser s'applique.

  - **Pour la trame naturelle de l'espace rural** : cas de Saint-Etienne-du-Rouvray qui demande l'affinement du périmètre pour la ZAC de la Vente Olivier et la suppression de la trame sur le secteur Guérin ; cas de Canteleu qui demande l'étude de la possibilité d'aménagement partiel du secteur du Hasard sur la partie basse, soit la plus enclavée et proche du cœur de ville et de la ligne de TEOR ; cas d'Elbeuf-sur-Seine qui demande de revoir le périmètre pour la ZAC Marignan ; cas de Mont-Saint-Aignan qui demande que le périmètre ne compromette pas le développement du quartier du Bel Event.

Environ un tiers de la superficie du territoire est agricole, dont un tiers est couvert par des prairies et deux tiers par des cultures intensives. Afin de favoriser le développement de la biodiversité associée aux espaces agricoles (arbres, mares, bosquets…) qui a très fortement régressé aux cours des décennies passées, le SCOT a défini une trame naturelle de l'espace rural à identifier et à protéger à l'échelle locale par un zonage et un règlement adapté. Cette trame naturelle de l'espace rural qui correspond à une mosaïque d'habitats disséminés dans l'espace rural est essentiel à la préservation et au développement des espèces végétales (plantes messicoles…) et animales (Oedicnème criard, Pique-prune…).

Au regard des autres trames (aquatique et humide, boisée, calcicole, silicicole), la trame naturelle de l'espace rural est la moins contraignante, permettant des marges de manœuvre à l'échelle locale.

- **Pour l'ensemble des trames** :
  - Le grand port maritime de Rouen demande que soit introduite une exception faite pour les activités en lien avec la voie d'eau.

S'agissant des réservoirs de biodiversité, il est considéré que les constructions liées aux activités portuaires entrent dans le champ des « ouvrages et installations d'intérêt public général ».

  - La chambre d'agriculture de Seine Maritime précise que les trames vertes et bleues ne devraient pas interdire la construction de bâtiments agricoles.

Le SCOT n'interdit pas la construction de bâtiments agricoles dans l'ensemble des trames de l'armature naturelle. Si, de manière générale, ces constructions ne sont pas autorisées dans les réservoirs de biodiversité, elles sont autorisées 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), 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).
Par ailleurs, dans les réservoirs de la trame boisée, les constructions de bâtiments agricoles n'y sont pas autorisées mais les constructions liées à l'activité des exploitations forestières le sont.

- Il est demandé par le Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande l'intégration de l'enveloppe maximale d'artificialisation des sols sur le territoire du parc définie dans la charte du parc.

Dans le cadre de la compatibilité du SCOT avec la charte du PNR, il est proposé que soit effectivement précisée l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels ou agricoles dans les communes du SCOT couvertes par le Parc. Le tableau situé p. 20 du DOO pourrait alors être complété.

- Il est demandé par la commune de Canteleu la mise à jour des jardins familiaux.

La mise à jour des jardins familiaux dans la commune de Canteleu pourra être réalisée afin d'ajuster les informations au regard de cette observation.

Observations de la commission d'enquête :

- Durant la phase transitoire de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal, comment seront abordées par la métropole les zones identifiées en zones futures à urbaniser (AU) aux documents d'urbanisme des communes et qui font l'objet d'une protection dans le SCOT au titre de la trame verte et bleue ? Cette question est à mettre en perspective avec les documents d'urbanisme qui sont actuellement en cours de révision sur une quinzaine de communes de la métropole.

Il appartient d'ores et déjà aux documents d'urbanisme en cours de révision ou modification d'intégrer les éléments de la trame verte et bleue qui figurent dans le SRCE approuvé, et du SCOT en cours d'approbation.

- En page 40 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), il est indiqué « qu'au sein de la trame naturelle de l'espace rural, les projets d'aménagement sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité de la trame», or à l'échelle du SCOT, la cartographie n'identifie ni réservoirs, ni corridors précis mais une seule trame naturelle de l'espace rural. Dès lors il s'avère plus difficile d'apprécier la faisabilité d'un projet. Ces incertitudes seront-elles levées avec la mise en place du plan local d'urbanisme intercommunal ? Sur quels critères se feront les arbitrages ?

La trame naturelle de l'espace rural repose sur la densité, plus ou moins forte selon les secteurs du territoire, des éléments supports de la biodiversité ordinaire ou remarquable tels que les prairies, vergers, haies, mares, etc, et qui jouent un rôle important de continuité écologique. Le SCOT, à son échelle, ne peut définir précisément la valeur écologique de chacun de ces éléments, c'est pourquoi il renvoie aux PLU le soin de la traduire précisément à l'échelle locale. Les dispositions du SCOT relatives à cette trame n'ont pas vocation à contraindre le développement et l'urbanisation sur les secteurs concernés, mais à alerter sur un potentiel en matière de biodiversité dont la valeur et les enjeux sont à préciser localement. Dans le cadre de l'élaboration du PLUi, le travail de recensement et d'approfondissement de la connaissance de ces éléments de la trame naturelle de l'espace rural permettront d'identifier les réels enjeux en matière de biodiversité et de continuité écologique. Le degré de protection de ces éléments via un zonage et un règlement adapté sera alors apprécié au regard de ces enjeux.
Dans un souci de clarification de la mise en œuvre des orientations relatives à cette trame, il est proposé que la rédaction de ces orientations (p.38 du DOO) soit explicitée afin de lever les ambiguïtés sur le rôle de cette trame.

- En lien avec la question précédente, et même si cette question n'a pas vocation à être tranchée dans le SCOT, pouvez-vous indiquer à la commission d'enquête de quelle nature sont les enjeux de biodiversité sur les trois secteurs qui posent question en termes d'ouverture à l'urbanisation (soit Saint-Etienne-du-Rouvray, Canteleu et Mont-Saint-Aignan) ?

A Saint-Etienne-du-Rouvray, les enjeux de biodiversité relèvent principalement de la trame silicicole. A Canteleu et Mont-Saint-Aignan, les enjeux de biodiversité sont liés aux espaces agricoles.

- La lecture du SCOT rend bien compte de la difficulté d'un équilibre à trouver entre les enjeux environnementaux forts autour de la Seine et le développement des activités portuaires. Le grand port maritime de Rouen a-t-il communiqué à la Métropole son propre plan de gestion des espaces naturels sur son territoire ?

La Métropole est associée et participe à la concertation organisée par le GPMR concernant l'élaboration de son Plan de gestion des espaces naturels (PGEN). Le document final du PGEN doit être finalisée et transmis à la Métropole en 2015 mais n'a pas encore été reçu à ce jour.

- Dans la définition des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques, le SCOT introduit pour l'activité d'extraction de granulats, la notion de « projets d'ampleur très limitée ». Quelle lecture de cette notion doit-on faire, sachant que ces activités font par ailleurs l'objet de procédures administratives dans le cadre de demandes d'autorisation d'exploiter ?

Parce que la quasi disparition des prairies inondées par la Seine a des conséquences multiples sur la dynamique fluviale et sur les écosystèmes associés au fleuve, le SCOT prévoit que, dans les réservoirs et corridors de la trame aquatique et humide (DOO pages 33 à 36), les activités d'extraction de matériaux sont fortement limitées. Aussi ne peuvent y être développés que des projets d'ampleur très limitée. L'appréciation de l'ampleur du projet doit être faite à l'échelle locale, au cas par cas, en fonction des enjeux du secteur concerné. Le risque de définir un cadre juridique plus précis dans le SCOT est de figer des situations sans tenir compte des particularismes de chaque site.

Il ne revient donc pas au SCOT de préciser cette disposition, dont l'objectif est de définir un cadre juridique au PLU qui, à travers son règlement et son zonage, a la capacité de réglementer le développement de ce type de projet selon les enjeux des secteurs concernés. Le SCOT pourrait cependant citer à titre indicatif des critères au regard desquels l'ampleur du projet pourrait être évaluée (exemple : surface, impacts environnementaux et paysagers par rapport aux enjeux du site, etc), sans pour autant fixer de limite quantitative, en termes de surface par exemple. La fixation d'une telle limite aurait en effet peu de sens à l'échelle du territoire métropolitain, car elle dépend des enjeux du site concerné, notamment en matière de biodiversité.

- Le SCOT, d'un point de vue réglementaire, doit assurer l'équilibre entre développement urbain maîtrisé, utilisation économe des espaces naturels, diversité des fonctions urbaines et rurales. Le SCOT est-il dans son rôle lorsqu'il cible et encadre l'activité de carrières elle-même soumise à réglementation et définie dans le cadre du schéma départemental des carrières ?

L'article L. 122-1-5 du code de l'urbanisme dispose que le DOO définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.
En ce qui concerne les PLU, l'article L. 123-5 du même code prévoit que « Le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan ».
Préalablement à la délivrance d'une autorisation d'exploiter, notamment pour une carrière, le représentant de l'Etat doit donc vérifier que la réglementation urbanistique adoptée par le PLU n'est pas incompatible avec l'activité que le pétitionnaire se propose de développer.
Si la jurisprudence reconnaît donc traditionnellement aux auteurs d'un PLU le pouvoir de fixer librement, pour des considérations urbanistiques, les conditions d'implantations des carrières, le SCOT, qui se doit définir des objectifs et des principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement, manquerait à ses obligations s'il était silencieux sur le sujet, ne conférant ainsi aucune ligne directrice aux PLU auquel il s'applique.

4 LA COHERENCE ENTRE LES OBJECTIFS DU SCOT ET DES GRANDS PROJETS INDUSTRIELS OU D'INFRASTRUCTURES

A la faveur de l'enquête publique, les observations ont principalement porté sur les projets du grand port maritime de Rouen (GPMR) et le projet de contournement Est de Rouen.

4.1 Les projets du grand port maritime de Rouen dans les Boucles de la Seine

Observations du public :

Toutes les observations reflètent les inquiétudes du public par rapport au projet RVSL aval et à sa compatibilité avec les objectifs du SCOT.

- Des habitants ont le sentiment que le SCOT est rempli de bonnes intentions qui pèseront peu face aux enjeux du port.
- Comment les orientations du SCOT s'imposent-elles au GPMR ? Quels sont les moyens mis en œuvre dans le SCOT pour une réelle prise en compte de l'environnement dans les projets du GPMR ? Le GPMR est-il un porteur de projet comme un autre ?

Le SCOT est un projet de territoire pour le long terme (échéance 2030), qui constitue un cadre de référence pour la mise en cohérence des différentes politiques publiques portées par la

Métropole Rouen-Normandie, ses communes membres et l'ensemble des partenaires. Si le SCOT vise à relancer la dynamique économique autour d'un projet de réindustrialisation, dans lequel le Grand Port Maritime de Rouen joue un rôle important en termes de performance industrielle et logistique du territoire, ce dernier, au même titre que tout porteur de projet, n'en reste pas moins soumis dans la mise en œuvre de ses projets, au respect des orientations fixées dans le Document d'Orientation d'Objectifs, document opposable aux opérations d'aménagement. Il appartiendra à la Métropole Rouen-Normandie, maître d'ouvrage du SCOT, de vérifier, dans le cadre de la mise en œuvre du document, la compatibilité des opérations avec les orientations du SCOT.

- La préservation des espaces naturels affirmée dans le SCOT, la protection du patrimoine emblématique de la Bouille, le classement de la boucle de Roumare, la valorisation touristique de la Seine, le développement des voies vertes sur les chemins de halage, sont autant de régimes de protection qui s'accommodent difficilement des projets portés par le grand port maritime de Rouen, et en particulier le projet RVSL aval.
- Le projet RVSL aval discrédite le SCOT et discrédite les régimes de protection au titre des monuments historiques, des paysages et des espaces naturels.

Le SCOT prévoit en page 47 du DOO que les éléments qui fondent la valeur patrimoniale du territoire sont préservés pour garantir la qualité de vie des habitants, l'attractivité résidentielle et promouvoir un rayonnement économique et culturel. Pour autant, la reconnaissance de cette richesse patrimoniale ne doit pas conduire à la « muséification » du territoire. Elle doit permettre de préserver les éléments de la mémoire collective tout en les intégrant aux dynamiques de construction de la ville. Les projets doivent ainsi prendre en compte les richesses patrimoniales, les sites et bâtiments caractéristiques du patrimoine urbain en fonction de leur valeur architecturale, urbaine, paysagère ou identitaire.
Par ailleurs, la réglementation attachée au régime des sites inscrits ou classés trouvera à s'appliquer dans le cadre de l'aménagement du site RVSL : demande d'autorisation spéciale du Ministre chargé des sites au titre du site classé de la boucle de Roumare, avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CNDPS) au titre du site inscrit « La rive gauche et la Seine à la Bouille, Moulineaux ».

- Le projet RVSL aval n'est pas compatible avec les zones de calme, l'identification du site stratégique de restructuration des zones humides du GIP Seine aval sur la commune de Moulineaux et ne prend pas en compte la covisibilité avec la commune de Sahurs.

Afin de limiter les impacts liés au projet, des mesures correctrices seront mises en place. Le maître d'ouvrage prévoit ainsi que l'aménagement du site intègre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts identifiés, répondant à la doctrine « Eviter-Réduire-Compenser ». La réalisation d'un corridor écologique et paysager dédié à la préservation et la valorisation de la biodiversité locale est prévue (notamment valorisation de la zone humide, aménagement d'espaces verts récréatifs, liaison piétonne et cyclable). Par ailleurs, ce corridor permettra en outre de maintenir un espace tampon utile à la tranquillité des zones d'habitat riveraines. Afin d'intégrer les installations projetées, la trame paysagère existante sur le site sera renforcée, et la partie bord de Seine fera l'objet d'une mesure de replantations pour préserver la co-visibilité entre les deux rives.

- Pourquoi le SCOT fait-il une présentation insuffisante dans le dossier du projet RVSL aval, de sorte que l'on ne mesure pas l'impact sur les espaces naturels et sur l'environnement humain ?

Le projet RVSL est présenté dans ses grandes lignes, en page 90 du DOO, au titre des sites majeurs de développement portuaire, dans la partie relative au développement économique. Dans le cadre de l'évaluation environnementale du SCOT, le site a par ailleurs fait l'objet d'une analyse d'incidences sur l'environnement, afin de vérifier que les dispositions du SCOT, que le projet devra traduire dans le cadre de sa réalisation, répondent aux enjeux identifiés

localement. Les principales mesures répondant aux enjeux identifiés et déclinant les dispositions du SCOT sont également succinctement présentées, l'objet de cette analyse n'étant pas de se substituer à l'étude d'impact propre du projet (cf. Tome VII Analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser p.51 à 54).
Il est néanmoins proposé de compléter l'évaluation environnementale de ce projet afin de préciser de manière plus exhaustive les caractéristiques de la zone susceptible d'être touchée de manière notable par celui-ci (notamment la protection du patrimoine emblématique de la Bouille, le classement de la boucle de Roumare, la valorisation touristique de la Seine, le développement des voies vertes sur les chemins de halage), les incidences et les mesures proposées, en tenant compte de l'avancement du projet.

- Pourquoi le SCOT ne fait-il pas état du classement de la boucle de Roumare ? Quelles sont les prescriptions administratives qui en découlent ?

Le site classé de la Boucle de Roumare est cité dans l'Etat Initial de l'Environnement (tome IV du rapport de présentation du SCOT), en page 40, au titre des actions pour la préservation et la valorisation des espaces naturels et ruraux, accompagné d'une cartographie « Les protections paysagères » en page 37.
Par ailleurs, le DOO, en page 45, a posé comme orientation prescriptive « la préservation des berges de la Seine, dans la partie aval de son cours, et de la structure paysagère constituée des strates successives des marais, coteaux ouverts, forêts et villages en pied de coteaux qui caractérise le site classé de la boucle de Roumare ».
D'un point de vue réglementaire, en site classé, tout projet d'aménagement doit faire l'objet d'une autorisation spéciale (article L.341-10 du code de l'environnement) dont l'obtention doit intervenir avant le démarrage des travaux. La délivrance de cette autorisation est du ressort du Ministre chargé des sites après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CNDPS).

- Le choix du site n'est pas cohérent car tout est à faire (quais, plateforme, hangars, accès), il est enclavé, a un fort potentiel touristique ; pourquoi ne pas localiser la plateforme au plus près des entreprises sur Petit-Couronne ou Grand-Couronne ?
- Le SCOT précise que les zones de logistique doivent être prioritairement intégrées à l'intérieur des espaces urbanisés, alors pourquoi le choix de ce site pour le projet RVSL aval ?
- Le GPMR a d'autres ressources foncières sur la zone portuaire, plus proche de la Seine et des axes routiers et ferroviaires.
- La Basse Seine peut-elle supporter une intensification du trafic fluvial ?

Il est inscrit dans le DOO, en page 88, que « la localisation des activités industrielles et logistiques est liée à la géographie du territoire et à la présence de la Seine, à l'intérieur des méandres des boucles de Rouen et d'Elbeuf, le plus souvent dans des zones dédiées en bordure de Seine. Le développement de ces activités se réalise prioritairement dans les zones d'activités existantes, y compris leurs projets d'extension, et dans les zones de reconversion urbaine. »
Le territoire métropolitain doit faire face à une offre insuffisante sur certains segments d'activités à moyen terme. A l'instar du pôle logistique RVSL Amont, en cours d'aménagement, le site RVSL Aval permet de pallier ce manque en offrant la possibilité d'accueillir de nouvelles activités logistiques qui bénéficieront de l'organisation associée au Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses (TCMD) existant sur le site historique de RVSL. L'extension de la plateforme RVSL s'inscrit également dans la stratégie de développement des ports de l'axe Seine afin de consolider les liaisons fluvio-maritimes vers Port 2000 et les liens avec les plateformes de la vallée de la Seine, et de favoriser la multimodalité des échanges de marchandises par la mise à disposition d'infrastructures ferroviaire, fluvial, maritime.
La valorisation du transport fluviomaritime, levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, est une orientation majeure affichée dans le projet de SCOT. La Seine, axe historique du développement économique et corridor de transport pour les marchandises, présente un potentiel de développement au regard des volumes transportés constatés, en progression depuis le début des années 2000. Par ailleurs, pour permettre l'accueil de navires

plus capacitaires, le Grand Port Maritime de Rouen aménage le chenal de navigation de façon à disposer d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire. Pour ce faire, le projet comporte d'une part, l'arasement des points hauts du chenal de navigation, et d'autre part, l'aménagement des infrastructures portuaires (quais, appontements…)
Il est précisé que, actuellement, les barges qui empruntent la voie d'eau sont estimées à une vingtaine par jour en moyenne (ce nombre varie selon l'origine et la destination des barges qui font escale au Port de Rouen). La saturation du trafic fluvial est cependant loin d'être atteinte, et le facteur limitant sera la saturation de la capacité d'exploitation (limites liées à la manutention des marchandises, contraintes liées au passage des écluses, etc) bien avant d'atteindre la capacité maximale de la voie d'eau à accueillir les flux générés.

- Le SCOT doit faire l'inventaire des friches industrielles susceptibles d'accueillir des projets industrialo-portuaires.
- Il est demandé des règles plus précises dans le SCOT et des règles strictes à l'échelle des PLU des communes en faveur du respect des espaces naturels et en faveur d'une vraie réflexion sur l'implantation de projets industriels en priorité dans les friches et espaces inhabités.

Le PADD du SCOT affirme le principe d'une gestion économe et d'un usage rationnel de l'espace qui passe par une stratégie de renouvellement urbain. En matière de développement économique, le SCOT précise que la stratégie vise à engager « prioritairement une politique volontariste de renouvellement urbain » (p.94 du DOO).
Dans le cadre des travaux d'élaboration du SCOT, ont été identifiées les surfaces pour le renouvellement urbain, estimées à partir des terrains bâtis ou non, le plus souvent supports d'activités industrielles, portuaires ou ferroviaires qui sont dégradés, inutilisés ou sous-utilisés. Ce sont ainsi 760 hectares à vocation économique qui ont été identifiés en 2014. Parfois difficiles à mobiliser compte tenu des contraintes financières ou techniques, le DOO prévoit néanmoins que les sites en friche et à restructurer doivent être recensés et identifiés afin de mettre en place une stratégie de mobilisation de ce foncier.
Le SCOT reste un document d'orientations, il ne lui appartient pas d'édicter des règles plus précises. La démarche pourra être précisée et approfondie dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

- N'est-il pas cohérent de mettre en place une zone tampon entre activités industrielles et zones touristiques ?

Voir la réponse apportée ci-après sur le traitement des interfaces entre la ville et les espaces portuaires (observation de la commission d'enquête).

- Où se situe la cohérence entre l'Eco-Métropole et les impacts routiers liés aux projets portuaires sur les communes de Moulineaux et de La Bouille ?

Le transport de marchandises par voie fluviale constitue, dans le projet de SCOT, un levier majeur pour limiter les gaz à effet de serre, de sorte que le potentiel de développement des infrastructures fluviomaritimes doit être exploité en faveur du report modal.
Si l'activité liée à la réalisation du projet va générer des flux supplémentaires de poids lourds et de véhicules légers, dont les incidences doivent être évaluées dans le cadre de l'étude d'impact, il faut néanmoins souligner que le projet participe au développement du transport multimodal, avec la création d'un poste fluvial dont la fonction sera d'assurer le chargement et le déchargement de barges assurant des liaisons fluviales avec les terminaux présents le long de l'axe Seine, voire également à terme avec les terminaux du nord de la France, lorsque le canal Seine-Nord Europe sera réalisé.

- Le SCOT n'évoque pas les espaces qui ont été dégradés par des projets portuaires dans le passé. Quid de la réparation de ces dommages environnementaux ? Le SCOT doit prendre en compte ces espaces pour voir ceux qui nécessiteraient une éventuelle restauration.

La prise en compte des enjeux environnementaux a été largement renforcée depuis 2009 avec les lois relatives au Grenelle de l'environnement. Au-delà des protections réglementaires, le

projet de SCOT prévoit, afin de garantir le maintien de l'ensemble des fonctions écologiques de certains réservoirs de biodiversité (notamment pour les trames calcicole et silicicole et les zones humides fortement menacées), la nécessité de les gérer, voire de les restaurer. Par ailleurs, les études d'impacts réalisées en amont de la réalisation des projets d'aménagement doivent nécessairement évaluer leurs incidences sur l'environnement et prévoir les mesures compensatoires à mettre en œuvre le cas échéant.
A cet égard, il pourrait être évoqué les sites de restauration menés par le GIP Seine Aval sur le domaine portuaire.

Observations des personnes publiques associées :

- Le GPMR rappelle que la zone RVSL aval s'inscrit dans les priorités de développement des activités économiques et rappelle que ce site est répertorié en tant que zone structurante.

Cette observation n'appelle pas de remarque de la part de la Métropole.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment un projet industrialo-portuaire comme RVSL aval peut-il être identifié d'un point de vue réglementaire dans le périmètre d'un site classé ?

Le projet RVSL a été intégré, dès l'origine, dans le projet de classement du site de la boucle de Roumare. Il était en effet cité dans le rapport de présentation du projet de classement au titre des sites, établi par la DREAL de Haute-Normandie en octobre 2008 dans les termes suivants : « Le projet de périmètre de classement a été élaboré de manière :

- *A exclure les zones urbaines et celles à urbaniser (habitat et activités), ne présentant aucun enjeu, ni intérêts paysagers majeurs,*
- *Tout en conservant le patrimoine bâti intéressant du point de vue architectural et paysager et les franges dont l'urbanisation et l'aménagement justifient un accompagnement et une maîtrise, de la part des élus, de l'Architecte des Bâtiments de France, des membres de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS), et du Ministre chargé des sites. C'est notamment le cas de RVSL Aval. »*

- Le PADD du SCOT s'achève sur le traitement particulier des interfaces entre la ville et les espaces portuaires. Il est indiqué que « le SCOT détermine un principe général pour le remodelage de ces interfaces : rompre avec des traitements paysagers peu qualitatifs et promouvoir à l'inverse des projets s'appuyant sur des aménagements qui privilégient leur intégration, selon une gestion économe et volontariste ». Quelles sont les prescriptions du DOO qui répondent à l'affirmation de ce principe général ?

A l'appui de la carte intitulée « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie », le DOO prévoit, en page 52, qu'un traitement qualitatif des interfaces urbaines avec les zones portuaires et industrielles soit recherché. Pour ce faire, les objectifs et orientations concernant la qualité des projets d'urbanisation, dont les zones d'activités économiques, développés en pages 24 à 26 trouvent à s'appliquer à l'échelle de ces espaces. Par ailleurs, le traitement qualitatif de ces interfaces doit également être recherché en cohérence avec les orientations définies sur les risques technologiques (page 60 du DOO) et le bruit (pages 64 et 65), afin notamment de minimiser les impacts liés aux flux de marchandises.

4.2 Le projet de contournement Est de Rouen (liaison A28/A13)

Observations du public :

- Le projet du contournement Est de Rouen sera générateur de destruction d'espaces agricoles, naturels et forestiers alors même que le SCOT est très attaché à la préservation de ces espaces.
- Depuis le débat de 2005, un certain nombre de données ont évolué (création du tronçon A150, développement de l'offre de transports publics, contexte de réduction budgétaire, coût du projet multiplié par 3).
- Il y a d'autres options possibles. Il est demandé par exemple la suppression du péage d'Incarville pour faire de l'A13 une autoroute périurbaine, contribuant à désengorger la RN15, ou encore l'alternative possible par le contournement ouest de Rouen en s'appuyant sur le réseau existant et les accès au pont Flaubert.
- Les poids lourds ne l'emprunteront pas pour éviter le coût du péage et sortiront ce qui conduira à saturer le réseau secondaire.
- Le projet de contournement Est de Rouen ne fait que déplacer les problèmes de pollution automobile des cœurs d'agglomération vers les périphéries des agglomérations.
- Le projet de contournement Est de Rouen sera vecteur d'étalement urbain alors que le SCOT entend le limiter.
- Le coût du projet de contournement Est de Rouen est exorbitant : 1 milliard pour 41 kilomètres.
- Mise en place de mesures de protection pour les riverains contre les nuisances du projet de contournement Est.

Observations des personnes publiques associées :

- Il est contesté l'intégration du projet de contournement Est de Rouen dans le projet de SCOT (avis défavorable de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen).
- Il est demandé par la commune de Saint-Aubin-Celloville de faire figurer le tracé arrêté par le préfet.
- Il est contesté par la commune d'Oissel la variante préférentielle et ses conséquences sur la desserte du territoire Oisselien, notamment au regard du rond-point des Colonnes.

Observations de la commission d'enquête :

- La commission d'enquête n'a pas de question particulière.

Réponse générale sur le projet de contournement Est de Rouen - liaison A28/A13 :

Le projet de contournement Est – Liaison A28/A13 est un programme d'équipement de l'Etat inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine approuvée par décret en Conseil d'Etat du 10 juillet 2006. Selon l'article L.111-1-1 du Code de l'urbanisme, le SCOT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'Etat et doit être compatible avec la DTA approuvée avant la publication de la Loi portant Engagement Nationale pour l'Environnement (12 juillet 2010).

Le SCOT n'a ainsi pas vocation à remettre en cause ce projet d'infrastructure porté par l'Etat, dont les principaux objectifs sont d'améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser le développement économique du territoire, qui sont également des objectifs poursuivis par le SCOT.

Comme indiqué dans le tome VIII du rapport de présentation, le SCOT prend acte de ce projet porté par l'Etat en l'inscrivant dans le DOO 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, cette infrastructure

contribuera en effet 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 soulageant les secteurs agglomérés d'un trafic important, en particulier de poids-lourds, elle permettra de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquête urbaine, qui constituent un axe majeur du SCOT. En libérant de l'espace de circulation et en redistribuant les flux, elle permettra d'organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.
A la demande des services de l'Etat, seul le principe de l'infrastructure est représenté sur les cartes « hiérarchisation du réseau viaire » du DOO du SCOT, dans la mesure où l'inscription d'un tracé plus précis paraît prématurée par rapport à l'avancement de la procédure de mise à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.
Cependant, les incidences négatives du projet sur les enjeux environnementaux du territoire du SCOT ont été identifiés à partir de la variante préférentielle validée localement, résultant d'études ayant conduit à choisir un tracé de moindre impact environnemental.
Les incidences du projet sur les espaces agricoles et naturels, sur les ressources en eau, sur les paysages, sur le risque inondation et sur les nuisances sonores sont identifiées dans le tome VII du rapport de présentation du SCOT et seront plus précisément identifiées dans le cadre des études que l'Etat mènera préalablement à l'enquête publique.
Dans le tome VII, le SCOT identifie les principaux enjeux environnementaux à l'échelle du SCOT, que le projet devra prendre en compte, et définit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences.
Cependant, l'évaluation environnementale du SCOT n'équivaut pas, pour ce projet, à une étude d'impact. Il reviendra à cette étude d'impact, conduite par l'Etat, de préciser le projet et ses impacts, ainsi que les mesures de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

3 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Observations du public :

Les observations portent pour l'essentiel sur les zones d'activités économiques et les zones d'activités commerciales.

5.1 Sur les zones à vocation d'activités économiques :

- En matière de création de zones d'activités à vocation mixte/artisanal, il est noté l'absence de réflexion supra-communale dans le SCOT. Exemple de la commune de Saint-Pierre-de-Varengeville où une zone d'activités est encouragée dans le SCOT alors que sur la commune voisine de Duclair, la zone existante des Monts qui est en capacité d'accueillir des entreprises, n'est pas mentionnée.

Pour le développement des activités mixtes/artisanales, le SCOT s'inscrit dans une logique de maillage cohérent du territoire, ce qui suppose de créer les conditions favorables permettant de répondre à la demande, tout en veillant à répartir l'offre de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire. Dans ce cadre, le SCOT identifie trois niveaux des zones d'activités selon leur rayonnement et leur positionnement stratégique à l'échelle du territoire : zone structurante, zone d'appui, zone de proximité (dont la définition est précisée en page 93 du DOO). La zone d'activités dite Gargantua à Saint-Pierre-de-Varengeville est recensée commune une zone d'appui appelée à se développer à échéance du SCOT. La zone des Monts à Duclair s'apparente à l'une des zones de proximité, lesquelles ne sont pas explicitement citées dans le DOO ni représentées cartographiquement. Pour autant, cela n'exclut cependant pas la possibilité d'y accueillir des entreprises artisanales.

La zone d'activités des Monts existante doit faire l'objet d'une extension programmée pour l'année 2016 (2,2 ha commercialisables), dans le cadre d'un projet porté par la Métropole. Située sur la route de Saint-Marguerite-sur-Duclair, elle peut drainer des projets de création hors territoire (secteur de Caudebec-en-Caux et Yvetot). Plus globalement, il convient par ailleurs de souligner deux éléments : d'une part, que la coexistence de deux zones d'activités dans un rayon de 10km est envisageable dans la mesure où le rayon de chalandise (fournisseurs et clientèle) sur du mixte-artisanal est estimé à environ 15km ; d'autre part, que l'ouest du territoire est faiblement pourvu en zones à vocation mixte artisanal.

- L'intérêt à développer des activités tertiaires sur les communes de Grand-Couronne et Petit-Couronne, où seuls des projets d'industrie et de logistique sont identifiés.

Les deux projets d'industrie et de logistique identifiés dans le DOO correspondent au projet RVSL à Grand Couronne et à la zone industrialo-portuaire de Petit-Couronne, qui sont des projets d'envergure, appelés à jouer un rôle structurant ou d'appui pour le développement économique du territoire. Pour autant, les communes de Petit-Couronne et Grand-Couronne figurent parmi les espaces urbains dans l'armature urbaine du SCOT. Dans ces espaces, le DOO prévoit, en page 12, que les territoires urbains accueillent des activités économiques, des services et des équipements, y compris à caractère métropolitain, dans une logique de complémentarité avec les fonctions métropolitaines développées dans les cœurs d'agglomération. Il prévoit en outre, en page 92, qu'afin de favoriser la mixité des fonctions urbaines, les activités tertiaires notamment les services à la personne et aux entreprises trouvent place préférentiellement au sein des secteurs bâtis de chaque niveau de l'armature urbaine, lorsqu'elles sont compatibles avec l'habitat. Il s'agit en effet de développer ces activités dans les espaces les plus denses, pour des raisons de proximité, d'accessibilité, de présence d'équipements et de services. Autrement dit, l'accueil d'activités tertiaires sur ces communes est possible.
La commune de Petit-Couronne accueille d'ailleurs déjà des entreprises tertiaires, que ce soit sur des sites de la Métropole (ex : l'hôtel d'entreprises à vocation généraliste dénommé Créapolis sud et intégré au réseau des pépinières Rouen Normandie Création, ou des sites privés (ex : site Petroplus et implantation par l'entreprise Valgo, sur le pôle d'innovation des couronnes, d'activités technologiques et de R&D – drones, activités de désamiantage et de dépollution, ingénierie sur la dangerosité des matériaux…). Une extension du Technopôle du Madrillet est également prévue sur Petit-Couronne, en vue d'accueillir notamment des entreprises ayant une activité technologique et de recherche et développement de pointe.

- Les chiffres de consommation d'espaces sur le temps du SCOT sont encore trop importants au regard de l'état de la situation. Par rapport à la période précédente il n'est pas opéré de réduction des surfaces dédiées aux activités économiques.

La justification des choix en matière de consommation d'espaces pour les activités est exposée dans le Tome V du rapport de présentation du SCOT.
A l'horizon du SCOT, les besoins fonciers pour les activités économiques sont estimés à 960 hectares pour l'ensemble du territoire, à mobiliser par le biais du renouvellement urbain, de la densification et de l'extension urbaine. Cette enveloppe foncière globale résulte d'une estimation des besoins de surfaces en fonction des types d'activités, à partir des rythmes de commercialisation des zones d'activités constatés sur le territoire, mais aussi en prenant en compte les demandes des entreprises qui ne trouvent pas place dans l'agglomération faute de disponibilités foncières ou immobilières. Ils sont certes significatifs, mais permettent de répondre à l'objectif de renforcement de l'attractivité du territoire métropolitain et de pallier le manque d'offre existant sur certains segments d'activités.
Par ailleurs, au cours de la dernière décennie, les activités économiques ont consommé moitié moins d'espaces naturels et agricoles que l'habitat. Néanmoins, dans la perspective d'éviter toute tension sur le foncier à vocation économique, le DOO prévoit une enveloppe maximale de 380 hectares en extension au terme du SCOT, qui correspond au rythme de consommation passée, soit 21 hectares par an en moyenne sur 18 ans.
De plus, l'aménagement des zones économiques en extension urbaine est prévu selon un phasage (p.95 du DOO) : 200 ha en phase 1 (jusqu'en 2023) et 180 ha en phase 2 (2024-

2033). Ce phasage permettra d'échelonner l'ouverture à l'urbanisation des zones à vocation d'activités et ainsi mieux maîtriser la consommation d'espace par ces zones dans le temps.
Enfin, si, pour le développement économique, le DOO permet le rythme passé de consommation d'espaces naturels et agricoles, 60% des besoins fonciers sont prévus par renouvellement urbain; les surfaces identifiées en 2014 représentant 761 hectares pour l'économie, ce qui permet l'atteinte des objectifs. Dans ce cadre, la Métropole accompagne les mutations économiques du territoire en assumant le coût lié à la dépollution de friches, et se fixe des ambitions en matière de gestion durable des zones d'activités, qu'il s'agisse de projets d'aménagement ou de requalification.

- Attention à la concurrence entre les différents pôles de développement des activités tertiaires (Luciline, Flaubert, nouvelle gare d'agglomération, ZAC de la Plaine de la Ronce).

Afin d'éviter toute concurrence entre les pôles tertiaires appelés à se développer au sein du projet Seine-Cité (Luciline, Flaubert, nouvelle gare d'agglomération), il est prévu dans le DOO, en page 91, que du point de vue de l'équilibre économique et dans un contexte de forte production neuve d'offre tertiaire programmée en seconde phase du SCOT, la réussite du projet repose sur la coordination du développement de ces trois quartiers centraux. Aussi, la programmation des bureaux devra-t-elle être établie dans le cadre d'une offre identifiée pour chaque quartier et échelonnée dans le temps. Par ailleurs, l'accueil d'activités tertiaires supérieures sur la ZAC de la Plaine de la Ronce n'est rendue possible qu'en l'absence d'offre disponible dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains du territoire.
Dans cette perspective, une étude spécifique sur le tertiaire supérieur prenant en compte l'existant et l'évolution des polarités tertiaires à horizon 2030 est prévue. Une articulation entre cette étude et le projet de nouvelle gare est déjà organisée pour garantir une programmation immobilière cohérente. La Métropole a conscience de cet enjeu et du risque d'impacter négativement l'attractivité de certains secteurs en aménageant de nouvelles polarités tertiaires. Cela doit se construire sur la durée en maîtrisant la programmation des nouveaux quartiers (la programmation doit correspondre à un besoin avéré et objectivé) et en envisageant d'ouvrir la vocation économique de certaines zones d'activités notamment vers du mixte-artisanal (ex : Plaine de la Ronce dans sa partie extension)

- Au niveau du développement économique, il y a trop de place aux zones d'activités mixtes consommatrices d'espaces, alors qu'il n'y a pas de lien avéré entre la consommation d'hectares et le nombre d'emplois créés.

L'accueil des activités mixtes et artisanales est prévu dans le DOO selon deux orientations majeures (DOO page 92) :

- *Une logique de proximité avec la clientèle, qui suppose de privilégier leur maintien dans le tissu urbain, lorsque ces activités sont compatibles avec l'habitat, en complémentarité des commerces et des services. A cet égard, les règles du PLU ne doivent pas faire obstacle à leur présence dans le tissu urbain. Seules les activités incompatibles avec la proximité de l'habitat en raison de contraintes spécifiques sont autorisées à s'implanter en zones d'activités.*
- *L'extension des zones existantes privilégiée par rapport aux créations de nouvelles zones.*

En outre, la création d'emplois n'est pas le seul paramètre à prendre en compte pour mesurer les retombées d'une activité économique sur un territoire (fiscalité, chiffre d'affaires, attractivité…) et la réalité industrielle du territoire explique la présence d'activités économiques consommatrices d'espaces. L'un des enjeux de la Métropole est de conforter son tissu industriel tout en accompagnant les mutations économiques territoriales.

- La carte Développement Economique est trop imprécise pour rendre compte de l'impact réel des projets (1 pastille pour des centaines d'hectares).

La lecture de la carte Développement Economique ne vise pas à rendre compte de l'impact des projets au regard de leur superficie, mais du rôle structurant ou d'appui des projets au développement économique du territoire métropolitain (positionnement stratégique) ainsi que

de la vocation dominante des projets en termes de secteurs d'activités. La superficie des projets majeurs est précisée dans la partie écrite du DOO.

- En parallèle des projets de développement économique sur la zone des Coutures à Cléon, la demande est formulée de ne pas interdire l'activité de carrières sur la zone du Bois des Coutures qui ne présente pas de contraintes environnementales majeures.

La zone du Bois des coutures est aujourd'hui identifiée dans le SCOT comme un projet de zone d'activités structurante, dit « le parc des coutures », dont l'aménagement est prévu à échéance du SCOT. Le secteur nord de la zone fait l'objet d'études pré- opérationnelles et prévoit l'accueil d'activités mixtes/artisanales. Sur le secteur sud de la zone, qui est en phase d'étude de faisabilité, est envisagé l'accueil d'activités de petite industrie et de logistique.

- Le SCOT est perçu comme axé principalement sur le développement économique du territoire, alors même que l'humain et l'environnement peuvent être considérés comme les véritables richesses de ce territoire. Il faut évaluer les charges et bénéfices de chaque projet pour la collectivité. Que veut-on, un territoire prospère ou une qualité de vie ? Le pouvoir économique définit l'implantation sociale induisant un manque de cohésion sociale.

Le SCOT porte l'ambition de renforcer l'attractivité du territoire mais également de garantir les solidarités et de construire une éco-métropole respectueuse des grands équilibres du territoire. Il propose ainsi une organisation urbaine fondée sur la complémentarité des espaces pour assurer la solidarité entre les territoires, et au sein de laquelle l'armature naturelle joue un rôle essentiel.
L'objectif d'assurer la croissance de l'emploi s'accompagne en outre de la volonté d'en promouvoir un développement équilibré tant en ce qui concerne la répartition territoriale que les profils de compétences présents, à laquelle il est nécessaire de répondre.

- Le SCOT doit imposer aux décideurs économiques les zones à développer et non l'inverse.

Le SCOT est un projet de territoire élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement. Il fixe un cadre et un modèle de développement qui vise à mettre en cohérence les différentes politiques publiques locales.

- Il faut consolider la place économique des communes de la rive gauche en termes de mixité fonctionnelle.

Les communes de la rive gauche relèvent des espaces urbains tels qu'ils sont définis dans l'armature urbaine du SCOT. Le PADD précise, en page 29, que ces espaces sont constitués de tissus bâtis continus, avec une forte diversité fonctionnelle, et forment une mosaïque d'espaces aux usages et aux activités variés (habitat, emplois, activités, services). En cohérence avec le PADD, le DOO prévoit, en page 12, que ces espaces sont les territoires privilégiés pour accroître les capacités d'accueil en matière d'emplois et d'habitat, en augmentant et en diversifiant l'offre de logements, et en renforçant la mixité et la diversité des fonctions urbaines.

- Le SCOT n'est pas assez ambitieux en termes de production d'énergies renouvelables, il faut en faire une priorité.

Le SCOT affirme l'ambition de faire du territoire une éco-métropole exemplaire, et dessine et promeut pour ce faire un modèle de développement économe du territoire prenant en compte les enjeux énergétiques.
Le PADD relève en effet que le territoire du SCOT est faiblement producteur d'énergies renouvelables. Il ajoute que, si la part des sources renouvelables est marginale dans le bilan énergétique du territoire, il existe néanmoins un potentiel important pour certaines filières qu'il conviendra de développer en appliquant localement les objectifs régionaux inscrits dans le Schéma Régional Climat Air Energie.
En cohérence avec le PADD, le DOO, en page 63, fixe ainsi l'objectif de renforcer l'autonomie énergétique en développant le recours aux énergies renouvelables telles que : bois-énergie, méthanisation, solaire thermique et photovoltaïque, géothermie, éolien et récupération de

chaleur, notamment à partir des réseaux urbains. Ainsi tout projet d'aménagement faisant l'objet d'une étude d'impact devra analyser la faisabilité et, le cas échéant, utiliser le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables ou de récupération. Il est en outre prévu en page 25 du DOO que l'impact des projets d'urbanisation soit étudié du point de vue notamment du changement climatique, en veillant à leur qualité énergétique.
Par ailleurs, il convient de préciser que la Métropole s'engage dans l'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial, qui viendra préciser et compléter les objectifs du SCOT en matière de production d'énergies renouvelables.

- Le projet de SCOT n'intègre pas l'équipement aéroportuaire de Boos en tant que vecteur de l'attractivité du territoire.

Au regard de la localisation stratégique du territoire, port de fond d'estuaire situé au carrefour des communications terrestres, l'attractivité en termes d'accessibilités s'apprécie à plusieurs niveaux : fluviale, ferroviaire, routière, aéroportuaire. Le SCOT fixe comme objectif d'améliorer les accès portuaires et les accessibilités ferroviaire et routière. L'aéroport de Rouen Vallée de Seine a, quant à lui, vocation à être un aéroport de proximité, dont le trafic doit être contenu, accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires. C'est l'aéroport interrégional de Deauville Normandie ainsi que les aéroports franciliens qui permettront de doter le territoire des différentes liaisons vers les hubs internationaux et de développer l'ensemble des liaisons régionales (PADD p.14).

5.2 <u>Sur les zones à vocation d'activités commerciales</u> :

- En matière de développement commercial, quel est le statut juridique des pôles commerciaux intermédiaires ? Quelle est la portée juridique des prescriptions afférentes aux pôles intermédiaires ?

Les pôles commerciaux intermédiaires ne sont pas délimités en Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) dans le Document d'Aménagement Commercial (DAC) mais sont définis et identifiés dans le DOO. Le DAC, qui ne porte que sur deux ZACOM (centre-ville de Rouen et pôle régional de Tourville-la-Rivière), n'exclut en effet pas que le DOO puisse comporter un chapitre sur le commerce. La version de l'article L.122-1-9 du Code de l'urbanisme applicable au SCOT dispose en effet que « le DOO précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire […] ».
C'est dans ce cadre juridique que le DOO définit les objectifs et précise les conditions de développement des pôles commerciaux intermédiaires.

- Quelles sont les conditions d'évolution des pôles intermédiaires ? L'orientation du DOO relative aux achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activité commerciale, s'applique-t-elle aux pôles intermédiaires existants ou nouveaux ?

Le DOO précise aux pages 81 et 82 les conditions d'évolution des pôles commerciaux intermédiaires :

- *répondre aux besoins (existants et futurs) des populations,*
- *être mesurée afin de ne pas concourir à la création d'un pôle commercial majeur,*
- *veiller à rationaliser l'occupation des sols,*
- *exclure la création de nouvelles galeries marchandes et ne permettre, lorsqu'elles existent, que des extensions mesurées, sans porter atteinte à la diversité commerciale des polarités de proximité,*
- *développer ou améliorer les dessertes par les transports en commun, la marche et les vélos.*

L'orientation du DOO relative aux achats fréquents et occasionnels légers qui n'ont pas vocation à s'implanter dans les zones d'activités commerciales s'applique à toute nouvelle

implantation commerciale soumise à une demande d'autorisation commerciale, que ce soit dans un pôle intermédiaire existant ou nouveau. Cependant, il s'agit d'une orientation incitative et non impérative.

- Comment s'opère l'application des règles sur les projets situés dans les deux ZACOM et l'application de règles sur les projets sis hors ZACOM ?

Les projets commerciaux situés au sein d'une ZACOM se voient appliquer les règles relatives au commerce du DOO et, cumulativement, les règles du DAC.
Les projets hors ZACOM se voient appliquer les règles relatives au commerce du DOO, mais pas celles du DAC.

- Pourquoi les pôles autres que les deux ZACOM ne font-ils pas l'objet d'une identification à la parcelle ?

En dehors des deux ZACOM identifiées dans le DAC, les autres pôles commerciaux ne sont pas délimités à la parcelle précisément car ils ne sont pas identifiés comme ZACOM.
Leur non délimitation en ZACOM dans le DAC est justifiée par le fait que les orientations du DOO permettent de répondre aux enjeux commerciaux de ces pôles.

- Est-il identifié un projet de centre commercial sur la commune de Cléon (zone de la Garenne) ?

Le SCOT n'identifie pas de projet de centre commercial sur la commune de Cléon. Cependant, depuis l'arrêt du projet de SCOT le 13 octobre 2014, ce projet situé sur la zone de la Garenne a fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale au titre de la CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial). Par ailleurs, le SCOT rend possible la création de nouveaux pôles intermédiaires sous certaines conditions.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Oissel, qui a émis un avis défavorable sur le projet de SCOT, conteste :
  - La vocation économique d'activités mixtes/artisanales de la zone de la Briqueterie et le manque d'objectifs sur ce secteur.
  - Le manque d'objectifs temporels du projet Seine-Sud.
  - La limite posée en matière de développement commercial.

La vocation d'activités mixtes sur la zone de la Briqueterie, zone d'appui dont l'aménagement est souhaité lors de la seconde phase de réalisation du SCOT, doit permettre de compléter l'offre sur des secteurs peu pourvus ou qui présentent un risque de pénurie à moyen/long terme pour répondre à la demande d'implantation d'entreprises.
Le projet Seine-Sud est présenté en page 89 du DOO où il est précisé qu'au regard de la taille du site et des contraintes d'aménagement, différents secteurs opérationnels sont identifiés et font l'objet d'un aménagement échelonné dans le temps à l'horizon du SCOT voire au-delà.
Le SCOT n'est pas en capacité de fixer des objectifs temporels précis quant à l'aménagement des différents secteurs opérationnels, le secteur devant composer avec la réalisation d'infrastructure ferroviaire et routière d'envergure. Ainsi, un premier phasage des aménagements n'a-t-il pu être envisagé qu'après la définition des emprises du contournement Est et de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.
Le territoire de la Métropole compte sept pôles commerciaux majeurs dont deux ont un rayonnement régional (Rouen et Tourville-la-Rivière). Ces pôles couvrent aujourd'hui l'ensemble des besoins du territoire. Aussi, afin de ne pas créer de risque pour l'équilibre général de l'offre commerciale, et d'éviter la multiplication de friches commerciales, la création d'un nouveau pôle majeur est-elle exclue par le projet de SCOT.

- La commune de Mont-Saint-Aignan demande l'identification comme pôles tertiaires majeurs de la Métropole la zone de La Vatine / La Bretèque.

La zone de la Vatine/la Bretèque à Mont-Saint-Aignan et Bois-Guillaume est une zone existante identifiée dans le SCOT comme un pôle d'activités appartenant au « croissant tertiaire » dynamique du plateau au nord de Rouen (avec la zone franche urbaine de Rouen,

et le Chapitre à Bihorel) appelé à être valorisé afin de répondre au parcours immobilier des entreprises (DOO p.92).

- Le parc naturel des Boucles de la Seine Normande demande une réflexion à l'échelle supra-communale pour la création de zones de développement économique de proximité.

Pour la création de zone de développement économique de proximité, le DOO prévoit actuellement, en page 93, que l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau est subordonnée à l'utilisation préalable, sur la commune concernée, de terrains à vocation d'activités situés en zone urbanisée et desservis par le réseau public de distribution d'électricité, d'eau et d'assainissement.
Il sera étudié d'élargissement de cette règle aux communes environnantes.

- Les communes de Boos et de Bois-Guillaume souhaitent le maintien d'une activité sur l'équipement aéroportuaire de Boos.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie signale que l'aéroport de Rouen Vallée de Seine n'est pas suffisamment pris en considération.

Voir réponse relative à l'équipement aéroportuaire de Boos p.38 du présent document.

- La commune de Bihorel demande l'identification des centres commerciaux du Chapitre et du centre Kennedy.

Plus précisément, la commune de Bihorel demande l'identification des centres commerciaux du Chapitre et du centre Kennedy en tant que pôles commerciaux intermédiaires. Or d'après le diagnostic commercial du SCOT réalisé dans le cadre de l'observatoire du commerce de l'agglomération rouennaise, sont identifiés sur la commune de Bihorel :

- *Deux pôles commerciaux intermédiaires, que sont la centralité urbaine Châtelet et la centralité urbaine centre-ville, et qui sont identifiés comme tels sur la carte du DOO relative au maillage commercial ;*
- *Deux pôles commerciaux de proximité, que sont la centralité urbaine Kennedy et la centralité urbaine Chapitre, qui ne figurent pas sur la carte du DOO car les pôles commerciaux de proximité n'y sont pas représentés.*

Les pôles du Chapitre et du centre Kennedy ne figurent donc pas sur la carte du DOO mais sont tout de même identifiés comme pôles de proximité.

- La commune de Caudebec-lès-Elbeuf demande la possibilité de développer les pôles commerciaux majeurs sans concurrencer les pôles commerciaux régionaux.

Le SCOT ne rend pas impossible le développement des pôles commerciaux majeurs existants mais encadre leur évolution. Il précise que :

- *Les évolutions de ces pôles ne peuvent porter atteinte au rayonnement des deux pôles commerciaux régionaux existants et qu'elles doivent se placer dans une logique de requalification urbaine ;*
- *Ces pôles sont les lieux privilégiés pour accueillir les nouvelles implantations commerciales qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.*

Le SCOT fixe également des objectifs d'aménagement à ces pôles.
En revanche, le SCOT précise que la création d'un nouveau pôle commercial majeur est exclue.

- La commune de Saint-Aubin-Celloville demande que le SCOT soit plus précis sur les orientations applicables aux pôles commerciaux intermédiaires.

Comme indiqué précédemment, les pôles commerciaux intermédiaires ne font pas l'objet de délimitation en ZACOM dans le DAC mais sont définis et identifiés dans le DOO, qui n'a pas vocation délimiter précisément ces pôles comme le demande la commune de Saint-Aubin-Celloville dans sa délibération.
L'orientation du SCOT permettant le développement de projets mixtes sur les parcelles urbanisées attenantes à un pôle intermédiaire dans un rayon d'une centaine de mètres, ne nécessite pas, comme le demande la commune, une délimitation précise des pôles pour être

appliquée. Il ne s'agit en effet pas de déterminer un rayon de 100 mètres à partir d'un point de repère qui serait défini par le SCOT, mais de déterminer un rayon « d'une centaine de mètres » autour du pôle, ce qui introduit une certaine souplesse.
Quant à l'orientation du SCOT disposant que « l'évolution des pôles commerciaux intermédiaires est soumise à la condition de répondre aux besoins existants et futurs des populations », l'intention du SCOT n'est pas de subordonner l'octroi d'une autorisation d'exploitation commerciale à l'évaluation des besoins existants. L'orientation en question signifie uniquement que l'extension d'un pôle commercial intermédiaire existant, au-delà de ses limites actuelles, doit correspondre à la réalité d'un besoin qu'il ne s'agit pas de quantifier.

Observations de la commission d'enquête :

- Le SCOT est un document de planification sur le long terme, la Métropole a des ambitions fortes en matière d'attractivité du territoire. Dans ce contexte, l'aéroport de Boos n'est-il pas un atout pour le territoire ?

Voir réponse relative à l'équipement aéroportuaire de Boos p.38 du présent document.

6 LE TOURISME

Toutes les observations produites sur ce thème concernent la valorisation du patrimoine des berges de la Seine, en particulier dans le secteur de la Boucle de Roumare.

Observations du public :

- Où est la cohérence entre le financement de voies vertes le long de la Seine et les investissements sur le château de Robert le Diable d'une part, et le projet RVSL aval d'autre part ?
- Où est la cohérence entre le développement des croisières fluviales soutenu par la Métropole et la dégradation des milieux naturels de bord de Seine par les projets du grand port ?
- La Métropole a-t-elle conscience de la perte d'attractivité du territoire pour les touristes que représenterait la présence d'activités industrielles sur les lieux mêmes du patrimoine emblématique des Boucles de la Seine ?

L'aménagement d'équipements (voies vertes) et le développement d'activités touristiques telles que les croisières fluviales ne sont pas incompatibles avec le développement d'activités industrielles, qui font partie intégrante de l'histoire et de l'avenir du territoire.
Les projets de développement d'activités industrielles tel que RVSL aval sont soumis à des études d'impact et doivent faire l'objet de mesures de réduction et de compensation des incidences identifiées, y compris sur le volet paysager. Le SCOT précise dans le Tome VII du rapport de présentation que ce projet devra notamment prendre en compte l'enjeu d'insertion paysagère rappelé par le SCOT (objectif global de valorisation de l'axe Seine, interfaces avec les zones urbaines, préservation des vues), et dont l'importance est soulignée par l'identification pour ce secteur d'un point de vue à préserver et valoriser. Des mesures pour l'insertion des superstructures logistiques dans le paysage devront être mises en œuvre (traitement architectural, transition végétale, prise en compte des vues depuis les hauteurs…).

- Il est demandé la prise en compte des périmètres des monuments historiques, des périmètres de sites classés, des points de vue emblématiques sur les rives de Seine, ce dans une cartographie proposée à la métropole dans le cadre de cette enquête.

Dans l'Etat Initial de l'Environnement, le SCOT décrit les protections réglementaires existantes pour les paysages, telles que le classement du site de la Boucle de Roumare. Le DOO du SCOT définit un objectif global de préservation et de valorisation des paysages, notamment des paysages des berges de Seine, mais ne précise pas que ces périmètres de protection existants doivent être pris en compte dans la mesure où ils s'imposent déjà réglementairement aux documents locaux d'urbanisme, auxquels ils sont annexés. Indépendamment des orientations définies par le SCOT, tous travaux susceptibles de modifier l'aspect ou l'état du site classé seront soumis à une autorisation spéciale délivrée soit par le Ministre chargé des sites classés, soit par le Préfet de Département.
Par ailleurs, les cônes de vue emblématiques sur les rives de Seine sont bien identifiés dans le DOO du SCOT (carte « faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie »). Selon les dispositions du DOO (p.45), ces cônes de vue sont préservés et valorisés.

- Il manque dans le SCOT des opérations concrètes de valorisation du site de La Bouille (multiplication des liaisons bateau, accès des bateaux de croisière, aménagement du quai, aménagement de parkings pour touristes, création de points de vue sur les hauteurs). Pourquoi le SCOT n'identifie-t-il pas un réel projet de valorisation des berges de la Seine ?

Comme indiqué pages 96 et 97 du DOO, le SCOT encourage le développement des activités touristiques sur le territoire, et notamment la valorisation touristique de la Seine, via le réaménagement des bords de Seine, l'identification des points de vue vers le fleuve depuis la Seine, l'amélioration de l'offre de plaisance et le développement d'une offre de croisière. Cependant, le SCOT n'identifie pas précisément les équipements qui seront à réaliser pour répondre à cet objectif, ni leur localisation. Comme le précise le DOO, une réflexion associant l'ensemble des acteurs concernés par ce type d'équipement est recommandée afin de définir la stratégie à adopter et se placer dans une logique d'anticipation.

- Le développement du tourisme fluvial crée de la richesse, y compris pour le Port.

Cette remarque n'appelle pas de réponse de la part de la Métropole.

- Un projet de traitement de granulats marins sur la presqu'île d'Anneville-Ambourville est actuellement à l'étude, ce projet est-il compatible avec la valeur touristique et paysagère de la presqu'île ?

Les incidences d'un tel projet doivent être identifiées précisément dans le cadre d'études d'impact et des mesures de réduction et de compensation doivent être mises en œuvre en conséquence.
Par ailleurs, il est prévu que le PNR des Boucles de la Seine Normande mène une étude prospective sur la boucle d'Anneville-Ambourville dans la continuité du projet de reconquête paysagère de cette boucle précédemment mené. Cette étude vise à définir une stratégie globale pour la boucle, en fonction des visions des différents acteurs, tout en intégrant les problématiques liées à l'activité de carrières. Les résultats de ce schéma global d'aménagement seront intégrés au futur PLUi de la Métropole.

- La commune de La Bouille a pris dans le cadre de l'enquête publique une délibération en date du 13 avril 2015 pour que soit ajoutée dans le DOO du SCOT en page 97 dans le paragraphe dévolu au soutien des activités touristiques et culturelles, la phrase suivante : "en complément du nouveau ponton fluvial d'escale croisière prévu à la Bouille dans le projet Métropole 2015/2025 pour promouvoir l'offre type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, renouant ainsi avec l'histoire du XIX ème siècle".

Ce n'est pas l'objet du SCOT de rentrer dans ce niveau de détail en mentionnant un projet de ponton fluvial d'escale croisière. Cependant, le SCOT pourrait préciser que le développement d'une offre de croisière au départ de Rouen inclut notamment le développement d'une offre de type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, site emblématique de l'histoire du XIXème siècle.

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Quelle est la cohérence entre la volonté du SCOT, d'une part de promouvoir le tourisme sur l'axe Seine et d'autre part de protéger le patrimoine emblématique des bords de Seine dans la boucle de Roumare, et le développement d'un projet industrialo-portuaire RVSL aval sur un site classé ?

Le principe d'équilibre et de cohérence entre préservation et développement du territoire constitue l'essence même du SCOT. Le SCOT est en effet construit autour de deux axes forts : la préservation des espaces naturels et agricoles et des paysages pour garantir un environnement de qualité aux habitants, et le renforcement de l'attractivité économique, y compris touristique, du territoire pour y développer des emplois.
Si le SCOT affiche de fortes ambitions en matière de protection de l'environnement et des paysages, son objectif n'est pas d'y interdire tout développement.
Le SCOT identifie clairement les espaces de reconquête urbaine comme prioritaires pour l'accueil des nouveaux développements, notamment pour les activités industrielles, mais rend également possible le développement d'activités en dehors de ces espaces. Afin de limiter les impacts de ces développements sur l'environnement et les paysages, le SCOT définit un certain nombre d'orientations générales relatives à la modération de la consommation d'espace, à la protection des milieux naturels, à la valorisation des paysages, à la préservation des ressources naturelles, etc. Le SCOT prévoit ainsi que, pour de tels projets, soient définies et mises en œuvre des mesures permettant d'éviter, réduire et compenser les incidences identifiées dans le cadre d'études d'impact.
Par ailleurs, l'intégration paysagère et architecturale des projets d'urbanisation, y compris des zones d'activités économiques, est recherchée (DOO p.24 et 24), afin de limiter leurs impacts.
Concernant plus précisément le projet RVSL aval, c'est à l'échelle du document d'urbanisme et à l'échelle du projet que les orientations du SCOT devront être déclinées afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement et limiter voire compenser ses impacts, notamment sur les paysages et le patrimoine, et par conséquent ses impacts sur les activités touristiques.

7 L'ARMATURE URBAINE

Observations du public :

- La question du rôle exact des pôles de vie est posée. Comment s'est opérée l'identification des pôles de vie en tant que tels ?

Le rôle des pôles de vie du territoire est de relayer les fonctions urbaines de proximité au sein des territoires ruraux. Ces pôles disposent en effet d'une offre de services, commerces et équipements permettant à la population de ces pôles et des territoires ruraux environnants d'accéder à une offre de proximité sans avoir systématiquement besoin de se rendre dans les communes des espaces urbains ou des cœurs d'agglomération plus équipées. Ces pôles de vie sont également des points de rabattement du transport à la demande desservant leurs bassins de vie vers le réseau de transports en commun.
Les pôles de vie ont été identifiés au regard de leur taux d'équipement et de leur démographie. En dehors des cœurs d'agglomération et des espaces urbains dont l'identification repose avant tout sur le critère de la continuité des tissus bâtis, ces pôles de vie sont les pôles d'équipements (au sens de la définition de l'INSEE), de proximité ou intermédiaires, identifiés sur le territoire.

- La question de l'identification des pôles de vie est posée :
  - pour la commune de Boos qui est physiquement contrainte entre 2 équipements, le contournement Est de Rouen et l'aéroport : un développement y est-il possible ?

Le SCOT précise que la dynamique de construction est confortée dans les pôles de vie dans une logique de densification des tissus urbains, en privilégiant des formes urbaines économes en foncier. Le développement de la commune de Boos est donc possible par densification.

  - pour les communes de Duclair, Le Trait et Yainville qui pourraient avoir vocation à renforcer leurs synergies avec la création d'un seul pôle intercommunal dit « pôle ouest ».

La distinction des pôles de vie de Duclair et du Trait repose sur la définition par l'INSEE des bassins de vie, notamment au regard de la présence d'équipements de proximité (voir page 16 du tome III du rapport de présentation).
La proximité géographique de ces deux pôles implique nécessairement qu'ils fonctionnent ensemble. Pour certains équipements, ils sont en effet complémentaires, le bassin de vie du Trait étant par exemple plus équipé en matière de santé que le bassin de vie de Duclair.
Tout en maintenant la distinction entre ces deux pôles, qui est justifiée par la définition des bassins de vie dans le diagnostic, il est proposé que le SCOT inscrive le renforcement des liens fonctionnels entre eux.

- Le maintien des équipements intercommunaux est-il un élément important de la dynamique des territoires ? Quelles sont les possibilités d'action de la Métropole en ce sens ? La question est posée pour plusieurs équipements publics sur la commune de Duclair.

Les pôles de vie ayant vocation à relayer les fonctions urbaines de proximité (commerces, services, équipements), le maintien des équipements dont le rayonnement dépasse l'échelle de la commune est un élément important de la dynamique des territoires. Le SCOT encourage donc le maintien voire le développement de tels équipements, sous réserve qu'ils répondent à une demande, afin de conforter le rôle d'animation des pôles de vie. Cependant, la Métropole est compétente pour la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des grands équipements d'intérêt métropolitain (Zénith, Cirque-théâtre d'Elbeuf, Fabrique des savoirs à Elbeuf, 106, Kindarena…), et non pour les équipements de rayonnement communal ou supra communal.

- Il est souligné l'éloignement des centres de décision. La Métropole avec l'ensemble de ses compétences pourrait prendre des décisions bien loin des citoyens ; peut-on faire rimer proximité et intercommunalité ?

Dans le cadre de la création de la Métropole Rouen Normandie au 1er janvier 2015, une nouvelle gouvernance et organisation a été mise en place. Afin de renforcer la proximité et les liens entre la Métropole, les communes et les habitants, 5 pôles de proximité ont été définis, regroupant chacun environ 100 000 habitants : Austreberthe-Cailly, Plateaux-Robec, Seine-Sud, Val-de-Seine, Rouen.
Ces pôles de proximité, au service des communes, sont implantés pour faciliter les démarches administratives et informer les usagers sur les services et les actions de la Métropole. Ils permettent également une gestion de proximité notamment en matière de services aux usagers, de voirie, d'urbanisme et de développement économique. Ces pôles ont pour mission d'accompagner les communes dans l'élaboration de leurs projets d'aménagement en offrant des services de conseil et d'expertise sur des sujets variés : gestion énergétique des bâtiments, conseils en matière d'achat public et de projets d'aménagement…
Ainsi, en complément des deux organes exécutifs de la Métropole que sont le Conseil et le Bureau métropolitains, et en plus de la Conférence Métropolitaine des Maires mise en place avec la création de la Métropole, les conférences locales des maires ont été instaurées au niveau de chaque pôle de proximité.

Observations des personnes publiques associées :

- Pas d'observation substantielle.

Observations de la commission d'enquête :

- Il y a une cohérence dans la définition de l'armature spatiale des territoires composant la Métropole, néanmoins la commission s'interroge sur la nouvelle répartition territoriale avec 5 bassins de vie, dont la carte est reportée en fin du PADD. Qu'est ce qui a justifié ce choix ?

Voir explications sur les 5 pôles de proximité apportées en réponse à la question précédente. L'insertion de cette carte des pôles de proximité dans le PADD, alors que ces pôles, et de manière générale la gouvernance, ne sont pas abordés dans ce document, peut être source de confusion. Il sera donc proposé de retirer cette carte du PADD dans un souci de clarification et de cohérence avec le reste du document. En revanche, cette carte mérite d'être maintenue dans le tome IX du rapport de présentation qui décrit la gouvernance qui permettant d'assurer le suivi et la mise en œuvre du SCOT.

8 LA GESTION DES RISQUES

Observations du public :

- Il est question d'un projet d'installation de stockage des déchets non dangereux sur la commune d'Anneville-Ambourville (site de 33 ha au lieu-dit le Bois Delamare) projet porté par la société Etares. Un tel projet est-il possible au regard de la protection des espaces naturels sur ce secteur ?

Le SCOT n'a pas inscrit ce projet et conditionne par ailleurs les projets d'aménagement éventuels sur ce secteur à des critères environnementaux (page 32).

- Il y a peu d'éléments dans le SCOT sur la production des gaz à effet de serre par les industries et il est peu question de l'amélioration énergétique des zones d'activités économiques et commerciales (objectifs non quantifiés).

Le tome IV (Etat initial de l'environnement) dresse, à partir du profil carbone, l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la CREA. Le secteur industriel est à l'origine de près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre. Le DOO (page 62) encourage le renforcement des performances énergétiques des projets. Il fixe des principes d'aménagement et notamment de qualité énergétique (page 25) qui s'appliquent aussi bien pour les zones d'activités commerciales qu'économiques (page 24).
Ces sujets seront par ailleurs plus particulièrement développés dans le cadre du futur Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole.

- Attention à la prise en compte des nuisances pour les riverains, de projets économiques (usines, déchetteries).

Le DOO fixe des principes d'aménagement pour mieux intégrer les projets dans leur environnement (page 24). La prise en compte des nuisances et des risques existants doit être assurée, en luttant contre les nuisances sonores, la pollution de l'eau et des sols, en veillant à limiter la pollution lumineuse liée à l'éclairage…Au-delà du SCOT, cette question renvoie à la réglementation en vigueur en matière d'installations/d'activités soumises à autorisations ou déclaration.

- Comment protéger les futures populations de l'éco quartier Flaubert des nuisances des industries avoisinantes ?

Le plan d'aménagement proposé de l'écoquartier Flaubert prend en compte et vise à limiter les nuisances avoisinantes sur les futurs habitants :

- *le développement de l'écoquartier se fait au-delà des périmètres des PPRT des sites industriels.*
- *l'infrastructure en remblais, ainsi que le développement d'activités économiques de part et d'autres permettra d'éloigner encore plus les logements de la zone portuaire.*
- *les céréaliers ont engagé depuis quelques années, et cela se poursuivra dans les prochaines, une réduction des émissions des poussières.*
- *les circulations de PL desservant les industries se feront directement à partir de l'infrastructure nouvelle par un système de voirie assurant une non diffusion de ces trafics dans le futur quartier.*

- Le SCOT a oublié la prise en compte des pollutions nocturnes (cf. trames noires).

Dans le cadre d'un urbanisme durable pour un cadre de vie de qualité, le DOO prend notamment en compte la pollution lumineuse liée à l'éclairage (page 26) pour des projets qualitatifs. Au-delà, cette problématique pourrait être abordée, de manière plus fine à l'échelle du PLU, dans le cadre de règles en vigueur sur l'éclairage urbain par exemple.

- Qu'en est-il de la protection des captages d'eau situés hors du périmètre du SCOT, exemple de la commune de Saint-Pierre de Varengeville avec le captage de Limesy ?

Le SCOT ne peut définir des orientations pour les captages qui ne sont pas situés sur son territoire. Les orientations concernant la protection de ces captages sont définies par le SAGE à l'échelle du bassin versant.

Observations des personnes publiques associées :

- La commune d'Yville-sur-Seine dénonce l'absence de prise en compte dans le SCOT des risques d'inondation par débordement de la Seine.

La commune d'Yville sur Seine n'est pas couverte par un PPRI prescrit ou approuvé. De plus, cette commune ne fait pas partie d'un territoire à risque inondation identifié dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques inondations, dite directive inondation. Cependant, le DOO (page 58) fait référence à la doctrine des services de l'Etat qui s'applique dans les secteurs non couverts par un PPRI. La commune doit prendre en compte ces éléments et les mesures proportionnées au risque qui peuvent consister à interdire l'urbanisation ou la soumettre à conditions spéciales adaptées au niveau du risque identifié.

Observations de la commission d'enquête :

- La commission n'a pas de question particulière.

9 LE SUIVI DU SCOT ET L'INTERSCOT

Observations du public :

- La vallée de l'Austreberthe est directement connectée à la commune de Barentin (pour exemple le pôle emploi, le centre médical, le centre commercial…). Alors pourquoi ne trouve-t-on pas dans le SCOT de synergies à mettre en place entre ces territoires, à l'instar de ce qui est indiqué pour le pôle de vie d'Isneauville et le territoire voisin de Quincampoix ?

La définition par l'INSEE des bassins de vie de la région urbaine rouennaise, notamment sur la base de la densité des équipements (santé, commerces, services…), distingue dans la vallée de l'Austreberthe 3 bassins de vie, correspondant aux territoires vécus : les bassins de Barentin, de Duclair et du Trait.

Le secteur de Barentin constitue, d'après l'INSEE, un bassin de vie à part entière ne couvrant aucune commune de la Métropole, alors que, en comparaison, Isneauville et Quincampoix appartiennent au même bassin de vie, celui de Rouen.
Les liens entre Isneauville et Quincampoix (deux pôles de vie globalement attirés par Rouen) ne sont pas de même nature que ceux entre Barentin (bassin de vie relativement autonome) et Le Trait et Duclair (appartenant à des bassins de vie plus réduits et moins fournis en équipements).
Cependant, le secteur de Barentin exerce une attractivité certaine sur les bassins de vie de Duclair et du Trait, notamment en matière de commerce.
Le SCOT précise d'ailleurs que, en matière d'équipement commercial, il faudra rechercher un meilleur équilibre entre les trois pôles régionaux : le centre-ville de Rouen, le pôle commercial de Tourville-la-Rivière et celui de Barentin.
Le SCOT pourrait ainsi préciser, comme c'est indiqué pour Isneauville et Quincampoix, que des synergies seront à développer entre Le Trait, Duclair et Barentin.

- Le SCOT est trop généraliste, il y a nécessité à mettre en place un suivi pour vérifier la transcription des orientations du SCOT dans les politiques sectorielles.

Le tome IX du rapport de présentation, intitulé « Suivi de la mise en œuvre du SCOT et évaluation » décrit la manière dont les effets du SCOT seront suivis et évalués, notamment à travers la définition d'indicateurs thématiques.
En application de l'article L122-13 du Code de l'urbanisme, le SCOT devra ainsi faire l'objet d'une analyse des résultats de son application, au plus tard 6 ans après son approbation. Selon la disponibilité des données et les échelles de temps nécessaires pour observer les dynamiques et évolutions du territoire, il est prévu que, au-delà de ce bilan évaluatif obligatoire, des bilans intermédiaires thématiques soient réalisés.
Par ailleurs, la Métropole étant compétente pour l'élaboration et la révision des documents sectoriels tels que le PLH et le PDU qui doivent être compatibles avec le SCOT, ainsi que, depuis le 1er janvier 2015, en matière de PLU et documents en tenant lieu, c'est la Métropole elle-même qui s'assurera de la transcription des orientations du SCOT dans ses propres politiques sectorielles.

- Les documents d'urbanisme des communes du territoire de la Métropole doivent être compatibles avec le SCOT, comment s'opère le transfert de compétence urbanisme entre communes et Métropole jusqu'à l'arrêt du futur plan local d'urbanisme intercommunal ?

Conformément à la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM), la Métropole Rouen Normandie est compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme et de documents en tenant lieu depuis le 1er janvier 2015. L'exercice de cette compétence par la Métropole implique que, depuis le 1er janvier 2015 et jusqu'à l'arrêt du futur PLU intercommunal, la Métropole gère elle-même les procédures d'évolution des documents d'urbanisme en vigueur, en lien étroit avec les communes, et en s'inscrivant en cohérence avec les orientations du SCOT.
Les communes ayant engagé une procédure d'évolution de leur POS/PLU avant le 1er janvier 2015 ne peuvent plus poursuivre elle-même la conduite de ces procédures. Comme le Code de l'urbanisme le permet, la Métropole a repris, après délibération des communes, les procédures de révision ou de modification des POS/PLU, mais également des RLP (Règlement Local de Publicité) et AVAP (Aires de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine), engagées avant le 1er janvier 2015. Au total, 30 procédures ont été reprises par la Métropole par délibération du Conseil Métropolitain 20 avril 2015.

Observations des personnes publiques associées :

- D'une manière générale la problématique des transports et autres politiques sectorielles doit être réfléchie au-delà des frontières administratives de la Métropole (commune de Saint Ouen du Tilleul et Syndicat du Pays du Roumois).

La problématique des transports et de la mobilité est déjà réfléchie au-delà des frontières administratives, en témoignent les réflexions et travaux menés à l'échelle de l'InterSCOT dont la mobilité est la thématique prioritaire, mais également à l'échelle du pôle Métropolitain « CREA Seine Eure ».
Le SCOT, dans le tome VIII de son rapport de présentation, réaffirme d'ailleurs la volonté de poursuivre les réflexions menées dans le cadre de l'InterSCOT afin d'articuler les démarches de planification et d'assurer un développement cohérent des territoires, notamment en matière de mobilité. La priorité donnée à cette thématique a été confirmée dans le cadre de l'élaboration du programme partenarial de travail pluriannuel de l'AURBSE qui anime la démarche InterSCOT.
Les réflexions qui dépassent les limites administratives du SCOT seront donc menées dans le cadre de l'InterSCOT tel que décrit dans le tome VIII du SCOT.

Observations de la commission d'enquête :

- Comment peut-on intégrer au titre de l'Interscot avec le secteur de Barentin et ce malgré l'absence de couverture de ce territoire par un SCOT, une démarche concertée sur des problématiques majeures de l'aménagement du territoire (transports, déplacements, développement commercial) ?

L'engagement d'une démarche de type SCOT sur ce territoire serait de nature à faciliter la mise en œuvre d'une démarche concertée sur les problématiques majeures d'aménagement du territoire qui sont au cœur des préoccupations des SCOT.
Cependant, bien que n'étant actuellement pas couvert par un SCOT, le secteur de Barentin est associé aux réflexions menées dans le cadre de l'InterSCOT via sa participation à la « Conférence des territoires ». Cette conférence, animée par l'AURBSE, permet de partager les réflexions et travaux menés et d'apporter une connaissance commune des enjeux relatifs à l'InterSCOT.
La participation du secteur de Barentin à cette instance constitue la base d'une démarche concertée sur les problématiques d'aménagement du territoire traitées dans le cadre de l'InterSCOT, notamment la mobilité.

- En page 70 du Document d'Orientation et d'Objectifs, en matière de production de logements sur la durée du SCOT, il est indiqué que les objectifs feront l'objet de bilans réguliers devant permettre d'apprécier le niveau de production de logements, à la fois globalement et dans sa répartition territoriale ; quel est l'outil de ce suivi régulier ?

Le suivi de la production de logements et de sa répartition territoriale sera effectué par l'exploitation de la base de données Sit@del2, qui est constituée et mise à disposition par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Cette base de données rassemble les informations contenues dans les formulaires des permis de construire et permet de retracer le nombre de logements et leur surface pour les différents types de logement (individuel pur, groupé, collectif, en résidence), en distinguant les permis autorisés et les permis mis en chantier.

- La Métropole a prévu la surveillance de l'activité de carrières à travers la mise en place de trois indicateurs de suivi (volume de matériaux extraits des carrières, surfaces de carrières ouvertes et volumes autorisés, réaménagement écologique de carrières), est-il également envisagé de suivre l'évolution du besoin en matériaux de construction sur le territoire, en particulier au regard des objectifs de production de logements et de la réalisation de grands projets portés par la Métropole ?

Le suivi de l'évolution des besoins en matériaux de construction sur le territoire n'est pas envisagé dans le cadre du suivi du SCOT dans la mesure où les matériaux de construction sont diversifiés et qu'il est complexe d'identifier, pour les besoins de construction futurs, la part de chaque matériau utilisé.
L'estimation des besoins en matériaux dépend directement des ressources disponibles et de la demande, cette dernière étant orientée par le SCOT vers des matériaux recyclés et des matériaux locaux renouvelables (bois d'œuvre).

En revanche le SCOT pourrait, sous réserve que la donnée soit accessible, suivre l'évolution de la part des matériaux issus de l'exploitation de carrières, celle des matériaux recyclés et celle des matériaux locaux renouvelables utilisés dans les nouvelles constructions du territoire. Le suivi porterait ainsi sur l'utilisation réelle de chaque type de matériau et non sur les besoins évalués en matériaux.

Avis des personnes publiques associées et des personnes publiques consultées

ANNEXE 4 DU RAPPORT D'ENQUÊTE

Personnes publiques associées et consultées	Date de l'avis	Avis	Type d'observations
Amfreville-la-Mivoie			
Anneville-Ambourville	16 mars 15	favorable	
Bardouville	26 nov. 14	favorable	
Belbeuf			
Berville-sur-Seine	16 janv. 15	favorable	
Bihorel	10 févr. 15	favorable	remarques
Bois-Guillaume	29 janv. 15	favorable	5 réserves
Bonsecours			
Boos	3 févr. 15	favorable	2 réserves
Canteleu	2 févr. 15	favorable	1 réserve
Caudebec-lès-Elbeuf	12 févr. 15	favorable	3 réserves
Cléon	5 févr. 15	favorable	
Darnétal			
Déville-lès-Rouen			
Duclair	12 déc. 14	favorable	1 réserve
Elbeuf-sur-Seine	19 févr. 15	favorable	4 réserves
Épinay-sur-Duclair			
Fontaine-sous-Préaux			
Franqueville-Saint-Pierre			
Freneuse			
Gouy			
Grand-Couronne			
Grand-Quevilly	8 déc. 14	favorable	
Hautot-sur-Seine			
Hénouville			
Houppeville			
Isneauville			
Jumièges			
La Bouille			
La Londe			
La Neuville-Chant-d'Oisel			
Le Houlme			
Le Mesnil-Esnard	12 mars 15	favorable	remarques
Le Mesnil-sous-Jumièges			
Le Trait	2 févr. 15	favorable	
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	27 janv. 15	défavorable	
Malaunay			
Maromme			
Montmain			
Mont-Saint-Aignan	19 févr. 15	favorable	4 réserves
Moulineaux			
Notre-Dame-de-Bondeville	11 févr. 15	favorable	2 réserves
Oissel	18 déc. 14	défavorable	
Orival			
Petit-Couronne	5 févr. 15	favorable	
Petit-Quevilly			
Quevillon	8 déc. 14	favorable	
Quévreville-la-Poterie			
Roncherolles-sur-le-Vivier	3 févr. 15	favorable	
Rouen	9 mars 15	favorable	
Sahurs			
Saint-Aubin-Celloville	16 déc. 14	favorable	6 réserves
Saint-Aubin-Épinay			
Saint-Aubin-lès-Elbeuf			
Sainte-Marguerite-sur-Duclair			
Saint-Étienne-du-Rouvray	11 déc. 14	défavorable	avis défavorable annulé
Saint-Étienne-du-Rouvray	12 févr. 15	favorable	5 réserves

Avis des personnes publiques associées et des personnes publiques consultées

ANNEXE 4 DU RAPPORT D'ENQUÊTE

Personnes publiques associées et consultées	Date de l'avis	Avis	Type d'observations
Saint-Jacques-sur-Darnétal	18 déc. 14	favorable	
Saint-Léger-du-Bourg-Denis			
Saint-Martin-de-Boscherville			
Saint-Martin-du-Vivier	17 févr. 15	favorable	
Saint-Paër			
Saint-Pierre-de-Manneville			
Saint-Pierre-de-Varengeville			
Saint-Pierre-lès-Elbeuf	12 févr. 15	favorable	remarques
Sotteville-lès-Rouen			
Sotteville-sous-le-Val			
Tourville-la-Rivière			
Val-de-la-Haye	3 déc. 14	favorable	
Yainville	18 déc. 14	favorable	
Ymare			
Yville-sur-Seine	18 févr. 15	favorable	3 réserves
Alizay			
Barentin			
Barneville-sur-Seine			
Betteville			
Blacqueville			
Bois-d'Ennebourg			
Bois-l'Évêque			
Bosc-Bernard-Commin			
Bosc-Guérard-Saint-Adrien			
Bosgouet			
Bourg-Beaudouin			
Bourgtheroulde-Infreville			
Bouville			
Caumont			
Criquebeuf-sur-Seine	2 févr. 15	favorable	1 réserve
Eslettes			
Fresne-le-Plan			
Heurteauville	13 déc. 14	pas d'avis	sans observation
Igoville			
La Haye-Malherbe	4 févr. 15	favorable	3 réserves
La Mailleraye-sur-Seine			
La Saussaye			
La Vaupalière	4 févr. 15	favorable	remarques
Le Bosc-Roger-en-Roumois			
Le Landin			
Le Manoir-sur-Seine			
Le Mesnil-Raoul			
Le Thuit-Anger			
Le Thuit-Signol			
Martot	4 nov. 14	favorable	
Mauny			
Montigny	16 déc. 14	favorable	
Montville	17 févr. 15	favorable	
Notre-Dame-de-Bliquetuit			
Pissy-Pôville	30 janv. 15	favorable	
Pitres			
Pont-de-l'Arche	16 févr. 15	favorable	
Pont-Saint-Pierre			
Préaux			
Quincampoix			
Radepont			
Romilly-sur-Andelle			

Avis des personnes publiques associées et des personnes publiques consultées

ANNEXE 4 DU RAPPORT D'ENQUÊTE

Personnes publiques associées et consultées	Date de l'avis	Avis	Type d'observations
Roumare	19 janv. 15	favorable	
Saint-Cyr-la-Campagne			
Saint-Didier-des-Bois			
Saint-Jean-du-Cardonnay	5 févr. 15	favorable	remarques
Saint-Ouen-de-Thouberville	13 févr. 15	favorable	1 remarque
Saint-Ouen-du-Tilleul	12 févr. 15	favorable	1 réserve (courrier)
Saint-Wandrille-Rançon			
Villers-Ecalles			
Comcom du Moulin d'Ecalles			
Comcom de l'Andelle			
Comcom de Bourgtheroulde-Infreville			
Comcom Caux Vallée de Seine			
Comcom Caux-Austreberthe			
Comcom d'Amfreville-la-Campagne			
Comcom des Portes Nord-Ouest de Rouen	15 déc. 14	favorable	
Comcom du Plateau de Martainville			
Comcom du Plateau Vert			
Comcom du Roumois Nord			
CCI d'Elbeuf			
CCI de Rouen	12 févr. 15	favorable	remarques
Chambre de Métiers et de l'Artisanat			
Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime	14 janv. 15	favorable	remarques
Parc naturel régional des Boucles de la SN	26 janv. 15	favorable	5 réserves
Préfet (DDTM)	19 févr. 15	favorable	remarques
Région de Haute-Normandie	16 févr. 15	favorable	remarques
Département de la Seine-Maritime	16 févr. 15	favorable	remarques
Pays du Vexin normand			
Syndicat d'aménagement du Roumois	2 févr. 15	simple avis	remarques
Syndicat mixte Région Caux de Seine			
Syndicat mixte du Pays entre Seine et Bray	22 janv. 15	favorable	remarques
Communauté d'agglomération Seine-Eure	12 févr. 15	favorable	3 réserves
Préfecture (CDCEA/DDTM)	27 janv. 15	favorable	remarques
Autorité environnementale	23 févr. 15	simple avis	remarques
Centre national de la propriété forestière			
Ademe			
Agence de l'Eau Seine-Normandie			
Air Normand			
Agence régionale de l'Environnement HN			
CAUE			
Centre hospitalier			
Groupement d'intérêt public Seine-Aval	18 févr. 15	simple avis	remarques
Office national des Forêts	19 févr. 15	simple avis	remarques
Réseau Ferré de France (SNCF Réseau)	16 févr. 15	favorable	remarques
Conservatoire des sites			
Grand Port Maritime de Rouen	20 janv. 15	favorable	réserves et remarques
Smédar (élimination des déchets)			
Synd. mixte BV Austreberthe et Saffimbec	16 févr. 15	simple avis	remarques
Université de Rouen			
Voies Navigables de France	9 févr. 15	favorable	
163		62	38