



# REPONSES (ELEMENTS D'EXPLICATION, DE JUSTIFICATION ET PROPOSITIONS) AUX AVIS REÇUS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ET AUX AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

## CLES DE LECTURE

- Seuls figurent dans ce tableau les avis des personnes publiques avec remarques et/ou réserves. Les avis favorables sans remarque ou réserve n'y figurent pas.
- Les pages des documents du SCOT mentionnées dans le présent tableau font référence aux documents du projet de SCOT arrêté le 13 octobre 2014 (et non à la version du SCOT soumise à l'approbation).
- Les ajustements des documents du SCOT proposés apparaissent en caractère **vert et gras** dans le présent tableau.
- Les propositions d'ajustements des documents du SCOT justifiées dans le présent tableau sont listées et détaillées dans le tableau annexe complémentaire « propositions de modifications des documents du SCOT arrêté avant approbation ».

## SOMMAIRE

Avis de l'Etat, de l'Autorité environnementale et de la Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA) - p.3

Avis des communes de la Métropole Rouen Normandie - p.19

Avis des communes, EPCI et SCOT limitrophes à la Métropole - p.36

Avis des autres personnes publiques associées et consultées - p.45

Avis de la commission d'enquête publique - p.85

## AVIS DE L'ETAT, DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES (CDCEA)

Synthèse de l'avis	Eléments d'explication, de justification et propositions
<b>ETAT (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>PORTEE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS ET CARTOGRAPHIES</b>	
Préciser la portée juridique des orientations « incitatives » et les mettre en exergue par une typographie différente	Le choix a été fait de ne pas mettre en exergue les prescriptions et les recommandations par une typographie différente car le choix des verbes est suffisamment explicite pour comprendre quelles sont les orientations impératives et celles incitatives. Cependant, dans un souci de clarification, <b>il est proposé de compléter la phrase suivante p.5 du DOO (Présentation et clé de lecture du DOO) : « Ces orientations, toutes opposables juridiquement, se déclinent en orientations impératives (prescriptions) et en orientations incitatives (recommandations) suivant la portée souhaitée par le SCOT. »</b>
Préciser le caractère opposable des cartes en annexe du DOO	Bien qu'étant placées en annexe, les cartes sont autant opposables que le texte du DOO. Elles figurent d'ailleurs en format vignette (renvoyant aux annexes) dans le texte du DOO. Aussi, pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de préciser p.5 du DOO (Présentation et clé de lecture du DOO) : « Neuf cartes thématiques, opposables juridiquement, venant traduire spatialement les orientations : ... »</b>
Généraliser l'échelle 1/75 000 <sup>ème</sup> des cartes du DOO, mieux adaptée à l'échelle d'application d'un SCOT que le 1/250 000 <sup>ème</sup>	Le DOO comprend des cartes au 1/5 000 <sup>ème</sup> (cartes « Maintenir la biodiversité en préservant l'armature naturelle du territoire » délimitant les ZHIEP du SAGE Cailly, Aubette, Robec – p.137 à 148), au 1/25 000 <sup>ème</sup> (cartes « Garantir la fonctionnalité des corridors pour le déplacement de la grande faune » p.149), au 1/75 000 <sup>ème</sup> (cartes « Maintenir la biodiversité en préservant l'armature naturelle du territoire » p.126 à 129 et la carte « Maintenir la biodiversité en protégeant et en valorisant la nature » p.130) et au 1/185 000 <sup>ème</sup> (autres cartes thématiques). En revanche il ne comprend pas de carte au 1/250 000 <sup>ème</sup> . La confusion doit provenir du format de sortie (A3, A4). Il est rappelé que, à part les cartes relatives à l'armature naturelle (dont les cartes délimitant les ZHIEP du SAGE Cailly, Aubette, Robec) et aux corridors pour le déplacement de la grande faune, les cartes du DOO sont des cartes schématiques. C'est pourquoi, pour ces cartes, l'échelle 1/185 000 <sup>ème</sup> est suffisante et plus adaptée.
<b>MOBILITE</b>	
Conforter la prise en compte des temps de déplacements dans le PADD (mesure d'application immédiate de la loi ALUR)	En matière de déplacements, les objectifs des politiques publiques fixés par le PADD doivent intégrer une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements. En effet, p.35 du PADD, dans la partie « favoriser une mobilité durable », le premier chapitre est intitulé « L'intermodalité pour améliorer la qualité et les temps de déplacements ». Dans le chapitre suivant, la question des temps de parcours est évoquée au regard de la valorisation et de l'optimisation du réseau de transports en commun.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	En outre, le Diagnostic (Tome III du Rapport de Présentation) intègre cette dimension qualitative des déplacements p.28 et suivantes à partir de l'EMD 2006 et 2007, ainsi qu'à la p.80 où les temps de parcours ont été calculés à partir du site internet « via Michelin » et des sites Internet des gestionnaires de réseaux.
Il est recommandé d'utiliser l'outil optionnel prévu par le code de l'urbanisme (L122-1-8) permettant d'imposer au PLUi des obligations en matière d'aires de stationnement	Cet outil est optionnel et le choix a été fait de ne pas l'utiliser dans la mesure où il est considéré que l'encadrement des aires de stationnement est plus opérant au niveau du PLUi que du SCOT, qui ne peut, à son échelle, qu'édicter des principes généraux en la matière. De plus, le décret d'application de la loi ALUR relatif au contenu du règlement de PLU n'étant pas encore paru, le SCOT ne peut préjuger des nouvelles règles qui seront définies, notamment en matière de stationnement, pour le PLUi. Par ailleurs, la CREA ayant pris le statut de Métropole depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2015, elle est désormais dotée de nouvelles compétences en matière de stationnement. Les enjeux pour la Métropole sont donc de prendre la mesure de ce nouveau contexte sur la base d'une étude globale et concertée, de façon à disposer des éléments lui permettant de partager les orientations d'une stratégie en matière de stationnement à l'échelle du territoire. C'est le sens de l'action C (Coordonner les stratégies de stationnement communales) de la fiche action 9 (optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public) du PDU de la Métropole approuvé en décembre 2014. Il appartiendra donc au PLUi, au regard de ces éléments de diagnostic, d'encadrer les obligations en matière de stationnement.
Evoquer les impacts du projet de contournement Est d'Elbeuf sur les aspects sécuritaires notamment	P.113 du DOO, il est déjà précisé : « Le projet de contournement Est du territoire elbeuvien vise à délester le trafic des axes traversant les espaces urbains (Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf), contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie et la sécurité des riverains, et d'assurer la continuité du réseau existant (optimisation du trafic de transit) ». L'état d'avancement du projet ne permet pas, à ce jour, de préciser ces impacts.
Préciser le confortement des transports en commun envisagé pour Seine Sud	P. 114-115 du DOO, il est déjà précisé : « Dans le cadre du renforcement du réseau de TC, les possibilités d'améliorer les liaisons existantes au sein de l'agglomération sur le plateau nord de Rouen et la rive sud (liaisons transversales) sont examinées. En outre, pour accompagner le projet d'envergure de Seine-sud, une desserte renforcée par les transports en commun (train, bus) est nécessaire ». Il n'est pas du ressort du SCOT de préciser, au-delà de cette orientation, les modalités de renforcement de cette desserte.
Etablir une cartographie « état actuel / horizon SCOT » concernant les transports en commun prenant en compte la nouvelle gare	La carte p.135 « Favoriser une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique » présente à la fois l'état actuel du réseau de transports en commun structurant (réseau existant) et l'état futur (projet de transports en commun, nouvelle gare...). Par conséquent, il n'est pas envisagé de produire une nouvelle carte. Pour plus de détail sur cet aspect, il convient de se reporter au PDU de la Métropole.

<p>Carte du DOO « Favoriser une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique » : distinguer l'actuelle gare Rouen Rive Droite des autres gares du territoire</p>	<p>Afin de prendre en compte la dimension de la gare Rouen Rive Droite par rapport aux autres gares du territoire, <b>il est proposé de modifier la carte « Favoriser une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique » p.136 du DOO</b> en proposant un figuré différent pour la gare actuelle Rouen Rive Droite.</p>
<p><b>ARMATURE NATURELLE</b></p>	
<p>Renforcer les prescriptions relatives à la trame naturelle de l'espace rural dans le sens des prescriptions de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine (notamment concernant la boucle de Roumare à Sahurs et Saint- Pierre-de-Manneville)</p>	<p>La DTA identifie des « espaces naturels majeurs » faisant « l'objet d'une protection forte garantissant leurs fonctions écologiques et leurs qualité paysagères ». Ces espaces sont identifiés dans le DOO soit au titre des corridors de la trame silicicole, calcicole, aquatique et humide ou boisée, soit au titre des réservoirs de la trame silicicole, calcicole, aquatique et humide ou boisée, soit au titre de la trame naturelle de l'espace rural (qui n'identifie ni réservoirs ni corridors), en particulier dans la boucle de Roumare et d'Anneville-Ambourville. Plus précisément, la grande majorité des espaces naturels majeurs de la DTA sont identifiés dans le SCOT en corridor ou réservoir de la trame boisée. Ces espaces sont donc protégés et préservés dans le SCOT par les dispositions relatives à chacune des trames citées précédemment.</p> <p>Dans la trame naturelle de l'espace rural, en lien avec la recommandation n°2 de la commission d'enquête, <b>il est proposé de préciser p.38 du DOO (II.1.D) que le degré de protection des éléments constitutifs de cette trame (mares, haies, bosquets...) est apprécié au regard des enjeux en matière de biodiversité et de fonctionnalité écologique identifiés localement, et se traduit par un zonage et un règlement adaptés.</b> Ainsi, les éléments de cette trame identifiés localement peuvent faire l'objet d'une protection forte, selon les enjeux qu'ils présentent en matière de biodiversité et de fonctionnalité écologique. Il est également précisé que, au sein de cette trame, les projets d'aménagement sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité écologique. Les dispositions relatives à la trame naturelle de l'espace rural visent donc à garantir la fonctionnalité écologique de cette trame, ce qui est compatible avec l'orientation de la DTA (« protection forte garantissant leurs fonctions écologiques »).</p> <p>Aussi, la DTA indique que « la construction sera préférentiellement localisée à l'intérieur de l'urbanisation existante ; à défaut, elle devra se faire par extension d'ampleur limitée en continuité de l'urbanisation existante ». Cette orientation est également déclinée dans les différents niveaux de l'armature urbaine. En lien avec une autre observation de l'Etat, il est notamment <b>proposé de préciser que pour les espaces urbains et les bourgs et villages, l'urbanisation se fait dans la trame bâtie existante, ou en continuité.</b> Aussi, les enveloppes maximales de consommation d'espaces et les objectifs de densité résidentielle définis dans le SCOT viennent encadrer les extensions urbaines.</p> <p>Il est en outre rappelé que la carte de la DTA est très schématique et identifie une « masse » d'espaces naturels majeurs, en particulier dans la boucle de Roumare, assimilée aux espaces boisés. Le SCOT, qui prend par ailleurs en compte le SRCE, vient préciser la nature de ces espaces, en y adaptant le degré de protection. Aussi, le SCOT s'inscrit dans un rapport de compatibilité, et non de conformité, avec la DTA.</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<b>Il est néanmoins proposé de compléter le Tome VIII pour préciser comment le DOO s'articule avec les orientations de la DTA concernant les espaces naturels majeurs.</b>																														
Lisières forestières de la trame boisée : prévoir une clause d'exception pour les projets faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) (projet de contournement Est notamment)	Le SCOT ayant inscrit le projet de contournement Est comme grand projet d'infrastructure routière, et afin de ne pas faire obstacle à sa réalisation, <b>il est proposé de compléter le DOO p.32 (II.1.C.a)</b> : « A cette fin, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, forestière ou répondant à l'intérêt collectif <b>et les projets déclarés d'utilité publique</b> , toute nouvelle urbanisation ne peut y être implantée qu'à une distance d'au moins 30 mètres des lisières des massifs de production ou identifiés en tant que réservoir de biodiversité ».																														
Assouplir la prescription stricte visant à ne pas fragmenter les corridors de biodiversité : envisager la possibilité de création de nouvelles infrastructures sous conditions (projet de contournement Est notamment)	Cette disposition (DOO p.30) n'est pas si stricte : le terme « éviter » est utilisé (et non « interdire »). Par ailleurs, dans les dispositions générales relatives aux corridors de biodiversité (p.30 du DOO), il est indiqué que, dans les corridors, les projets d'aménagement sont possibles dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser. La disposition en question ne vient que préciser et compléter cette disposition générale. Cependant, le SCOT ayant inscrit le projet de contournement Est comme grand projet d'infrastructure routière, et afin de ne pas faire obstacle à sa réalisation, <b>il est proposé de clarifier cette disposition p.30 du DOO (II.1.B) en modifiant sa rédaction de la manière suivante</b> « éviter tout projet fragmentant, c'est-à-dire tout projet ou somme de projets situés dans le corridor qui <del>occuperait toute la largeur du corridor,</del> ou compromettrait sa fonctionnalité ».																														
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>																															
Consommation d'espace par les infrastructures : remplacer « enveloppe d'urbanisation » par « consommation foncière d'espaces naturels et agricoles ».	La notion d'enveloppe d'urbanisation sur des espaces naturels et agricoles est bien assimilée à la notion de consommation d'espaces naturels et agricoles. Aussi, afin de conserver l'harmonisation dans les terminologies utilisées dans les documents du SCOT, il n'est pas prévu de modifier la rédaction du DOO (p.22) dans ce sens.																														
Clarifier et répartir géographiquement les dispositions chiffrées relatives à la production de logements en reconversion urbaine dans les espaces urbains (30%) et à la production de logements par densification résidentielle (10 %)	Afin de fournir une indication sur la répartition au sein du territoire des objectifs de production de logements en reconversion urbaine dans les espaces urbains et en densification résidentielle, <b>il est proposé d'intégrer le tableau suivant dans le Tome V du Rapport de présentation (p.19) :</b>																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Total des logements à produire sur le temps du SCOT</th> <th>Logements à produire par densification (10%)</th> <th>Logements à produire en reconversion urbaine</th> <th>Logements à produire en extension urbaine</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cœur d'agglomération</td> <td>21 000</td> <td>2 100</td> <td>18 900</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Espace urbain</td> <td>33 000</td> <td>3 300</td> <td>8 910</td> <td>20 790</td> </tr> <tr> <td>Pôle de vie</td> <td>2 200</td> <td>220</td> <td>-</td> <td>1 980</td> </tr> <tr> <td>Bourg et village</td> <td>3 800</td> <td>380</td> <td>-</td> <td>3 420</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>60 000</td> <td>6 000</td> <td>27 810</td> <td>26 190</td> </tr> </tbody> </table>		Total des logements à produire sur le temps du SCOT	Logements à produire par densification (10%)	Logements à produire en reconversion urbaine	Logements à produire en extension urbaine	Cœur d'agglomération	21 000	2 100	18 900	-	Espace urbain	33 000	3 300	8 910	20 790	Pôle de vie	2 200	220	-	1 980	Bourg et village	3 800	380	-	3 420	Total	60 000	6 000	27 810	26 190
	Total des logements à produire sur le temps du SCOT	Logements à produire par densification (10%)	Logements à produire en reconversion urbaine	Logements à produire en extension urbaine																											
Cœur d'agglomération	21 000	2 100	18 900	-																											
Espace urbain	33 000	3 300	8 910	20 790																											
Pôle de vie	2 200	220	-	1 980																											
Bourg et village	3 800	380	-	3 420																											
Total	60 000	6 000	27 810	26 190																											

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	Aussi, afin de préciser l'application de l'objectif de densification des quartiers résidentiels existants (au moins 10 %), <b>il est proposé de préciser p.72 du DOO (II.1.C.b)</b> : « Au-delà de l'objectif de 30 % de construction de logements en reconversion urbaine dans les espaces urbains (Cf. I.3), il est estimé qu'au moins 10 % de la production de logements peut se faire par densification des quartiers résidentiels, <b>dans chacun des niveaux qui composent l'armature urbaine.</b> »																		
Lever la contradiction entre l'objectif de densification des quartiers résidentiels récents ou anciens et l'absence de mobilisation du foncier en renouvellement dans les pôles de vie et les bourgs et villages	L'urbanisation par densification des quartiers résidentiels qui vise les divisions parcellaires est différente de l'urbanisation en renouvellement urbain qui vise des terrains ayant déjà été urbanisés (reconversion de bâtiments, friches, etc). Aussi, la précision proposée concernant l'objectif de densification des quartiers existants (cf. point précédent), qui concerne l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine, y compris les pôles de vie et les bourgs et villages, lève toute ambiguïté.																		
Décliner l'enveloppe de 700 ha en extension urbaine pour l'habitat selon les 4 niveaux de l'armature urbaine	Afin de préciser les besoins fonciers totaux pour l'habitat, qui figurent déjà p.20 du DOO et qui sont déclinés selon les 4 niveaux de l'armature urbaine, <b>il est proposé de décliner le besoin foncier annuel moyen en extension urbaine pour l'habitat selon ces mêmes niveaux, et ainsi compléter le tableau p.20 du DOO (I.3.A) comme suit :</b> <table border="1" data-bbox="900 655 2112 954"> <thead> <tr> <th></th> <th>Besoins fonciers pour l'habitat (en ha) sur le temps du SCOT (18 ans)</th> <th>Besoins fonciers annuels moyens pour l'habitat en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers (en ha/an)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cœur d'agglomération</td> <td>158</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Espace urbain</td> <td>594</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>Pôle de vie</td> <td>49</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bourg et village</td> <td>228</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>1 029</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table> <p>Par ailleurs, par souci de cohérence avec la partie sur l'enveloppe en extension pour l'économie (I.3.B. p.21 du DOO), <b>il est proposé de réorganiser la partie sur l'enveloppe en extension pour l'habitat en commençant par énoncer les besoins fonciers totaux, puis en précisant les besoins en extension urbaine.</b> Cette réorganisation rédactionnelle ne modifie pas le contenu des orientations, il s'agit simplement d'une modification de forme.</p>		Besoins fonciers pour l'habitat (en ha) sur le temps du SCOT (18 ans)	Besoins fonciers annuels moyens pour l'habitat en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers (en ha/an)	Cœur d'agglomération	158	-	Espace urbain	594	23	Pôle de vie	49	3	Bourg et village	228	13	Total	1 029	39
	Besoins fonciers pour l'habitat (en ha) sur le temps du SCOT (18 ans)	Besoins fonciers annuels moyens pour l'habitat en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers (en ha/an)																	
Cœur d'agglomération	158	-																	
Espace urbain	594	23																	
Pôle de vie	49	3																	
Bourg et village	228	13																	
Total	1 029	39																	
Indiquer explicitement la répartition de la consommation foncière sur les 18 communes du PNR des Boucles de la Seine Normande pour être cohérent avec la charte du Parc	Comme indiqué dans le Tome VIII du rapport de présentation (p.21 et 22), l'enveloppe foncière maximale en extension sur les espaces naturels, agricoles et forestiers pour les communes du SCOT comprises dans le périmètre du PNR est compatible avec les objectifs fixés par la Charte. Cependant, en cohérence avec la Charte du Parc, <b>il est proposé de préciser cette enveloppe dans le DOO en ajoutant les deux paragraphes suivants :</b> p.20 du DOO (I.3.A) : <b>« Dans les communes du SCOT couvertes par le PNR, l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'habitat est de 124 hectares ; un volume résultant de l'enveloppe foncière déterminée par le PNR. »</b>																		

	<p>p.21 du DOO (I.3.B) :</p> <p>« Dans les bourgs et villages du SCOT couverts par le PNR, l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'économie est estimée à 5 hectares ; un volume résultant de l'enveloppe foncière déterminée par le PNR. Dans les communes dites « pôle de vie » ou « espace urbain », le développement économique est envisagé par densification et renouvellement des zones d'activités existantes. »</p>
Prévoir le critère prépondérant entre les plafonds de consommation d'espace et les objectifs de production de logements	<p>En cas de distorsion dans la mise en œuvre des objectifs de production de logements, le respect de l'objectif de densité est garant du respect de l'enveloppe foncière pour l'habitat (qui est une enveloppe maximale). Aussi, pour lever toute ambiguïté, il est proposé de préciser p.70 du DOO (III.1.A) :</p> <p>« L'objectif de production de logements doit être atteint dans le respect de l'objectif de limitation de la consommation d'espace. Les principes de densité fixés par le SCOT (Cf. III.1.C.a) sont formulés précisément pour permettre la conciliation de ces deux objectifs ».</p>
Préciser si l'urbanisation ex-nihilo est possible ou non dans les espaces urbains et pôles de vie et l'encadrer si elle est autorisée	<p>Dans les espaces urbains et les pôles de vie, le développement se fait prioritairement par le biais du renouvellement et de la densification des tissus urbains, mais est également possible dans la continuité de la trame bâtie existante.</p> <p>Pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de compléter le DOO p.12 (I.1.B) pour les espaces urbains</b> : « Les espaces urbains, constitués des tissus bâtis continus (tache urbaine), 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. <b>L'urbanisation se développe à l'intérieur ou en continuité de la trame bâtie existante.</b> »</p> <p><b>Il est également proposé de compléter le DOO p.13 (I.1.C) pour les pôles de vie</b> : « Dans les pôles de vie, la dynamique de construction est confortée dans une logique de densification des tissus urbains et de diversification du parc de logements, en privilégiant des formes urbaines économes du foncier. Ils accueillent des activités économiques tertiaires, commerciales, artisanales, industrielles... afin de conforter leur rôle d'animation et de services. <b>L'urbanisation se développe à l'intérieur ou en continuité de la trame bâtie existante.</b> »</p>
Faire évoluer l'orientation portant sur l'échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones 2AU en recommandation (L.123-1-4 du code de l'urbanisme)	<p>Conformément à l'article L.123-1-4 du Code de l'urbanisme qui précise que « [les orientations d'aménagement et de programmation] peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants », <b>il est proposé de préciser qu'il s'agit dans le SCOT d'une recommandation, et ainsi reformuler p.21 du DOO (I.3.A) : « Enfin, il est recommandé que le PLU comporte un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants, afin d'envisager l'urbanisation par étape progressive ».</b></p>
Motiver le besoin foncier en extension spatiale pour l'économie au-delà de la simple reconduction de la consommation antérieure	<p>Les besoins fonciers pour le développement économique sont estimés à 960 ha à l'horizon du SCOT (voir justifications et calculs de ces besoins p.28-29 du tome VI, issus d'une étude sur les besoins fonciers à vocation économique réalisée en partenariat avec la CCI en 2014).</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*



	<p>Par ailleurs, environ 760 ha ont été identifiés comme potentiel foncier en reconversion urbaine pour de l'activité économique sur l'ensemble du territoire (voir p.19 du Tome V). Cependant, il semble peu réaliste d'envisager que l'ensemble de ce potentiel en reconversion soit mobilisé à l'échéance du SCOT et à l'échéance de la réalisation des projets de développement économique (rétention foncière, acquisition foncière, dépollution des sols, etc). Ainsi, il a été estimé qu'environ 75 % de ce potentiel foncier en reconversion urbaine pourrait être mobilisé à l'échéance du SCOT (soit environ 580 ha). Ainsi, afin de répondre aux besoins fonciers à vocation économique du territoire à l'échéance du SCOT (notamment pour la réalisation des projets à court ou moyen terme), et d'éviter toute tension sur le foncier, l'enveloppe en extension pour les activités économiques a été définie en déduisant des besoins totaux (960 ha) le potentiel foncier en reconversion urbaine mobilisable à l'échéance du SCOT (environ 580 ha), soit une enveloppe de 380 ha. Cette enveloppe en extension urbaine correspond à un rythme de consommation annuelle moyen de 21 ha / an, concordant avec le rythme passé de consommation des espaces en extension pour l'économie, et permettant ainsi d'afficher un objectif de maîtrise de la consommation d'espace pour les activités économiques par rapport à la période passée (l'effort de réduction de la consommation d'espace étant porté par l'habitat). En effet, le SCOT permet un maintien du rythme de consommation d'espace pour les activités économiques par rapport à la période passée alors que les besoins identifiés pour ces activités sont plus importants à l'échéance du SCOT que sur la période passée. Ceci est rendu possible par la mobilisation importante des potentiels de reconversion pour les activités économique (soit 60 % des besoins fonciers pour l'économie).</p> <p><b>Afin de mieux expliciter la définition de l'enveloppe en extension pour l'économie, il est proposé de modifier le dernier paragraphe p.22 du Tome V dans ce sens.</b></p>
<p>Décliner le besoin foncier pour l'activité en extension selon les zones d'activités structurantes et d'appui, et selon les deux phases du SCOT</p>	<p>Estimant qu'il n'est pas du ressort du SCOT, mais plutôt de celui du PLUi, de faire figurer la surface exacte de chacune des zones d'activités structurantes et d'appui identifiées (le niveau d'avancement de certains projets ne le permettant d'ailleurs pas), <b>il est proposé d'afficher, p.95 du DOO (III.3.C.b), uniquement une surface totale pour l'ensemble des zones structurantes (environ 260 ha) et une surface totale pour l'ensemble des zones d'appui (environ 80 ha), à l'échéance du SCOT.</b></p> <p>Néanmoins, des indications de surfaces des zones d'activités projetées en extension sont déjà données dans le texte (DOO p.89 et suivantes, III.3.A.a), lorsque ces indications sont connues, notamment pour Rouen Vallée de Seine Logistique (environ 70 ha) et la zone industrialo-portuaire de Petit-Couronne (environ 30 ha).</p> <p>Par ailleurs, la répartition de l'enveloppe de 380 ha en extension pour l'économie selon les deux phases du SCOT est déjà indiquée p.95 du DOO (II.3.C.b) : « la programmation foncière pour l'aménagement des zones d'activités en extension urbaine, y compris les zones de proximité, s'inscrit dans une enveloppe estimée à 200 hectares pour la phase 1, et 180 ha pour la phase 2. ». Cette disposition permet déjà d'apprécier et d'anticiper la consommation d'espace pour l'économie dans le temps à</p>

	l'échéance du SCOT, et il est estimé qu'il n'est pas du ressort du SCOT, mais plutôt de celui du PLUi, de décliner cette enveloppe par phase pour chacune des zones structurantes et d'appui.
Dans le cas de la création ex-nihilo d'une nouvelle zone structurante ou d'appui, préciser que le besoin foncier est à déduire du plafond de 380 ha. Des critères sont à fixer pour garantir une utilisation économe de l'espace et limiter les éventuelles incidences sur l'environnement. A défaut, exclure la possibilité d'une nouvelle zone d'importance en dehors de la trame bâtie et non identifiée	<p>Le DOO p.93 encadre d'ores et déjà la création de nouvelles zones structurantes ou d'appui. Afin de garantir une utilisation économe de l'espace, il est déjà précisé que la mobilisation d'espaces en reconversion urbaine est prioritaire. Cependant, dans l'éventualité d'une création ex-nihilo, l'espace consommé serait effectivement déduit de l'enveloppe en extension pour l'économie de 380 ha. <b>Il est ainsi proposé de modifier, p.93 du DOO (III.3.A.b), le paragraphe de la manière suivante :</b></p> <p>« A l'horizon du SCOT, la création de nouvelles zones structurantes ou d'appui n'est pas prévue. Cependant, l'inscription d'une nouvelle zone est possible si elle est justifiée par un besoin avéré et par <del>l'élaboration préalable d'un</del> un projet d'ensemble permettant de définir la nature des activités à accueillir et les modalités d'aménagement à mettre en œuvre. Dans <b>cette éventualité ce cadre</b>, la mobilisation d'espaces en reconversion urbaine est prioritaire. <b>A défaut, la création d'une nouvelle zone en dehors de la trame bâtie existante s'inscrit dans l'enveloppe de 380 ha en extension urbaine pour l'économie.</b> »</p> <p>Par ailleurs, comme tout projet d'aménagement, la création d'une nouvelle zone d'activités en dehors de la trame bâtie et non identifiée dans le SCOT devra respecter les principes généraux d'intégration des projets dans leur environnement (p.24 à 26 du DOO) et l'ensemble des objectifs de protection de l'environnement et des paysages (p.28 et suivantes du DOO) fixés par le SCOT. C'est pourquoi le DOO ne précise pas, p.93, les critères spécifiques pour limiter les éventuelles incidences de la création d'une nouvelle zone sur l'environnement.</p>
Préciser les objectifs en matière de besoin foncier pour les zones de proximité	Afin d'explicitier les besoins fonciers en extension pour les zones d'activités de proximité, <b>il est proposé de préciser p.94 du DOO (III.3.C.b) :</b> « Environ 340 hectares sont identifiés pour répondre aux besoins d'aménagement des zones d'activités structurantes et d'appui. Par conséquent, une quarantaine d'hectares pourront couvrir le besoin des zones d'activités de proximité. »
Confirmer qu'en cas de création d'un nouveau pôle commercial intermédiaire, celui-ci s'inscrira dans le tissu urbain et ne générera pas de consommation d'espace	Le DOO précise p.77 que « des nouvelles zones d'activités commerciales peuvent être créées, sous réserve qu'elles s'inscrivent dans le tissu urbain et répondent à une logique d'offre commerciale de proximité ». Cette disposition vise essentiellement à encadrer le développement des pôles de proximité. La création d'un nouveau pôle commercial intermédiaire est encadrée p.81 du DOO qui précise que « la création d'un pôle commercial intermédiaire n'est possible qu'en l'absence d'un pôle commercial existant dans la commune concernée et sous réserve d'une desserte par une ligne de transport en commun régulière (cf. partie III.6.B), adaptée aux déplacements d'achat », mais il n'est pas précisé, parmi les conditions, que ce pôle devra s'inscrire dans le tissu urbain. Or l'intention est de permettre, sous réserve que les autres conditions soient respectées, la création d'un tel pôle dans ou en continuité du tissu urbain. Ainsi, pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé d'ajouter à la fin de ce paragraphe p.81 du DOO : « En outre, il doit s'inscrire dans le tissu urbain ou dans sa continuité ».</b>

	Dans l'éventualité de la création d'un pôle commercial intermédiaire en continuité du tissu bâti existant, sur un espace naturel, agricole ou forestier, la consommation d'espace générée est comptabilisée dans l'enveloppe foncière en extension pour l'habitat, en tant qu'équipement connexe (voir I.3.A. p.20 du DOO).
<b>HABITAT</b>	
Modifier l'objectif moyen de production annuelle de logements (3 300 et non 3 000)	Afin de lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de reformuler le paragraphe p.69 du DOO (III.1.A) de la manière suivante</b> : « Les objectifs pour l'habitat consistent à produire au maximum 60 000 logements sur la durée du SCOT à compter de sa date d'entrée en vigueur, ce qui représente un rythme de production d'environ 3 300 logements en moyenne par an. Les objectifs de construction de logements prennent en compte le niveau d'équipements et de services, l'offre d'emplois, la desserte par les transports collectifs, ainsi que les grands projets urbains. »
Justifier les hypothèses retenues pour l'estimation du besoin en logements, notamment la détermination du point mort	<p>Le besoin de 40 000 logements identifié à l'horizon du SCOT (18 ans) uniquement pour maintenir la population résident sur le territoire (« point mort ») prend appui sur le choix de prolonger le point mort observé sur la période 1999-2007, et non sur le scénario tendanciel de l'INSEE.</p> <p>Le scénario tendanciel de l'INSEE prolonge les tendances constatées entre 1990 et 1999 et les projette sur la période 2010-2030, en reproduisant les paramètres suivants : fécondité, mortalité, migrations. De cette projection démographique est déduit une projection du nombre de ménages, et donc de logements, selon l'hypothèse que la taille moyenne des ménages continuerait de diminuer, passant de 2,2 personnes par ménage en 2010 à 2 en 2030. Ainsi, selon l'INSEE, le nombre de ménages augmenterait de 15 000 en 20 ans, alors que la population diminuerait d'environ 16 500 habitants sur la même période.</p> <p>Cependant, cette projection démographique n'est pas assimilable à un calcul du point mort : d'une part elle ne prend en compte que la variable démographique (et non la vacance et le renouvellement du parc existant, même si ces facteurs sont peu significatifs dans le point mort calculé sur la période 1999-2007), et d'autre part ce scénario projette une diminution du nombre d'habitants, alors que le point mort est calculé à population constante.</p> <p>Le prolongement du point mort observé sur la période 1999-2007 implique que, parmi les hypothèses retenues, la diminution de la taille des ménages devrait se poursuivre selon le même rythme que celui observé sur la période 1999-2007 (soit - 0,02 personne/ménage/an). Dans cette hypothèse, le nombre moyen de personnes par ménage passe de 2,2 en 2007 à 1,7 en 2030 (sachant qu'entre 2007 et 2012, le nombre moyen de personnes par ménage est déjà passé de 2,2 à 2,1). Cette poursuite du desserrement des ménages est justifiée par la poursuite des phénomènes de vieillissement de la population et de décohabitation des ménages.</p> <p>Par ailleurs, il est également considéré que le parc de logements existants (vacance et renouvellement) évoluera selon les mêmes tendances que sur la période passée.</p>

	<p><b>Il est ainsi proposé de compléter le tome VI (p.19-20) en explicitant les hypothèses retenues pour le calcul du point mort. En complément, il est proposé d'expliciter le calcul et la définition du point mort dans le tome III (p.51).</b></p> <p>Par ailleurs, il est rappelé que le SCOT faisant l'objet d'un bilan régulier, ces hypothèses seront évaluées et pourront évoluer au regard des bilans réalisés.</p>
Etudier la répartition du parc de logements et du parc social selon les niveaux d'armature urbaine dans le diagnostic	Dans le Diagnostic territorial (Tome III), il n'y a aucun traitement des données selon les niveaux de l'armature urbaine, celle-ci ayant été définie par le SCOT au stade du PADD et du DOO. Par conséquent la réponse à cette demande n'est pas favorable.
Décliner l'objectif de production de logements sociaux par niveau d'armature urbaine	<p>Le choix a été fait de ne pas décliner l'objectif de production de logements sociaux par niveaux de l'armature urbaine dans le DOO, dans la mesure où le rééquilibrage territorial de la répartition des logements sociaux est sujet à des facteurs qui évoluent rapidement (marché local du logement et démographie notamment) et qui ne répondent pas toujours à la même logique que celle de l'armature urbaine. Plus précisément, certaines communes qui connaissent une progression démographique sont amenées à court ou moyen terme, à être soumises à l'article 55 de la loi SRU (20 % de logements sociaux), ce qui va nécessairement faire évoluer les équilibres.</p> <p>Au regard de ces éléments, il ne paraît pas opportun de figer la répartition de cet objectif par niveaux de l'armature urbaine dans le DOO du SCOT : il appartiendra au PLH de décliner cet objectif à la commune.</p> <p>Néanmoins, <b>il est proposé de préciser que l'objectif de rééquilibrage de la répartition des logements sociaux se fera au regard de critères d'ordre qualitatif</b>, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la desserte par les transports collectifs</li> <li>- de la présence de services, équipements et commerces</li> <li>- du rythme de construction</li> <li>- de l'état de la vacance dans le parc</li> <li>- de l'évolution du contexte démographique (atteinte du seuil de 3 500 habitants soumettant les communes à l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains)</li> </ul>
Préciser les objectifs de réhabilitation de logements et cibler les secteurs géographiques prioritaires	<p><b>Il est proposé d'insérer p.74 du DOO (III.1.D) :</b> « Au niveau du territoire, la déclinaison de l'objectif régional se traduit par la rénovation de 6000 logements par an à compter de 2012. L'effort doit porter sur le parc privé (OPAH, PIG) comme sur le parc social (dispositif ANRU). <b>Les secteurs géographiques prioritaires concernent la rive gauche et les centres urbains (logements construits avant les années 70).</b> »</p> <p>La Métropole manque actuellement d'éléments de diagnostic pour identifier plus précisément ces secteurs géographiques prioritaires. Cependant, le PCAET en cours d'élaboration à l'échelle de la Métropole permettra de mieux identifier ces secteurs et définir des objectifs de réhabilitation, qui pourront alors être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PLUi.</p>

Indiquer les secteurs préférentiels pour les aires d'accueil des gens du voyage	Il n'est pas retenu d'indiquer les secteurs préférentiels pour les aires d'accueil des gens du voyage. Il appartiendra au PLUi de les identifier.
Préciser l'application de l'étude de densification des zones déjà urbanisées (critère de proximité géographique par exemple) et considérer les zonages des POS et cartes communales	<p><b>Il est proposé de reformuler p.73 du DOO (III.1.C.c) :</b> « Dans une commune, toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau est précédée de la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées <b>de ladite commune, voire des quartiers limitrophes des communes voisines en fonction des enjeux urbains.</b> Par « ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau », il faut entendre les secteurs à urbaniser <b>des documents d'urbanisme locaux (PLU, POS, carte communale)</b> qui n'ont pas de règlement (2AU), ainsi que les secteurs naturel (N) et agricole (A)... ».</p> <p><b>Il est proposé de reprendre cette reformulation p.21 du DOO également (I.3.A).</b></p>
Préciser si les objectifs de densités sont exprimés en net ou brut	Les objectifs de densités sont à apprécier en valeur nette car l'application d'un objectif de densité brute serait trop variable d'une opération à l'autre (surface occupée par les espaces publics et la voirie très variable selon le type d'opération). Cependant, le choix est fait de ne pas apporter cette précision dans le DOO du SCOT, étant considéré que, bien qu'opposable juridiquement, cette orientation est incitative, et qu'il n'appartient pas au SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Il s'agit d'un objectif vers lequel les opérations doivent tendre mais qui, à part pour les bourgs et villages, est apprécié à l'échelle communale au regard de l'ensemble des opérations réalisées.
<b>COHERENCE URBANISATION / TRANSPORTS EN COMMUN</b>	
Préciser si la disposition relative à la densification des secteurs d'attractivité des transports en commun est une prescription au titre de l'article L.122-1-5-IX du code de l'urbanisme. Si oui, délimiter les secteurs d'attractivité autour des gares.	<p>La disposition du DOO relative à la densification (au moins + 10 %) des secteurs d'attractivité des transports en commun est un objectif de densification majorée, et non de densité minimale, fondé sur les habilitations légales relatives au SCOT et notamment celle qui l'autorise à définir des objectifs et des principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement. Mais le SCOT n'a pas pour obligation, pour chaque disposition qu'il fixe, d'en préciser le fondement légal. Il ne sera donc pas précisé dans le DOO que cette disposition est une prescription au titre de l'article L.122-1-5-IX du code de l'urbanisme. Par ailleurs et en toute hypothèse, l'article L.122-1-5-IX du code de l'urbanisme indique que « Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, <u>définir des secteurs</u>, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction. » Ainsi, le SCOT doit <u>définir</u> et non <u>délimiter</u> ces secteurs de densité minimale. Or le DOO définit déjà ces secteurs, correspondant aux périmètres d'attractivité autour des arrêts des lignes structurantes du réseau de transports en commun et des gares. Le DOO précise (p.108) : « le périmètre d'attractivité est d'environ 500 mètres autour des lignes structurantes (tramway, TEOR) et d'environ 400 mètres autour des lignes du réseau FAST. Le périmètre d'attractivité autour des gare est à définir, compte-tenu des sites d'implantation et des caractéristiques très variables des gares ».</p> <p>Au demeurant, <b>il est proposé de justifier cette disposition p.43 du Tome VI :</b> « En outre, autour de secteurs stratégiques, ces <b>valeurs objectifs</b> sont majorés d'au moins 10% dans le périmètre des arrêts des lignes de transports en commun structurantes et des gares (périmètre d'environ 500 mètres pour</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	le Tramway et de TEOR, 400 mètres autour des lignes FAST, 300 mètres autour des lignes régulières, à définir par le PLU pour les gares), à déterminer plus précisément en fonction du contexte local. <b>Cette disposition a été instaurée afin de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, d'assurer une meilleure cohérence entre l'urbanisation et les transports en commun, et de garantir un fonctionnement optimal du réseau de transports en commun. Les secteurs stratégiques sont définis seulement autour des arrêts desservis par les lignes de transports en commun structurantes et autour des gares dans la mesure où les lignes desservant ces arrêts (Tramway, TEOR, FAST, lignes ferroviaires) sont déjà performantes (notamment en termes de fréquence et amplitude horaire). Les périmètres autour de ces arrêts et gares ont été définis au regard de la distance moyenne pouvant raisonnablement être parcourue à pied pour atteindre le réseau de transports. »</b>
Préciser que l'étude de densification dans les secteurs à enjeux de déplacements est une recommandation.	Le SCOT ne pouvant édicter une règle de procédure en dehors des règles optionnelles proposées par le code de l'urbanisme, <b>il est proposé de lever toute ambiguïté en reformulant cette règle sous forme d'objectif de la manière suivante (p.108 du DOO) : « Afin d'intensifier le développement urbain en concomitance de l'évolution de l'architecture du réseau de transport en commun, des études de densification sont réalisées potentiels de densification sont recherchés</b> (« ateliers de la ville intense ») dans des secteurs à enjeux de déplacements.... ».
Préciser la portée juridique de la prescription visant à phaser le développement de Boos : incitation ou prescription au titre du L.122-1-5-III ?	Cette disposition ne vise pas à conditionner le développement du pôle de vie à une desserte par les transports en commun, d'autres conditions étant définies (renforcement du bouquet de services, d'équipements et de commerce). Elle n'est donc pas juridiquement fondée sur l'article L.122-1-5-III mais est bien une orientation du SCOT juridiquement opposable, comme c'est le cas pour beaucoup d'autres dispositions du SCOT ne relevant pas d'un outil précis proposé par le code de l'urbanisme mais des habilitations générales conférées au SCOT.
Ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs conditionnée à leur desserte par les transports en commun : renvoyer aux opérations de plus de 5 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher (R.122-5) plutôt qu'aux opérations de plus de 200 logements	La proposition de faire référence aux opérations de plus de 5 000 m <sup>2</sup> n'est pas retenue car elle est beaucoup plus contraignante que celle du SCOT faisant référence au seuil de 200 logements. La référence aux 5 000 m <sup>2</sup> reviendrait en effet à appliquer cette disposition dans les secteurs impliquant la création de plus de 55 logements (sur la base d'un logement moyen de 90 m <sup>2</sup> (Insee 2006)).
<b>COMMERCE</b>	
Secteur du Haut Hubert : ne correspond pas à un pôle commercial majeur car s'appuie sur un supermarché et non un hypermarché - vocation à clarifier et stratégie commerciale à rendre plus lisible sur ce secteur.	La polarité commerciale du « Haut Hubert » a été classée dans le SCOT en pôle commercial majeur pour plusieurs raisons : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La présence d'un hypermarché « Carrefour Market », dont la surface commerciale est de 3 270 m<sup>2</sup> (source : TASCOM 2013). Pour rappel, un hypermarché est un établissement de vente au détail en libre-service qui réalise plus du tiers de ses ventes en alimentation et dont la surface de vente est supérieure ou égale à 2 500 m<sup>2</sup> (définition INSEE).</li> <li>- La présence, au sein du pôle, d'une petite galerie marchande et de 2 supermarchés (Leader Price et Lidl)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La présence, au sein du pôle, de 37 locaux occupés par des activités de commerces, services aux particuliers, cafés, hôtels restaurants et concessionnaires automobiles,</li> <li>- La diversité et la profondeur commerciale présente sur cette polarité</li> </ul> <p>Néanmoins, cette polarité commerciale se distingue des autres polarités majeures par un chiffre d'affaire moins important que celui correspondant à son rayonnement théorique, et une densité bâtie moins importante que celle des autres pôles. Ainsi, <b>il est proposé p.80 du DOO (III.2.B.b) de distinguer ce pôle des autres pôles majeurs et de préciser que, en matière de stratégie commerciale, l'évolution de ce pôle existant doit être mesurée et appréciée au regard de sa configuration actuelle, et que son évolution se fait prioritairement dans une logique de requalification urbaine.</b></p>
Lister les 48 pôles commerciaux intermédiaires dans le DOO	En complément de la carte identifiant les pôles commerciaux intermédiaires, <b>il est proposé d'insérer la liste des 48 polarités intermédiaires p.81 du DOO (III.2.B.c).</b>
Prendre en compte la desserte par les transports collectifs comme critère pour la localisation préférentielle des commerces pour les achats fréquents	En complément des déplacements doux, les déplacements en transports en commun sont en effet également privilégiés pour les achats fréquents. <b>Il est ainsi proposé de modifier le tableau p.76-77 du DOO (III.2.A.a) en ce sens.</b>
<b>DEVELOPPEMENT PORTUAIRE (reprise des principales réserves émises par le Grand Port Maritime de Rouen)</b>	
<p>Vocation des zones d'activités économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RVSL : cibler la vocation sur la logistique portuaire</li> <li>- Petit-Couronne : orienter vers l'industrie portuaire</li> </ul>	Le parti pris dans le DOO est d'afficher une vocation générale dominante : industrie, logistique, tertiaire, mixte, mixte/artisanal. La précision « logistique portuaire » ou « industrie portuaire » n'est pas du niveau du SCOT.
Ajouter le secteur du Jonquay comme zone d'extension de la filière logistique fluviale	<b>En raison des enjeux et des potentiels de développement d'activités logistiques et industrielles portuaires que représente ce site, il est proposé de mentionner la zone du Jonquay dans le texte p.89 du DOO (III.3.A.a).</b> Cette zone étant inscrite dans le PDADD de Seine Sud, il est proposé de la mentionner dans le paragraphe sur le projet Seine Sud (p.89), en tant que secteur potentiel de poursuite du développement économique. Cependant, aucun projet n'étant pour le moment précisément identifié sur cette zone, qui est un secteur potentiel de développement et non un secteur de projet, il est proposé de ne pas la localiser sur la carte, ne pas l'inscrire en zone d'appui dans le tableau p.88, et ne pas identifier de surface.
Préconisations en matière du risque d'inondation : nécessité de mettre en cohérence des orientations du SCOT avec le PGRI en cours, notamment pour intégrer une exception pour les infrastructures et ouvrages en lien direct avec la Seine	Il est prévu que le SCOT soit rendu compatible, si nécessaire, avec les orientations du PGRI une fois que celui-ci sera approuvé. Il est précisé p.59 du DOO (II.4.B.c) : « Une partie du territoire étant identifiée comme TRI d'inondation, les projets d'aménagement seront compatibles, à compter de son approbation, avec le PGRI du Bassin Seine-Normandie. » Par ailleurs, dans le Tome VIII, page 41 il est rappelé que le SCOT devra être rendu compatible, si nécessaire, avec les orientations du PGRI lorsqu'il aura été approuvé.
Utilisation de matériaux locaux dans les projets d'aménagement : évoquer les sédiments issus du dragage de la Seine	<b>Il est proposé de compléter le dernier paragraphe p.66 du DOO :</b> « Le remblaiement après extraction est recommandé ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (cultures, boisement alluvial...) et la remise en état écologique du site. <b>A cet égard, les sédiments issus du dragage de la Seine sont une</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<b>source potentielle de remblaiement des carrières à valoriser, dès lors qu'ils ne présentent pas de risque de pollution. »</b>
Autoriser la possibilité d'édification ou de restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau dans la trame aquatique	Pour permettre la réalisation de ces aménagements, indispensables au développement des activités économiques portuaires, <b>il est proposé d'ajouter une exception dans la trame aquatique et humide (la plus concernée), pour les réservoirs et corridors, avec l'application de la doctrine éviter-réduire-compenser. Il est ainsi proposé de compléter p.33 (réservoirs) et p.35 (corridors) du DOO (II.1.C.b) :</b> « Dans ces réservoirs / corridors, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. <b>Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser ».</b>
Recul de 5 mètres par rapport aux berges : introduire une exception pour les infrastructures et ouvrages des activités en lien avec la voie d'eau	Pour les cours d'eau non concernés par le SAGE Cailly-Aubette-Robec, il s'agit d'une orientation incitative (dans le DOO page 34, le terme « recommandé » est employé). De plus, il est explicitement prévu que le recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, agricole, etc...). Cependant, pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de préciser p.34 du DOO (II.1.C.b) :</b> « [...] Ce recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, agricole, <b>zone portuaire</b> , etc...) [...] ».
Dans les zones humides, laisser la possibilité de créer un passage pour les dispositifs de refoulement pour le remblaiement (tuyaux)	Le SCOT évoque le remblaiement p.66 du DOO (II.4.D.d) où il est indiqué que : « Le remblaiement après extraction est recommandé ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (cultures, boisement alluvial...) et la remise en état écologique du site. » Cependant, il est rappelé que le SCOT est un document d'orientation, et le niveau de détail demandé n'est pas de son ressort.
Exclure la darse des Docks à Petit Couronne du réservoir aquatique	Le réservoir de biodiversité identifié sur la carte de l'armature naturelle comprend l'ensemble de la voie d'eau, incluant la Darse de Docks. Aussi, les arguments fournis par le Grand Port Maritime de Rouen (darse envasée, sources de pollution des sédiments) ne permettent pas de justifier le retrait de cette darse des réservoirs de la trame aquatique et humide. L'envasement de cette darse et la pollution potentielle des sédiments ne signifient pas qu'elle ne présente pas d'enjeux écologiques. Ce secteur est donc maintenu en réservoir. Cependant, la proposition d'introduire une exception dans cette trame pour l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser (voir plus haut), rend possible, sous conditions, la réalisation de projets portuaires sur ce secteur.
Exclure de la trame aquatique une partie des terrains du GPMR en continuité de RVSL aval sur Moulineaux et le bois alluvial à l'embouchure du ruisseau des Fontaines	La Métropole ne dispose pas d'éléments tangibles permettant de justifier le retrait de ces terrains de la trame aquatique et humide, ni l'ajout d'un nouveau réservoir. Il est rappelé que les réservoirs et les corridors sont définis et délimités plus précisément à l'échelle locale. Il appartiendra ainsi au PLU d'affiner la trame aquatique et humide sur ce secteur, si besoin, au regard des enjeux locaux. En outre, dans le cadre de l'élaboration en cours du PLU de Moulineaux, les enjeux portuaires et les enjeux de biodiversité pourront être intégrés dans le cadre de la définition d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le secteur en question. Par ailleurs, l'introduction dans les réservoirs et les
Proposition de désigner le marais d'Aulnay en tant que réservoir écologique de la trame aquatique et humide	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*



	corridors de la trame aquatique et humide d'une exception autorisant l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser (voir plus haut), rend possible, sous conditions, la réalisation de projets portuaires sur ce secteur.
Exclure de la trame silicicole une carrière exploitée à Yville-sur-Seine	Cette zone est également identifiée en réservoir silicicole dans le SRCE, c'est pourquoi elle est identifiée comme tel dans le SCOT. D'un point de vue méthodologique, pour élaborer la cartographie du SRCE et du SCOT, il n'y a pas eu de superposition entre les données sur la biodiversité et les autorisations d'exploitation de carrières. Aussi, il est précisé p.29 du DOO que les réservoirs de biodiversité sont définis à l'échelle locale et il est rappelé que le SRCE (p.46) indique que « les collectivités, via leurs documents d'urbanisme, doivent reprendre les éléments du SRCE, les adapter et les préciser au regard des dynamiques et des enjeux locaux [...] ». Ainsi il appartiendra au PLUi d'ajuster la délimitation du réservoir silicicole en question au regard de la réalité du terrain (présence d'une carrière en cours d'exploitation notamment).
<b>AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>PORTEE JURIDIQUE DES ORIENTATIONS</b>	
Préciser la portée juridique des recommandations	Le choix a été fait de ne pas mettre en exergue les prescriptions et les recommandations par une typographie différente car le choix des verbes est suffisamment explicite pour comprendre quelles sont les orientations impératives et celles incitatives. Cependant, dans un souci de clarification, <b>il est proposé de compléter la phrase suivante p.5 du DOO (Présentation et clé de lecture du DOO) : « Ces orientations, toutes opposables juridiquement, se déclinent en orientations impératives (prescriptions) et en orientations incitatives (recommandations) suivant la portée souhaitée par le SCOT. »</b>
<b>RESSOURCES NATURELLES</b>	
Ressource en eau : l'EIE omet de mentionner les difficultés rencontrées sur les secteurs d'Elbeuf et de Saint-Etienne-du-Rouvray quant à la qualité de l'eau potable	<b>Il est proposé de préciser, p.78 du tome IV, que le captage de Saint-Etienne-du-Rouvray est concerné par une augmentation de la teneur en ammonium et que celui d'Elbeuf est concerné par une forte teneur en pesticides.</b>
<b>ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES</b>	
Reprendre les prescriptions de la Directive Territoriale d'Aménagement relatives aux espaces naturels majeurs des boucles de la Seine dans le DOO	Voir réponse apportée à l'avis de l'Etat précédemment.
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
Distinguer dans l'enveloppe de consommation d'espace le territoire du PNR des Boucles de la Seine Normand.	Voir réponse apportée à l'avis de l'Etat précédemment.
<b>COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES</b>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<b>(AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>LOGEMENTS / DEMOGRAPHIE</b>	
Affiner et justifier l'estimation du besoin de construction de logements pour le maintien de la population	Voir réponse apportée à l'avis de l'Etat précédemment.
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
Décliner l'enveloppe maximale d'urbanisation pour l'habitat (700 ha) par niveaux d'armature urbaine	Voir réponses apportées à l'avis de l'Etat précédemment.
Estimer et encadrer le besoin foncier en extension pour le développement de zones d'activités communales.	
Préciser que la consommation d'espace générée par une nouvelle ZA de niveau intercommunal ne s'insérant pas dans le tissu urbain existant est comptabilisée dans l'enveloppe de 380 ha.	
Décliner le besoin foncier en extension pour le développement économique selon les ZA retenues dans le DOO	

## AVIS DES COMMUNES DE LA METROPOLE

*Remarque : seuls sont indiqués les avis favorables avec réserves ou remarques et les avis défavorables.*

Synthèse de l'avis	Eléments d'explication, de justification et propositions
<b>COMMUNE DE BIHOREL (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
<p>Demande d'amélioration et renforcement de la ligne 20 reliant les 3 territoires de Bihorel</p>	<p>Les services effectués par la ligne 20 sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.</p> <p>Aussi, si le SCOT fixe comme objectif de renforcer le réseau de transports en commun urbain (DOO p.113), il n'est pas de son ressort d'identifier précisément les lignes du réseau devant faire l'objet d'améliorations. Les besoins d'intervention sur le réseau pour améliorer la performance des transports en commun doivent être hiérarchisés, notamment au regard de critères tels que le gain de vitesse commerciale et le nombre de voyageurs concernés.</p> <p>Il appartient au PDU (Plan de Déplacements Urbains), qui doit être compatible avec le SCOT, d'identifier les axes de transports en commun à améliorer et à renforcer sur la base des critères cités ci-dessus.</p>
<b>AMENAGEMENT COMMERCIAL</b>	
<p>Demande d'identification de 3 pôles commerciaux intermédiaires à Bihorel et non 1 seul (ajouter le centre commercial du Chapitre et le centre commercial du Kennedy)</p>	<p>D'après le diagnostic commercial du SCOT (p.67 à 70 du document « données spécifiques sur le commerce » inclus dans le rapport de présentation), réalisé dans le cadre de l'observatoire du commerce de l'agglomération rouennaise, sont identifiés sur la commune de Bihorel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 ;</li> <li>- 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 (figurés de principe uniquement).</li> </ul> <p>Les pôles du Chapitre et du centre Kennedy ne sont donc pas localisés sur la carte du DOO mais sont tout de même identifiés dans le SCOT comme pôles commerciaux de proximité.</p>
<b>HABITAT ET DENSITES</b>	
<p>Le SCOT encourage les divisions parcellaires mais il :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ne doit pas sous-estimer les difficultés dans les relations de voisinage</li> </ul>	<p>La recherche d'une densification, notamment par divisions parcellaires, 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. La densité résidentielle n'est, dans ces conditions, pas synonyme de troubles de voisinage.</p> <p>De plus, en anticipant et en accompagnant la densification du tissu bâti par les divisions parcellaires, le SCOT contribue à en prévenir les éventuels effets négatifs.</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<p>- doit éclaircir la contradiction entre l'incitation à la division parcellaire et l'impossibilité de mettre en place un dispositif d'assainissement individuel dans une parcelle de moins de 200 m<sup>2</sup> en milieu urbain</p>	<p>Il se peut que certaines contraintes liées aux dispositifs d'assainissement limitent les divisions parcellaires, c'est pourquoi le DOO du SCOT (p.72) précise que la densification des tissus résidentiels doit être anticipée, notamment à travers le règlement des PLU. Il s'agit notamment d'éviter les constructions au centre de la parcelle et de favoriser les systèmes compacts dans les secteurs d'assainissement individuel.</p> <p>P.72, le DOO (III.1.C.a) précise également que, pour les bourgs et villages, « seules les contraintes techniques liées à l'assainissement individuel peuvent justifier de l'impossibilité d'appliquer la densité attendue ». Aussi, pour prendre en compte la problématique de l'assainissement individuel qui n'est pas propre aux bourgs et villages, <b>il est proposé de généraliser cette exception à tous les niveaux de l'armature urbaine du territoire.</b></p>
<p><b>COMMUNE DE BOIS-GUILLAUME (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b></p>	
<p><b>GRANDS EQUIPEMENTS / INFRASTRUCTURES</b></p>	
<p>Préciser la volonté de la Métropole quant au devenir de l'aéroport de BOOS</p>	<p>Comme précisé dans le PADD p.14, l'aéroport de Rouen Vallée de Seine a la vocation d'un aéroport de proximité, dont le trafic doit être contenu, accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires, mais pas de lignes régulières. 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.</p>
<p><b>DEMOGRAPHIE</b></p>	
<p>Etayer le choix démographique du SCOT notamment en lien avec l'attractivité économique</p>	<p>L'ambition démographique portée par le SCOT est celle d'une dynamique 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.</p> <p>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 pour accueillir de nouvelles populations.</p> <p>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</p>

	de sa révision, les objectifs démographiques et de production de logements pourront être réévalués si nécessaire au regard des évolutions observées. <b>Il est proposé de compléter la rédaction des p.19 et suivantes du Tome VI dans ce sens.</b>
<b>DENSITES</b>	
Laisser la possibilité de moduler la densité de 50 logements / hectare dans les espaces urbains pour tenir compte de la présence des zones agricoles à proximité et des zones d'habitat de périphérie	Dans les espaces urbains, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées (DOO p.72), 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. Cependant, si la densité est variable au sein de la commune, son intensification est recherchée (au moins + 10 %) dans les périmètres d'attractivité autour des transports en commun structurants (voir DOO p.107-108).
<b>MOBILITE</b>	
Poursuivre le tracé de la F1 jusqu'à la Plaine de la Ronce	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 comporte plusieurs opérations complémentaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>- une nouvelle ligne à haut niveau de service (de type TEOR) en grande partie en site propre entre Boulingrin et Zénith,</li> <li>- 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,</li> <li>- des parkings relais (P+R) sur chacune de ces deux lignes pour faciliter le transfert de la voiture vers les transports en commun, dès l'entrée dans l'agglomération.</li> </ul>
Prévoir à terme l'aménagement du parking relais au nord du giratoire des Rouges Terres	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.
Mieux prendre en compte l'avenir de la route de Neufchâtel en sa qualité d'axe structurant	Cet axe, actuellement identifié comme axe structurant de circulation automobile et poids lourds, a vocation à devenir un axe de « distribution », plus contraint pour les voitures afin de libérer de la capacité pour les autres modes de déplacement, notamment pour les lignes de transport en commun structurantes (Arc Nord sud / T4). Le SCOT prend en compte, notamment dans sa cartographie (DOO p.135), cet axe structurant de transports en commun.
<b>COMMUNE DE BOOS (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>DENSITES</b>	
Réduire la densité à 30 logements / hectare dans le pôle de vie de Boos	Dans les pôles de vie, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées (DOO p.72), 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.

	Néanmoins, il est rappelé que les pôles de vie sont des points d'appui pour polariser le développement urbain au service des territoires ruraux (habitat, services, équipements) et que, à ce titre, la dynamique de construction y est confortée dans une logique de densification des tissus urbains en privilégiant des formes urbaines économes du foncier (voir DOO p.13).
<b>COHERENCE URBANISATION / TRANSPORTS EN COMMUN</b>	
Prévoir le développement des transports en commun et l'aménagement de la RD6014 dès la 1 <sup>ère</sup> phase du SCOT	Les services effectués sur la ligne 13 desservant la commune de Boos sont adaptés au potentiel de fréquentation actuel, 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. Aussi, le SCOT prévoit que la réalisation d'une desserte en transport en commun structurante se fasse en 2 <sup>ème</sup> phase en lien avec la réalisation du contournement Est / liaison A28-A13 et avec le renforcement des services et équipements dans ce pôle de vie.
<b>COMMUNE DE CANTELEU (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Définir les limites précises de la trame naturelle de l'espace rural sur la zone du Hasard	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. Il est donc considéré 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 » p.125), 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 en cas d'aménagement de la zone. Il appartiendra au PLUi d'étudier et préciser, pour ce secteur, 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). Aussi, en réponse à la commission d'enquête publique, <b>il est proposé d'affiner et compléter la rédaction du DOO (p.38 à 40) afin de préciser le rôle de la trame naturelle de l'espace rural ainsi que</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<b>la portée juridique des dispositions relatives à cette trame</b> (cf. réponse apportée à la commission d'enquête).
<b>AGRICULTURE</b>	
Ajouter les jardins créés route de Sahurs et en cœur de quartier îlot Provence sur la carte « protéger et valoriser les espaces agricoles et forestiers »	<b>Il est proposé de mettre à jour la carte « protéger et valoriser les espaces agricoles et forestiers » p.134 du DOO pour tenir compte de ces informations.</b>
<b>COMMUNE DE CAUDEBEC-LES-ELBEUF (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>COMMERCE</b>	
Laisser la possibilité aux pôles commerciaux majeurs actuels de se développer (Oison) sans concurrencer les pôles commerciaux régionaux	<p>Le SCOT ne rend pas impossible le développement des pôles commerciaux majeurs existants mais encadre leur évolution. Il précise (DOO p.80-81) que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p>
<b>DENSITES</b>	
Assouplir les objectifs de densité	Dans les espaces urbains, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées (DOO p.72), 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.
<b>URBANISATION FUTURE</b>	
Laisser la possibilité d'urbaniser une partie du sud de la commune (Mare aux Bœufs)	<p>Le secteur de la mare aux bœufs est identifié en trame naturelle de l'espace rural. A ce titre, l'urbanisation du secteur est possible à condition que soient identifiés préalablement les éléments de biodiversité à préserver et à prendre en compte dans l'aménagement du secteur, et que soient respectées l'ensemble des orientations du DOO relatives à la trame naturelle (DOO P.40).</p> <p>Par ailleurs, il est rappelé que le SCOT n'a pas vocation à localiser précisément les zones futures de développement : il appartiendra au futur PLUi de préciser ces zones.</p> <p>Aussi, en réponse à la commission d'enquête publique, <b>il est proposé d'affiner et compléter la rédaction du DOO (p.38 à 40) afin de préciser le rôle de la trame naturelle de l'espace rural ainsi que la portée juridique des dispositions relatives à cette trame</b> (cf. réponse apportée à la commission d'enquête).</p>
<b>COMMUNE DE DUCLAIR (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE)</b>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<b>DENSITES</b>	
Réduire l'objectif de densité dans le pôle de vie de Duclair	Dans les pôles de vie, les objectifs de densité sont appréciés à l'échelle de la commune au regard de l'ensemble des opérations réalisées (DOO p.72), 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. Néanmoins, il est rappelé que les pôles de vie sont des points d'appui pour polariser le développement urbain au service des territoires ruraux (habitat, services, équipements) et que, à ce titre, la dynamique de construction y est confortée dans une logique de densification des tissus urbains en privilégiant des formes urbaines économes du foncier (voir DOO p.13).
<b>COMMUNE D'ELBEUF-SUR-SEINE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>DEMOGRAPHIE / LOGEMENTS</b>	
Evolution démographique : modifier le diagnostic pour indiquer que la population d'Elbeuf est en augmentation depuis 2011.	D'un point de vue méthodologique et afin d'assurer une interprétation fiable des recensements de population, l'INSEE recommande de calculer les évolutions de population sur des périodes d'intervalle de 5 ans minimum, les enquêtes de recensement étant réparties sur 5 années. Ainsi, les derniers résultats du recensement de la population légale en 2012 fournis par l'INSEE ne peuvent être comparés, au mieux, qu'avec ceux de 2007, mais pas ceux de 2011. Le diagnostic du SCOT ne peut donc mentionner une augmentation de population depuis 2011 sur le secteur d'Elbeuf.
Accès au parc social des séniors : modifier le diagnostic pour le rendre cohérent avec le PLH qui ne mentionne pas de difficulté sur ce point	Le diagnostic du PLH précise (p.74 du Tome 2 du PLH) que les taux de satisfaction de la demande dans le parc social sont moins bons chez les séniors, particulièrement sur l'ex CAEBS (la part des plus de 65 ans parmi les demandeurs de plus de 18 mois est deux fois plus importante que sur l'ensemble des demandeurs), et que cela pose la question de l'existence d'un parc adapté au vieillissement, et plus généralement au handicap. C'est pourquoi le diagnostic du SCOT (tome III p.54), qui s'appuie sur celui du PLH, précise que « des difficultés persistent pour satisfaire les demandes émanant des séniors (plus de 65 ans), particulièrement sur le secteur d'Elbeuf (...) ».
Vacance du parc : le diagnostic fait abstraction des opérations ANRU en cours sur la ville au moment de l'élaboration du diagnostic, induisant une vacance organisée	Il est précisé que les données fournies sur la vacance du parc dans le diagnostic (p.58 du Tome III) concernent le secteur d'Elbeuf et non seulement la commune. Pour nuancer les propos du diagnostic, <b>il est proposé de préciser que la vacance importante du parc de ce secteur comprend cependant une part de vacance organisée pour procéder à la démolition de logements dans le cadre des opérations ANRU.</b>
<b>COMMERCE</b>	
Etendre le pôle commercial d'Elbeuf au secteur du dispositif « cœur de pays », au-delà des seules rues des Martyrs et de la République.	Le DOO (p.80) précise que « le pôle commercial d'Elbeuf est dynamisé et son centre-ville valorisé, <u>notamment</u> les rues des Martyrs et de la République <u>et leurs abords</u> (...) ». Cela implique que le pôle commercial d'Elbeuf n'est pas limité aux deux rues mentionnées. De plus, le pôle d'Elbeuf n'étant pas identifié en Zone d'Aménagement Commercial (ZACOM), il ne s'agit pas d'en délimiter un périmètre



	de secteur précis. En revanche, <b>il est proposé de préciser qu'il s'agit du centre marchand et que la dynamisation de l'offre commerciale de ce pôle se fait en lien avec le dispositif « Cœur de Pays ».</b>
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Modifier le périmètre du corridor de la trame boisée sur le périmètre de la ZAC Marignan (cible une zone polluée).	<b>Il est proposé d'ajuster la trame boisée au regard des études menées sur ce secteur dans le cadre du projet de la ZAC Marignan et afin de tenir compte des éléments de terrain plus précis fournis par ces études.</b>
Rendre compatible le périmètre de la trame naturelle de l'espace rural en centre-ville avec le projet de la ZAC Marignan préexistant.	L'identification d'une partie du secteur de la ZAC Marignan en trame naturelle de l'espace rural n'est pas incompatible avec la réalisation d'un projet d'aménagement dans la mesure où, dans cette trame, le DOO (p.38) précise que « les projets d'aménagement sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité de la trame et qu'ils ne forment pas un obstacle à ces continuités (...) ». Les éléments de biodiversité doivent ainsi être identifiés et pris en compte dans le projet d'aménagement. Aussi, en réponse à la commission d'enquête publique, <b>il est proposé d'affiner et compléter la rédaction du DOO (p.38 à 40) afin de préciser le rôle de la trame naturelle de l'espace rural ainsi que la portée juridique des dispositions relatives à cette trame</b> (cf. réponse apportée à la commission d'enquête).
<b>MOBILITE</b>	
Anticiper la programmation de l'étude du 3 <sup>ème</sup> franchissement pour permettre une programmation opérationnelle à l'horizon 2030	Le SCOT prévoit l'étude de la faisabilité d'un 3 <sup>ème</sup> franchissement de la Seine à Elbeuf pour réduire la circulation routière de transit. Cependant, ce projet n'a pas aujourd'hui trouvé un écho favorable dans la stratégie exprimée par le Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Les évolutions urbaines à l'échelle du secteur couplées aux perspectives de concrétisation d'un schéma de desserte ferroviaire périurbain, dans le cadre des réflexions relatives à la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), seront de nature à questionner les perspectives de concrétisation de cette infrastructure au regard, entre autre, de l'ensemble des enjeux de mobilité à l'échelle du secteur. Dans le cadre du transfert de compétence à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2016, la réflexion sur cette infrastructure sera menée par la Métropole notamment au regard des contraintes financières.
<b>COMMUNE DE LA BOUILLE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVE)</b>	
<b>TOURISME</b>	
Ajouter p.97 du DOO, sur la valorisation touristique de la Seine : « En complément du nouveau ponton fluvial d'escale croisière prévu à la Bouille dans le projet de la Métropole 2015/2025, promouvoir l'offre type bateaux mouches touristiques entre Rouen et La Bouille, renouant avec l'histoire du 19 <sup>ème</sup> siècle » ?	Ce n'est pas l'objet du SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Cependant, <b>il est proposé de préciser que le développement d'une offre de croisière au départ de Rouen (déjà mentionnée dans le DOO p.97) se fait notamment entre Rouen et La Bouille, site emblématique de l'histoire du XIX<sup>ème</sup> siècle.</b>
<b>COMMUNE DU MESNIL-ESNARD (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>DEMOGRAPHIE / LOGEMENTS</b>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

Préciser pourquoi la réalisation de 50 000 à 60 000 logements ne produit un accroissement démographique que de 40 000 habitants	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). La production de logements ne sert en effet pas seulement à accueillir de nouveaux habitants, mais également à compenser la diminution de la taille moyenne des ménages, à remplacer les logements détruits ou ayant changé d'usage et 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. <b>Il est proposé d'ajuster la rédaction de la p.19 du Tome VI pour préciser la notion de « point mort ».</b>
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
Veiller à ce que l'urbanisation de 1 450 ha ne nuise pas à la volonté de préservation de la biodiversité et à la gestion économe des ressources en eau	Il est d'abord rappelé que l'enveloppe d'urbanisation de 1 450 ha, répartie par usage, constitue une enveloppe <u>maximale</u> , et que le SCOT oriente prioritairement le développement urbain et d'activités dans les espaces urbanisés à restructurer (voir p.16 à 18 du DOO). De plus, l'ensemble des dispositions du DOO relatives à la protection de l'environnement et des paysages, et plus particulièrement celles relatives à la protection et la mise en valeur des grands milieux naturels (DOO p.28 et suivantes) et à la préservation des ressources naturelles (DOO p.54 et suivantes) ont précisément pour objectifs de préserver la biodiversité et assurer une gestion économe des ressources en eau, y compris en cas d'urbanisation consommatrice d'espace.
<b>MOBILITE</b>	
Inscrire le projet de contournement Est / Liaison A28-A13 de manière plus volontariste	A la demande des services de l'Etat, seul le tracé de principe de l'infrastructure est représenté sur les cartes « hiérarchisation du réseau viaire » (p.136 du DOO), dans la mesure où l'inscription d'un tracé plus précis est 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.
<b>COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN (AVIS DEFAVORABLE)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Evolution du réseau de transports en commun insuffisante pour répondre aux besoins des habitants de la commune	La ligne directe (390) passant par les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en direction de Rouen (et retour) organisée par le Département de l'Eure existait avant la constitution de la CREA. Cette ligne était fréquentée quotidiennement par 4 usagers résidant aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen motivant ainsi l'intégration de cet itinéraire au service FILO'R. L'affrètement de la ligne actuelle du CG 27 permettant aux usagers d'utiliser cette ligne a été étudié mais son coût (25 000 € pour 4 usagers) est apparu disproportionné au regard de la demande à satisfaire. Aussi, si le SCOT fixe comme objectif de renforcer le réseau de transports en commun urbain et interurbain (DOO p.113) et de répondre au besoin de mobilité des périurbains (DOO p.116), il n'est pas

	<p>de son ressort d'identifier précisément les lignes du réseau (lignes régulières et transport à la demande) devant faire l'objet d'améliorations et d'évolutions. Le DOO précise que le service de transport à la demande, dont bénéficie la commune, « continue à s'adapter aux pratiques et aux besoins de mobilité des habitants ». Les besoins d'intervention sur le réseau pour améliorer la performance des transports en commun doivent être hiérarchisés, notamment au regard de critères tels que le gain de vitesse commerciale et le nombre de voyageurs concernés, en lien avec la densité de population et la densité résidentielle.</p>
<p>Projet de contournement Est contraire aux objectifs du SCOT de limiter la consommation d'espace, protéger l'armature naturelle et préserver la qualité de vie des habitants (bruits, pollutions)</p>	<p>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 National pour l'Environnement (12 juillet 2010).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dans le tome VII, le SCOT définit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences. Cependant, il reviendra à l'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.</p>
<p><b>ECONOMIE</b></p>	
<p>Projet de développement économique pas assez précis et manque d'éléments tangibles</p>	<p>Le SCOT expose les ambitions de la Métropole en matière de développement économique (voir PADD p.12 et suivantes) et décline cette ambition à travers un certain nombre de dispositions (voir DOO p.90 et suivantes) visant à organiser, équilibrer et maîtriser le développement économique sur le territoire.</p> <p>Le DOO du SCOT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Localise préférentiellement les activités économiques selon leur vocation et leur niveau de positionnement stratégique.</li> <li>- Vise un meilleur équilibre entre l'offre d'emplois et l'offre de logements</li> <li>- Fixe l'objectif d'une gestion économe du foncier à usage d'activité</li> <li>- Précise les conditions d'une offre économique de qualité</li> </ul> <p>Pour plus de précisions sur le projet de développement économique, les éléments expliquant et justifiant les axes du PADD et les dispositions du DOO relatives à l'économie figurent dans le Tome VI du rapport de présentation du SCOT (Explication des choix).</p>
<p align="center"><b>COMMUNE DE MONT-SAINT-AIGNAN (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b></p>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<b>REMARQUES GENERALES</b>	
<p>Manque de précisions sur les modalités pratiques de mise en œuvre de certaines orientations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutualisation des places de stationnement</li> <li>- Préservation des éléments patrimoniaux</li> <li>- Délimitation de zones de publicité restreintes</li> <li>- Réhabilitation du parc de logements existants</li> </ul> <p>Comment ces orientations peuvent-elles trouver une traduction si ce n'est dans le cadre d'un PLUi ?</p>	<p>Certaines dispositions telles que la préservation des éléments patrimoniaux relèvent principalement du règlement du PLU(i) (article L.123-1-5 du Code de l'Urbanisme), mais d'autres peuvent trouver une traduction directement à l'échelle des opérations d'aménagement ou de dispositifs tels que les OPAH concernant la réhabilitation du parc de logements existants.</p> <p>Concernant les orientations relatives à la mutualisation des places de stationnement, elles peuvent trouver une traduction, dans l'attente de la concrétisation du PLUi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit en limitant l'offre privée associée à chaque projet immobilier par la création de parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches,</li> <li>- soit en jouant sur la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter par exemple la construction d'un nouvel ouvrage.</li> </ul> <p>La mutualisation peut donc être initiée dans le cadre d'opérations urbaines à venir (ZAC, etc.) ou envisagée dans le cas d'un tissu urbain déjà existant.</p>
<b>LOGEMENTS</b>	
<p>Logements sociaux : préciser si l'objectif de 30 % constitue un minimum (modulable si la commune atteint déjà cet objectif) ou une orientation générale (objectif de 30 % à l'échelle du territoire)</p>	<p>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.</p> <p>Par ailleurs, 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.</p>
<b>DENSITES</b>	
<p>Limiter l'application des seuils minimaux de densité autour des axes structurants de transports en commun : mesure pas toujours adaptée au contexte local (Ligne F2 à Mont-Saint-Aignan par exemple) et parfois contradictoire avec l'objectif de mise en valeur et de préservation du patrimoine urbain.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'objectif de majoration des densités (« rechercher une densité d'au moins 10% supérieure aux objectifs de densité différenciés selon l'armature urbaine », p.107 du DOO) est à considérer comme un objectif minimal, mais qui s'applique à l'objectif de densité qui, lui, est bien apprécié à l'échelle de la commune, donc qui peut varier selon les opérations réalisées au sein de la commune.</p>

	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.
<b>ECONOMIE</b>	
Faire figurer la zone de la Vatine / Bretèque comme pôle tertiaire majeur	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). Par ailleurs, la zone de la Vatine est bien identifiée comme zone d'activité « industrielle et/ou artisanale et/ou tertiaire » dans le diagnostic du SCOT (p.66 du Tome III).
<b>URBANISATION FUTURE</b>	
Ne pas compromettre l'urbanisation future de tout ou partie du Bel Event pour permettre à la commune de répondre aux objectifs de construction fixés par le SCOT.	Le SCOT (DOO p. 51) 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 (voir carte « Faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie » p.131 du DOO). 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 m <sup>2</sup> ) 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. Enfin, pour répondre aux objectifs de construction fixés par le SCOT, la commune dispose d'autres leviers tels que la densification du tissu urbanisé (DOO p.72). A ce titre, la capacité du potentiel de densification du tissu urbanisé de la commune sera analysée dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal.
<b>COMMUNE DE NOTRE DAME DE BONDEVILLE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Zone humide du Linoléum : une exception juridique (déclaration d'utilité publique) peut rendre cette zone humide délimitée en réservoir de biodiversité constructible.  Souhait de la commune d'être associée à l'étude du franchissement de la Vallée.	La traversée de la Vallée du Cailly reliant la rocade Nord à l'A150 reste un des points noirs de circulation à l'Ouest de Rouen. Une étude de faisabilité conduite sur ce secteur n'a pas permis de faire émerger une solution économiquement acceptable à ce jour. Contraint par la configuration des lieux, qui limite la capacité d'absorption des flux de véhicules, le fonctionnement viaire de ce secteur continue à se fragiliser ce qui engendre une dégradation de la qualité de vie sur ce territoire, situation à laquelle il convient d'apporter une réponse pragmatique et opérationnelle qui doit interroger l'ensemble des modes de déplacements à l'échelle du corridor de la Vallée du Cailly. Dans cette perspective, un schéma directeur de la mobilité à l'échelle du secteur est en cours de réflexion et la Métropole Rouen

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<p>Normandie ne manquera pas d'associer l'ensemble des acteurs du territoire, dont la Ville de Notre-Dame-de-Bondeville, à cette réflexion.</p> <p>Par ailleurs, si un projet est déclaré d'utilité publique, il ne pourra être fait obstacle à ce projet. Sur cette zone, en l'absence de solutions techniques dûment justifiées, les mesures compensatoires prévues par le SAGE Cailly-Aubette-Robec seront mises en œuvre.</p>
<b>COMMUNE DE OISSEL (AVIS DEFAVORABLE)</b>	
<b>ARMATURE URBAINE</b>	
L'armature urbaine vient à contresens des objectifs de développement de la commune	<p>L'armature urbaine, structurée en différents niveaux, est fondée sur le principe de complémentarité des différents espaces afin d'assurer la solidarité entre les territoires. Dans la perspective d'un fonctionnement durable du territoire, le SCOT définit des orientations différenciées selon les niveaux d'armature.</p> <p>Les objectifs fixés pour les espaces urbains (niveau d'armature auquel appartient la commune de Oissel) sont cohérents avec la nature de ces espaces. Constitués des tissus bâtis continus, ces espaces sont les territoires privilégiés pour accroître les capacités d'accueil en matière d'emplois et d'habitat, en augmentant et diversifiant l'offre de logements, et en renforçant la mixité et la diversité des fonctions urbaines.</p>
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
Déséquilibre créé entre reconquête de friche et consommation d'espace se voulant économe	<p>Au regard de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers sur la période 1999-2012 (1 278 ha urbanisés), le SCOT fixe comme objectif de limiter la consommation d'espace, en recherchant un meilleur équilibre entre la reconquête de friches (à privilégier) et l'urbanisation d'espaces agricoles, naturels et forestiers (à limiter). Cependant, en définissant des enveloppes maximales d'urbanisation par usage, le SCOT laisse la possibilité d'urbaniser en extension, quand le tissu déjà urbanisé ne dispose pas de potentiels d'urbanisation et de densification.</p>
<b>DENSITES</b>	
La desserte par les transports en commun est insuffisante pour justifier l'objectif d'intensité urbaine sur la commune	<p>Les services effectués par les lignes urbaines de transport collectif desservant Oissel sont adaptés au potentiel de fréquentation, confirmés par les comptages régulièrement réalisés à bord des véhicules.</p> <p>Aussi, ce n'est pas la desserte par les transports en commun qui est insuffisante pour justifier l'objectif d'intensité urbaine sur la commune mais, inversement, la densité résidentielle actuelle qui est insuffisante pour justifier l'amélioration de la desserte. La densification peut permettre d'optimiser l'efficacité et la performance du réseau de transports collectifs, en ciblant un potentiel d'utilisateurs plus important.</p>
<b>COMMERCE</b>	
Développement commercial trop limité par le SCOT	<p>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</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	d'éviter la multiplication de friches commerciales, la création d'un nouveau pôle majeur est-elle exclue par le projet de SCOT.
<b>ECONOMIE</b>	
Manque d'objectifs temporels de développement de Seine Sud	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.
Manque d'objectifs de développement de la zone de la Briqueterie	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.
<b>MOBILITE</b>	
Conséquences de la liaison A28-A13 pour la commune, notamment au niveau du rond-point des colonnes	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. 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.
<b>COMMUNE DE SAINT-AUBIN-CELLOVILLE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>COMMERCE</b>	
Mieux faire apparaître la localisation des pôles commerciaux intermédiaires sur la carte (préciser l'échelle) et les possibilités d'extension sur les parcelles attenantes.	Les pôles commerciaux intermédiaires ne font pas l'objet de délimitation en ZACOM (Zone d'Aménagement Commercial) dans le Document d'Aménagement Commercial, mais sont définis et identifiés dans le DOO, qui n'a pas vocation à délimiter précisément ces pôles à la parcelle.
Préciser les points de repères utilisés pour déterminer le rayon de 100 mètres autour de la zone commerciale existante dans	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 une

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

lequel les parcelles attenantes à la zone pourront être urbanisées.	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.
Préciser que dans les pôles commerciaux intermédiaires, les projets de création, extension ou changement d'activités ne sont pas soumis à l'analyse préalable des besoins existants et futurs des habitants (qui serait contraire à la directive européenne 2006/123 du 12.12.2006).	L'orientation du SCOT disposant que l'évolution des pôles commerciaux intermédiaires est soumise, notamment, à la condition de répondre aux besoins existants et futurs des populations (DOO p.81, III.2.B.c) n'a pas pour objectif de subordonner l'octroi d'une autorisation d'exploitation commerciale à l'analyse des besoins existants, mais de s'assurer que le projet correspond à la réalité des besoins. Cependant, pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de supprimer ce critère.</b>
Préciser que dans les pôles commerciaux intermédiaires, existants ou nouveaux, les magasins correspondant à des achats fréquents et occasionnels légers peuvent s'implanter.	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 recommandation et non d'une prescription.
<b>MOBILITE</b>	
Faire apparaître clairement le positionnement de la liaison A28/A13 arrêté par le Préfet.	A la demande des services de l'Etat, seul le tracé de principe de l'infrastructure est représenté sur les cartes « hiérarchisation du réseau viaire » (p.136 du DOO), dans la mesure où l'inscription d'un tracé plus précis est 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.
Liaison A28/A13 contraire au principe d'utilisation économe de l'espace.	Voir réponse faite précédemment aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.
<b>ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE</b>	
Aucune précision apportée concernant l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage	Le DOO ne précise pas la localisation des projets d'aménagement mais pose les principes d'aménagement d'aires d'accueil des gens du voyage (p.71).
<b>EQUIPEMENTS</b>	
Pourquoi le projet de construction d'une nouvelle maison d'arrêt (Plateau Est) n'est-elle pas évoquée ?	Ce nouvel équipement n'est pas évoqué dans le SCOT car à ce stade le projet de construire un nouvel établissement pénitentiaire sur le territoire de la Métropole, qui relève de l'Etat, n'a pas été confirmé.
<b>COMMUNE DE SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>COMMERCE</b>	
Contradiction entre les objectifs du SCOT et les applications pratiques : l'espace « front de RD7 » était identifié en 2012 pour la création d'une zone d'activités mais a été détourné pour y implanter un projet commercial (« le petit clos ») en contradiction avec le développement équilibré de l'habitat.	Ce projet, correspondant à la création d'un pôle commercial intermédiaire, répond aux objectifs et aux critères fixés par le SCOT, qui permet, sous conditions, la création d'un tel pôle.
<b>COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>URBANISATION FUTURE</b>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*



Reconnaître explicitement le projet Claudine Guérin dans le SCOT et le mentionner dans les thématiques transports en commun et habitat du DOO	<p>Le secteur Guérin couvre une surface d'environ 80 hectares sur lequel il est envisagé la construction de plus de 2 000 logements, contribuant aux objectifs démographiques de la Métropole. Au regard de l'ampleur et des enjeux urbains de ce secteur, <b>il est proposé qu'il soit mentionné dans le DOO comme faisant partie des grands projets de développement mixte développés dans les espaces urbains</b> (p.12 du DOO – I.1.B).</p> <p>Par conséquent, <b>un zoom sur ce secteur devra être réalisé dans l'évaluation environnementale</b> (Tome VII) sur ce secteur afin d'identifier les principaux enjeux environnementaux, d'analyser les incidences et définir des mesures.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre de la recherche de l'amélioration des liaisons existantes au sein de la métropole, notamment les liaisons transversales sur la rive sud, <b>il est proposé de préciser que la desserte renforcée par les transports en commun est nécessaire pour accompagner les projets de développement</b> (DOO p.113) : « Dans le cadre du réseau de transports en commun, les possibilités d'améliorer les liaisons existantes au sein de l'agglomération sur le plateau nord de Rouen et la rive sud (liaisons transversales) sont examinées, <b>entre autres en lien avec les grands projets de développement (Technopôle du Madrillet, écoquartier Guérin...).</b> »</p>
Lancer un travail spécifique d'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) sur le secteur Guérin dont les résultats sont attendus avant l'approbation du SCOT.	Sur le secteur Guérin, un travail spécifique a été engagé par les services de la Métropole, les services de l'Etat et la commune depuis février 2015 pour prédéfinir les grandes lignes d'une future OAP qui sera à préciser et formaliser dans le cadre de l'élaboration du PLUi. Le travail mené par les services a notamment conduit à définir sur ce secteur les grands objectifs en matière d'habitat, de déplacements et de protection de la biodiversité, et à définir un phasage de l'aménagement du futur quartier.
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Sur le Secteur Guérin : remplacer le réservoir boisé par un corridor boisé	Sur le Secteur Guérin, les enjeux en matière de biodiversité reposent plus sur la trame silicicole que sur la trame boisée, d'autant que la commune dispose déjà d'un couvert forestier important. Sur ce secteur, l'espace boisé s'inscrit dans la continuité de la forêt urbaine du Madrillet, identifiée en corridor. <b>Il est donc proposé de classer cet espace également en corridor, dans la même logique, et d'intégrer dans le projet une mise en réseau entre la forêt du Madrillet (corridor) et le Bois du Val d'Abbé (réservoir).</b>
Affiner localement les périmètres de la Vente Olivier Nord et Sud (trame boisée et silicicole) et la trame agricole sur le Secteur Guérin.	Ces périmètres seront affinés à l'échelle locale, dans le cadre du futur PLUi.
<b>COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DU-VIVIER (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUE)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Sollicite une étude approfondie sur le développement des transports en commun dans les zones urbanisées de la commune	Le système de transport à la demande Filor, mis en place en 2010 présente un bilan de fonctionnement et de fréquentation positif qui confirme l'adéquation entre besoins de mobilité et moyens mis en œuvre : la fréquentation est en effet meilleure que sur les anciennes lignes desservant

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<p>les mêmes territoires notamment sur les communes de l'Est de l'agglomération sur lesquelles les lignes « taxis » ont été remplacées par FILO'R. Cela témoigne globalement d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et de la pertinence de cet outil pour la desserte des territoires périurbains peu denses.</p> <p>Aussi, le DOO (p.109) précise que les bourgs et villages, (tels que Saint-Martin-du-Vivier), sont destinés à connaître une urbanisation modérée. Au regard de leurs caractéristiques, ils ne sont pas directement desservis par les transports en commun réguliers, leur desserte étant principalement assurée par un service de transport à la demande.</p>
<b>COMMUNE DE SAINT-PIERRE-LES-ELBEUF (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>DENSITES</b>	
<p>Limiter la densification des quartiers résidentiels existants pour conserver l'identité d'une « ville à la campagne » et favoriser l'intégration harmonieuse des nouveaux projets avec leur environnement.</p>	<p>La densification des quartiers résidentiels existants est l'une des dispositions du DOO pour répondre à l'objectif plus global de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.</p> <p>La densification du tissu existant n'implique pas que les projets ne soient pas intégrés dans leur environnement et n'est pas contraire à l'identité de la commune, identifiée comme espace urbain, donc caractérisée par des tissus bâtis continus.</p> <p>Aussi, le DOO du SCOT pose les principes d'un urbanisme durable pour un cadre de vie de qualité (p.23 et 24 du DOO) et précise « qu'une 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 transport en commun ». De plus, le SCOT fixe et décline l'objectif « d'intégrer les projets dans leur environnement ».</p>
<b>COMMUNE D'YVILLE-SUR-SEINE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>DENSITES</b>	
<p>Ne pas limiter la taille des parcelles à 600/700 m<sup>2</sup> en zone rurale (taille incompatible avec l'assainissement non collectif et taille recherchée par les habitants).</p>	<p>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.</p> <p>Dans les bourgs et villages, l'objectif de densité est apprécié à l'échelle de l'opération, permettant 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.</p> <p>Aussi, pour prendre en compte les problématiques d'assainissement non collectif, le DOO (p.72) précise que « seules les contraintes techniques liées à l'assainissement individuel peuvent justifier de l'impossibilité d'appliquer la densité attendue ».</p> <p>De plus, l'observation d'une augmentation des opérations de division parcellaire sur le territoire est un des éléments qui témoignent d'une certaine évolution des besoins résidentiels, dans un contexte</p>

	économique (crise) et démographique (vieillessement de la population) favorable à une demande orientée vers des terrains de plus petite taille.
<b>URBANISATION FUTURE</b>	
Laisser à la commune la possibilité d'urbaniser la zone des Sablons, seule zone constructible de la commune.	En tant que hameaux, les Sablons sont préservés dans leurs contours actuels où seules les constructions à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes peuvent, le cas échéant, s'implanter (DOO p.15).
<b>RISQUES</b>	
Mieux prendre en compte la problématique inondation, notamment en prévoyant un redimensionnement des ouvrages existants et leur entretien afin de préserver les habitations existantes.	<p>Le SCOT définit déjà plusieurs dispositions pour réduire la vulnérabilité des territoires au risque d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les espaces naturels inondables pour protéger les zones urbaines</li> <li>- Gérer les eaux pluviales pour ne pas aggraver le risque aval</li> <li>- Concevoir la ville pour faire face aux risques d'inondation</li> </ul> <p>Ces dispositions ont pour objectif de préserver les constructions existantes et futures du risque d'inondation.</p> <p>Par ailleurs, la gestion des ouvrages n'est pas du ressort du SCOT.</p>

## AVIS DES COMMUNES, EPCI ET SCOT LIMITROPHES A LA METROPOLE

*Pour rappel : seuls sont indiqués les avis avec réserves ou remarques*

Synthèse de l'avis	Éléments d'explication, de justification et propositions
<b>COMMUNE DE CRIQUEBEUF-SUR-SEINE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Contournement d'Elbeuf : l'infrastructure générera une augmentation de trafic sur la RD 321, inadaptée au regard de son gabarit, sa dangerosité, la proximité des habitations, la saturation permanente de l'échangeur Criquebeuf Nécessité d'étudier l'amélioration des conditions de circulation du trafic Elbeuf-Evreux et inversement autour de Louviers, la problématique de la RD 321 et l'échangeur A13 à Criquebeuf	Le projet de franchissement supplémentaire de la Seine à Elbeuf pour réduire la circulation routière de transit n'a pas aujourd'hui trouvé un écho favorable dans la stratégie exprimée par le Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Les évolutions urbaines à l'échelle du secteur couplées aux perspectives de concrétisation d'un schéma de desserte ferroviaire périurbain, dans le cadre des réflexions relatives à la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), seront de nature à questionner les perspectives de concrétisation de cette infrastructure au regard, entre autre, de l'ensemble des enjeux de mobilité à l'échelle du secteur.
<b>COMMUNE DE LA HAYE MALHERBE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Contournement d'Elbeuf : la commune souhaite être impliquée dans l'élaboration du projet de contournement d'Elbeuf et de l'axe routier hyper structurant venant des communes de Sotteville-sous-le-Val. Comment expliquer que cet axe traverse un périmètre de ressource stratégique en eau potable et longe un site Natura 2000 ?	Le projet de franchissement supplémentaire de la Seine à Elbeuf pour réduire la circulation routière de transit n'a pas aujourd'hui trouvé un écho favorable dans la stratégie exprimée par le Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Les évolutions urbaines à l'échelle du secteur couplées aux perspectives de concrétisation d'un schéma de desserte ferroviaire périurbain, dans le cadre des réflexions relatives à la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), seront de nature à questionner les perspectives de concrétisation de cette infrastructure au regard, entre autre, de l'ensemble des enjeux de mobilité à l'échelle du secteur.  Par ailleurs, les incidences du contournement Est d'Elbeuf sont présentées dans le Tome VII du rapport de présentation du SCOT. Ce projet impactera essentiellement des espaces agricoles, et plus localement la trame boisée. Il est indiqué dans le Tome VII (p.72) que le projet d'infrastructure devra prendre en compte la proximité du site Natura 2000 et porter une attention particulière aux espèces d'oiseaux ayant conduit à la désignation du site et susceptibles de fréquenter le secteur du projet.  Il est également indiqué que le projet devra prendre en compte dans son tracé et ses modalités d'aménagement les ressources stratégiques pour l'alimentation en eau potable que le SCOT identifie et préserve, afin de ne pas modifier l'alimentation de la nappe et éviter tout risque de pollution.
La commune souhaite être associée à l'élaboration du PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et Espaces publics) de la Métropole pour participer à la transversalité des actions entre les territoires	L'élaboration d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) reste une prérogative communale, en lien étroit avec l'intercommunalité qui contribue à la cohérence territoriale des stratégies locales et à leurs traductions opérationnelles, au travers de sa compétence voirie. Dans ces circonstances, la Métropole ne manquera pas d'exercer cette vigilance avec les territoires limitrophes au service de cette cohérence territoriale des stratégies locales.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<b>RISQUE</b>	
Le DOO ne fait pas mention de l'élaboration d'un schéma de gestion des eaux pluviales pour gérer les ruissellements le plus en amont possible. Les élus de la commune souhaitent être associés à la démarche d'élaboration de ce schéma (schéma en cours d'élaboration sur la commune dans le cadre de la révision du PLU).	Le SCOT ne fixe pas d'objectif concernant l'élaboration d'un schéma pluvial global à l'échelle de la Métropole mais il fait référence au zonage pluvial que les communes doivent établir, et non la Métropole.
<b>COMMUNE DE LA VAUPALIERE (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>ECONOMIE</b>	
Veiller à ne pas fragiliser économiquement les territoires périphériques même si la Métropole est un moteur en matière de croissance et d'emplois	Le SCOT affiche en effet l'ambition de renforcer l'attractivité économique du territoire en s'appuyant sur l'ensemble des filières porteuses de dynamisme. Le PADD (p.15) précise que « l'enjeu est d'étendre ce dynamisme à l'ensemble du tissu économique du territoire et de la région » et que « le développement de l'ensemble de ces filières et des fonctions métropolitaines s'appuiera sur une complémentarité nécessaire avec les territoires voisins, [...] ». Une attention sera donc portée sur la complémentarité entre le développement économique de la Métropole et celui des territoires voisins.
<b>MOBILITE</b>	
Rechercher une cohérence et une complémentarité des réseaux de transports en commun entre la Métropole et le Pays entre Seine et Bray Nécessité d'un dialogue et partenariat renforcés sur la question de la mobilité au niveau des franges territoriales, notamment à la jonction Maromme – La Vaupalière – Saint Jean du Cardonnay, et sur l'organisation des transports publics desservant cette partie du territoire.	Depuis plusieurs mois, le Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray s'est engagé dans la réalisation d'un Schéma Local de Déplacement pour favoriser la mobilité durable de ses habitants. Ce projet fait suite à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale et doit permettre d'approfondir les conditions d'amélioration de la mobilité des habitants. La question des interfaces entre les territoires du Pays entre Seine et Bray et de la Métropole est stratégique. En effet, les relations entre territoires se complexifient et les interdépendances grandissent. Les bassins et les stratégies de déplacement doivent donc être appréhendés à une échelle géographique supérieure. Cette stratégie s'incarne au travers de la mise en place de partenariats institutionnels permettant de traiter la question du report modal (Pôle Métropolitain, InterSCOT, Syndicat mixte ATOUMOD...). Parallèlement, la Métropole a engagé des réflexions sur les stratégies de rabattement des véhicules particuliers vers les transports collectifs, visant d'une part à déployer l'offre de parkings relais, et d'autre part à développer les pôles d'échanges aux abords des gares. Ces réflexions, menées selon une logique de bassins de mobilité, prennent en compte des secteurs dépassant les limites administratives de la Métropole et intègrent les flux de déplacements provenant des territoires voisins.

LNPN : veiller à la protection et au respect de l'environnement dans les collectivités concernées	Préalablement au débat public, les enjeux environnementaux les plus forts ont été identifiés et pris en compte dans la détermination des couloirs de passage, conduisant à une stratégie d'évitement (contournement des secteurs à forts enjeux ou rétrécissement des options de passage dans les secteurs sensibles). Au regard de ces enjeux, le DOO du SCOT définit p.22 les mesures à prévoir pour réduire les incidences du projet sur l'environnement, et précise qu'il faudra prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue. Aussi, l'analyse plus précise des impacts de la LNPN sur l'environnement et l'identification de mesures de réduction et de compensation de ces impacts se feront par le maître d'ouvrage lorsque le tracé sera plus précisément défini.
<b>COMMUNE DE SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
Avis identique à celui de La Vaupalière – voir réponses formulées précédemment	
<b>COMMUNE DE SAINT-OUEN-DU-TILLEUL (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>MOBILITE</b>	
Développer, lorsqu'elles sont potentielles, les liaisons de transport avec les communes mitoyennes à la Métropole	Techniquement et financièrement, le prolongement d'une ligne de transport urbain hors Périmètre de Transport Urbain (PTU) induit des investissements, une augmentation du coût d'exploitation, fragilise son attractivité et réinterroge la nature du service. Aussi et à la lumière des coûts financiers, le potentiel de population captable suite à ce prolongement est à confronter aux potentiels de « désagréments » induits par la perte d'attractivité de la ligne dans son ensemble (temps de parcours/fréquence/fiabilité des horaires) pour la population préalablement desservie. Dans ces circonstances, cette équation semble défavorable pour le prolongement de lignes hors du Périmètre de Transport Urbain (PTU) à l'échelle du territoire concerné.
<b>COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SEINE EURE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES)</b>	
<b>INFRASTRUCTURES TRANSPORTS</b>	
Contournement d'Elbeuf : risque d'impacter le hameau de la Vallée et de générer de nouveaux flux transitant par Louviers	Le projet de franchissement supplémentaire de la Seine à Elbeuf pour réduire la circulation routière de transit n'a pas aujourd'hui trouvé un écho favorable dans la stratégie exprimée par le Département de Seine-Maritime, maître d'ouvrage du projet. Les évolutions urbaines à l'échelle du secteur couplées aux perspectives de concrétisation d'un schéma de desserte ferroviaire périurbain, dans le cadre des réflexions relatives à la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), seront de nature à questionner les perspectives de concrétisation de cette infrastructure au regard, entre autre, de l'ensemble des enjeux de mobilité à l'échelle du secteur.
Liaison A28-A13 : le SCOT ne prend pas en compte la position de la CASE exprimée lors de la concertation publique en 2014 (à savoir que la section euroise soit requalifiée en 2x1 voie et soit gratuite)	Le SCOT a seulement repris le tracé de principe de l'infrastructure dans le DOO (voir cartes « hiérarchisation du réseau viaire » p.136 du DOO). Il ne rentre pas dans le détail du nombre de voies de l'infrastructure ou de la gratuité de son usage, qui par ailleurs n'ont pas encore été définis ou communiqués par le maître d'ouvrage.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	Le SCOT de la Métropole n'a à ce titre pas vocation à se positionner sur les points exprimés par la CASE dans le cadre de la concertation publique sur le projet de l'infrastructure.
<b>GESTION DES RESSOURCES NATURELLES</b>	
Le SCOT inscrit une zone de captage d'eau potable potentielle située en partie sur la commune de Martot, notamment sur une zone urbanisée ou urbanisable	La Métropole a en effet identifié, sur la base d'études et de forages, une ressource potentielle en eau potable au niveau de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et de Martot. Cependant, à ce stade de l'exploration, aucun projet d'exploitation n'est prévu. Au regard des éléments issus de l'exploration, le SCOT alerte sur la nécessité de préserver cette ressource des risques de pollutions (liées à l'artificialisation et à l'agriculture) dans l'éventualité de son exploitation à terme, mais il ne peut y interdire, notamment en dehors du périmètre de la Métropole où le SCOT ne s'applique pas, l'artificialisation ou le développement de l'agriculture.
<b>PAYS ENTRE SEINE ET BRAY (AVIS AVEC REMARQUES)</b>	
<b>ARMATURE URBAINE</b>	
La délimitation des espaces de l'armature urbaine distincte des délimitations administratives suscite des questionnements méthodologiques quant à la mise en place des modalités de suivi du SCOT et son application à travers le PLUi Manque une distinction plus perceptible entre les communes qui composent les espaces urbains, très hétérogènes. Le DOO aurait pu retenir la logique des bassins de vie présentée dans le Tome III du RP (carte p.16)	Le SCOT fait le choix d'une organisation spatiale fondée sur la complémentarité des différents espaces afin d'assurer la solidarité entre les territoires. Certes les communes qui composent l'espace urbain sont hétérogènes, mais elles s'inscrivent dans une continuité urbaine et présentent toutes une forte diversité fonctionnelle. L'armature urbaine identifie des types d'espaces selon leur nature et leur vocation, alors que les bassins de vie identifiés par l'INSEE, qui sont également constitués de communes très hétérogènes, reposent sur des critères d'emploi et de consommation (achats) essentiellement, mais ne prennent pas en compte la dimension urbaine des communes (morphologie du tissu urbain, densités, mixité des fonctions...). Il aurait alors été inadapté et peu cohérent de proposer des objectifs de densités par bassin de vie par exemple. Dans le cadre du suivi des objectifs du SCOT déclinés par niveaux d'armature urbaine (objectifs de production de logements, densités...), les données infra communales carroyées pourront être utilisées, permettant un découpage plus fin que les limites communales administratives. Ces données seront également utilisées dans le cadre de l'élaboration du PLUi pour affiner l'analyse du territoire par rapport au SCOT.
<b>DEMOGRAPHIE / LOGEMENTS</b>	
L'objectif de production de logements dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains (54 000 logements) est souvent confondu dans le DOO avec l'objectif global de production de logements (60 000 logements), laissant penser que l'objectif global est de 54 000 logements	Le DOO (p.70) indique clairement que l'objectif global de production de logements est de 60 000, et que 90 % de la production totale de nouveaux logements est localisée dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains. L'addition des logements à produire en cœur d'agglomération et en espace urbain correspond bien à 54 000 logements, mais le DOO ne mentionne pas explicitement ce chiffre.
<b>DENSITES</b>	

Préciser si les densités sont exprimées en brut ou en net	Les objectifs de densités sont à apprécier en valeur nette car l'application d'un objectif de densité brute serait trop variable d'une opération à l'autre (surface occupée par les espaces publics et la voirie très variable selon le type d'opération). Cependant, le choix est fait de ne pas apporter cette précision dans le DOO du SCOT, étant considéré que, bien qu'opposable juridiquement, cette orientation est incitative, et qu'il n'appartient pas au SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Il s'agit d'un objectif vers lequel les opérations doivent tendre mais qui, à part pour les bourgs et villages, est apprécié à l'échelle communale au regard de l'ensemble des opérations réalisées.
Pour les bourgs et villages : appréciation de l'objectif de densité difficile du fait de la définition d'une fourchette	La définition de cette fourchette de densités pour les bourgs et villages permet d'introduire une certaine souplesse dans la mise en œuvre de cette disposition, sachant que la fourchette basse constitue déjà une progression par rapport à la densité des opérations qui se sont réalisées au cours des dernières années.
<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	
La Métropole, qui joue un rôle moteur en matière de développement économique, doit veiller à ne pas fragiliser économiquement les territoires périphériques (logique de complémentarité)	Le SCOT affiche en effet l'ambition de renforcer l'attractivité économique du territoire en s'appuyant sur l'ensemble des filières porteuses de dynamisme. Le PADD (p.15) précise que « l'enjeu est d'étendre ce dynamisme à l'ensemble du tissu économique du territoire et de la région » et que « le développement de l'ensemble de ces filières et des fonctions métropolitaines s'appuiera sur une complémentarité nécessaire avec les territoires voisins, [...] ». Une attention sera donc portée sur la complémentarité entre le développement économique de la Métropole et celui des territoires voisins.
Le SCOT ne doit pas négliger l'impact économique et foncier des zones d'activités de faible envergure – le développement de ces zones paraît peu encadré dans le SCOT	Le développement de ces zones, dites « zones de proximité » est encadré puisque le DOO (p.93) précise que « leur développement est strictement conditionné. 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. » Aussi, en lien avec la réserve émise par le PNR des Boucles de la Seine Normande, <b>il est proposé d'élargir cette règle aux communes limitrophes.</b> De plus, en lien avec l'avis de l'Etat, <b>il est proposé de préciser l'enveloppe globale pour les zones de proximité à l'échéance du SCOT (une quarantaine d'hectares).</b>
Nécessité d'être vigilant quant au développement de la zone de la Plaine de la Ronce, notamment en matière commerciale, pour veiller à la complémentarité entre Isneauville et Quincampoix	Si quelques cases commerciales sont envisagées dans le cadre de l'aménagement de la zone de la Plaine de la Ronce, c'est uniquement pour répondre aux besoins des entreprises et des salariés (restauration notamment).
<b>COMMERCE</b>	
Absence de cadrages fonciers clairs pour le développement commercial. La Métropole doit être vigilante sur le développement des pôles secondaires situés aux franges des territoires	Le SCOT ne fixe pas une enveloppe spécifique de consommation d'espace pour le développement commercial car il définit clairement l'objectif de limiter le développement commercial en dehors des polarités existantes. Le SCOT veille par ailleurs au maintien de l'équilibre des pôles commerciaux intermédiaires :

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La création d'un nouveau pôle commercial intermédiaire n'est possible qu'en l'absence d'un pôle commercial existant dans la commune concernée, et sous réserve d'une desserte par une ligne de transport en commun régulière adaptée aux déplacements d'achats (p.81 du DOO). Aussi, en lien avec une observation de l'Etat, <b>il est proposé de préciser que tout nouveau pôle intermédiaire doit s'inscrire dans le tissu urbain existant ou dans sa continuité.</b></li> <li>- L'évolution des pôles commerciaux intermédiaires existants est soumise à conditions (p.81 et 82 du DOO).</li> </ul>
<b>MOBILITE</b>	
Poursuivre un dialogue renforcé entre les territoires sur les fonctions et l'intégration du contournement Est, notamment en termes de réponse aux besoins des habitants du bassin de mobilité (aire urbaine de Rouen) et en termes d'insertion environnementale et paysagère	La Métropole approuve la nécessité de veiller à l'intégration de cette infrastructure et sera vigilante à ce que le dialogue entre les territoires se poursuive.
<p>L'objectif inscrit au DOO de poursuivre le partenariat avec les territoires limitrophes pour traiter du report modal au-delà des limites administratives du SCOT aurait pu être précisé (objectifs et conditions de ce partenariat).</p> <p>Nécessité de renforcer le dialogue sur la question de mobilité au niveau des franges suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jonction Quincampoix – Isneauville</li> <li>- Jonction Darnetal – Plateau de Martainville</li> <li>- Jonction Maromme – La Vaupalière – Saint-Jean-du-Cardonnay</li> <li>- Jonction Montville - Malaunay</li> </ul>	<p>La question des interfaces entre les territoires du Pays entre Seine et Bray et de la Métropole est stratégique. En effet, les relations entre territoires se complexifient et les interdépendances grandissent. Les bassins et les stratégies de déplacement doivent donc être appréhendés à une échelle géographique supérieure.</p> <p>Cette stratégie s'incarne au travers de la mise en place de partenariats institutionnels permettant de traiter la question du report modal (Pôle Métropolitain, InterSCOT, Syndicat mixte ATOUMOD...).</p> <p>Parallèlement, la Métropole a engagé des réflexions sur les stratégies de rabattement des véhicules particuliers vers les transports collectifs, visant d'une part à déployer l'offre de parkings relais, et d'autre part à développer les pôles d'échanges aux abords des gares. Ces réflexions, menées selon une logique de bassins de mobilité prennent en compte des secteurs dépassant les limites administratives de la Métropole et intègrent les flux de déplacements provenant des territoires voisins.</p> <p>Aussi, le partenariat avec les territoires voisins sur les questions de mobilités dans le cadre de l'InterSCOT, inscrit dans le DOO, est davantage précisé dans le tome VIII du rapport de présentation (p.64), dans le chapitre sur la prise en compte de la démarche InterSCOT.</p>
<b>PAYS DU ROUMOIS (AVIS AVEC REMARQUES)</b>	
<b>DEMOGRAPHIE / LOGEMENTS</b>	
Le rapport de présentation gagnerait à être complété par une explication du scénario démographique retenu, sur le fondement d'une prospective à l'échelle de l'aire urbaine exposant les conséquences dans les territoires voisins, le Roumois souhaitant continuer à accueillir de nouveaux habitants sur son territoire	Si le scénario tendanciel de l'INSEE conclut à une perte d'habitants à l'horizon 2030 (environ 470 000 habitants), le SCOT porte une ambition démographique, exposée p.20 du Tome VI, comparable à la dynamique démographique d'autres métropoles françaises, soit 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

	<p> 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.</p> <p>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 pour l'accueil de nouvelles populations.</p> <p><b>Il est proposé d'étayer les motifs justifiant le scénario démographique retenu p.20 (axes du PADD) du tome VI en ce sens.</b></p> <p>L'ambition portée par le SCOT a vocation à conforter le rôle de Métropole du territoire, mais elle ne s'oppose pas à l'objectif démographique du Pays du Roumois. Aussi, les réflexions prospectives à l'échelle de l'aire urbaine sur des thèmes comme la démographie ou la mobilité sont à mener dans le cadre de l'InterSCOT et non du seul SCOT de la Métropole.</p>
<b>MOBILITE</b>	
<p>La question du développement des transports en commun n'est abordée que dans les limites administratives du SCOT : quels développements envisagés vers la partie rurale du Roumois, notamment à partir d'Elbeuf ?</p> <p>Parkings relais : aucune localisation pouvant bénéficier aux habitants du Roumois n'est identifiée</p> <p>Nécessité d'approfondir et rendre opérationnel les discussions déjà initiées dans le cadre de l'InterSCOT (mise en place par exemple d'un contrat d'axe pour définir conjointement une stratégie de développement urbain des secteurs connectés)</p> <p>Prévoir explicitement dans le SCOT la réalisation d'études de faisabilité et d'expérimentations hors du périmètre administratif de la Métropole, en précisant les modalités attendues</p>	<p>La question des interfaces avec les territoires limitrophes de la Métropole est stratégique. En effet, les relations entre territoires se complexifient et les interdépendances grandissent. Les bassins et les stratégies de déplacement doivent donc être appréhendés à une échelle géographique supérieure.</p> <p>Cette stratégie s'incarne au travers de la mise en place de partenariats institutionnels permettant de traiter la question du report modal (Pôle Métropolitain, InterSCOT, Syndicat mixte ATOUMOD...).</p> <p>Parallèlement, la Métropole a engagé des réflexions sur les stratégies de rabattement des véhicules particuliers vers les transports collectifs, visant d'une part à déployer l'offre de parkings relais, et d'autre part à développer les pôles d'échanges aux abords des gares. Ces réflexions, menées selon une logique de bassins de mobilité prennent en compte des secteurs dépassant les limites administratives de la Métropole et intègrent les flux de déplacements provenant des territoires voisins.</p> <p>Techniquement et financièrement, le prolongement d'une ligne de transport urbain hors Périmètre de Transport Urbain (PTU) induit des investissements, une augmentation du coût d'exploitation, fragilise son attractivité et réinterroge la nature du service. Aussi et à la lumière des coûts financiers, le potentiel de population captable suite à ce prolongement est à confronter aux potentiels de « désagréments » induits par la perte d'attractivité de la ligne dans son ensemble (temps de parcours/fréquence/fiabilité des horaires) pour la population préalablement desservie. Dans ces circonstances, cette équation semble défavorable pour le prolongement de lignes hors du Périmètre de Transport Urbain (PTU) à l'échelle du territoire concerné.</p>

Etudier les possibilités d'amélioration des connexions aux frontières à court terme (ex du service de transport à la demande à Saint-Ouen-du-Tilleul)	Aussi, de manière générale, si le SCOT inscrit bien la volonté de réfléchir aux questions de mobilité au-delà des frontières administratives (DOO p.116), notamment au travers de l'InterSCOT, il ne lui appartient pas de prescrire des études (en dehors des études encadrées par le code de l'urbanisme telles que les études de densification) ou des contrats. Ces outils doivent faire l'objet d'un dialogue dans le cadre de l'InterSCOT, et non être inscrits dans le SCOT, dont l'objet est avant tout de fixer des orientations pour le territoire de la Métropole.
<b>DENSITES</b>	
Préciser s'il s'agit de densités brutes ou nettes et comment elle s'appliqueront	Les objectifs de densités sont à apprécier en valeur nette car l'application d'un objectif de densité brute serait trop variable d'une opération à l'autre (surface occupée par les espaces publics et la voirie très variable selon le type d'opération). Cependant, le choix est fait de ne pas apporter cette précision dans le DOO du SCOT, étant considéré que, bien qu'opposable juridiquement, cette orientation est incitative, et qu'il n'appartient pas au SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Il s'agit d'un objectif vers lequel les opérations doivent tendre mais qui, à part pour les bourgs et villages, est apprécié à l'échelle communale au regard de l'ensemble des opérations réalisées.
<b>COMMERCE</b>	
Réguler l'influence des pôles commerciaux du territoire de la Métropole pour ne pas engendrer une augmentation de l'évasion commerciale du Roumois vers la Métropole	La Métropole partage l'orientation du SCOT du Pays du Roumois visant à réduire les déplacements lointains pour le motif d'achat. C'est pour cette raison que le SCOT de la Métropole promeut un réseau maillé de polarités commerciales et fixe pour objectif de renforcer les pôles commerciaux de proximité. Les orientations du SCOT visent à maîtriser le développement de l'offre commerciale sur l'ensemble du territoire, notamment en conditionnant l'émergence de nouveaux pôles et l'extension de pôles existants. La régulation de l'offre commerciale du territoire se fait cependant par les autorisations accordées en CDAC, qui ne sont pas uniquement encadrées par le SCOT.
<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	
Introduire des règles d'implantation et de développement des zones d'activités de proximité, du même ordre que celles du SCOT du Pays du Roumois, afin d'éviter une concurrence aux frontières des deux territoires (superficie maximale de 2 ha, implantation et positionnement en fonction de l'offre existante, réponse à des besoins avérés...)	Le développement des zones de proximité est encadré puisque le DOO (p.93) précise que « leur développement est strictement conditionné. 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. » Aussi, en lien avec la réserve émise par le PNR des Boucles de la Seine Normande, <b>il est proposé d'élargir cette règle aux communes limitrophes.</b> De plus, en lien avec l'avis de l'Etat, <b>il est proposé de préciser l'enveloppe globale pour les zones de proximité à échéance du SCOT (une quarantaine d'hectares).</b>
<b>TOURISME</b>	
Afficher la volonté de renforcer les coopérations avec le Roumois en matière de développement touristique	<b>Il est proposé d'ajouter dans le DOO le Pays du Roumois comme pôle touristique avec lequel développer des coopérations, au même titre que le Pays entre Seine et Bray et la CASE.</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

(rapprochements affichés avec la CASE et le Pays entre Seine et Bray)	
<b>AGRICULTURE</b>	
Préciser que l'objectif de valorisation du développement agricole local passera par un renforcement des coopérations avec l'arrière-pays agricole, notamment le Roumois	Dans le cadre de ses compétences, la Métropole a mis en place des aides pour le développement des filières courtes et durables sur son territoire. Cependant, le développement d'une agriculture de proximité dépasse en effet les limites administratives. <b>Il est ainsi proposé de préciser dans le DOO que l'objectif du SCOT de promouvoir et valoriser le développement agricole local implique un renforcement des coopérations avec les territoires agricoles limitrophes.</b>
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Les continuités et les zones d'enjeux identifiées par le Roumois à l'interface de la Métropole ne semblent pas avoir été prises en compte dans la trame verte et bleue de la Métropole (notamment les corridors aquatiques liés aux mares et les secteurs de vigilance accrue)	<p>Les continuités écologiques du territoire de la Métropole ont été définies à partir du SRCE et du plan du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande.</p> <p>Les corridors aquatiques spécifiquement liés aux mares, identifiés par le Roumois, ne sont pas cartographiés aux franges du territoire métropolitain et du Roumois, mais le DOO (p.35) précise bien que les mares qui ne sont pas classées en réservoirs (uniquement les mares abritant des espèces déterminantes de ZNIEFF) sont préservées en tant que corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide. Les enjeux écologiques liés aux mares sont également pris en compte dans la trame naturelle de l'espace rural.</p> <p>La différence de sources de données utilisées entre les deux SCOT, ainsi que la différence de représentation des corridors aquatiques dans le SCOT de la Métropole (surfaces) et dans le SCOT du Pays du Roumois (flèches) ne permettent pas d'homogénéiser les informations cartographiques. Cependant, cela ne signifie pas que l'armature naturelle définie dans le SCOT de la Métropole aux franges du territoire du Pays du Roumois est contradictoire avec celle définie dans le SCOT du Pays du Roumois.</p>

## AVIS DES AUTRES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES

*Pour rappel : seuls sont indiqués les avis avec réserves ou remarques*

Synthèse de l'avis	Éléments d'explication, de justification et propositions
<b>CHAMBRE D'AGRICULTURE DE SEINE MARITIME (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Interrogation sur la pertinence de faire porter sur le fond voisin une servitude de lisière de forêt, en particulier en matière de sécurité (chutes d'arbres sur les routes et les lignes électriques et téléphoniques)	Le recul de 30 mètres est de nature à garantir la pérennité des lisières forestières en tant qu'espaces de transition entre les milieux boisés et les espaces urbanisés, agricoles ou naturels. Mais ce recul permet aussi de protéger les constructions des chutes d'arbres. Par ailleurs, c'est pour limiter ces risques de chute qu'un étagement de la végétation est préconisé. Cependant, il n'appartient pas au SCOT de préciser les modalités de gestion de la lisière, notamment en matière de sécurité. En lien avec les observations émises par l'ONF, <b>il est par ailleurs proposé de préciser dans le DOO (p.32) que « les modalités d'application de la règle de recul de 30 mètres seront définies localement ».</b>
Laisser la possibilité dans les zones naturelles de construire des bâtiments ou installations nécessaires au développement d'exploitations maraîchères	Le SCOT n'interdit pas la construction de bâtiments agricoles (y compris pour les activités de maraîchage) 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), dans la trame boisée (elles sont autorisées dans la bande de recul d'au moins 30 mètres de protection des lisières forestières) et dans la trame naturelle de l'espace rural, qui sont les 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, fragiles, mais riches en biodiversité).
<b>LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE</b>	
Opposition à la construction de centrales photovoltaïques au sol (même sur des délaissés d'activités humaines) afin d'éviter une consommation d'espace par report	Le DOO prévoit que l'implantation de panneaux photovoltaïques sur un site orphelin délaissé d'une activité humaine n'est possible que sous réserve de réversibilité à l'issue de la période d'exploitation, et n'est pas possible sur des sites utilisés par l'activité agricole ou forestière, ou ayant un potentiel pour le devenir ou le redevenir. Cette occupation n'engendre donc pas de consommation d'espaces agricoles et est temporaire (le temps de l'exploitation). Cependant, afin d'éviter une consommation d'espace par report, <b>il est proposé de préciser p.43 du DOO (II.4.C.b) que l'implantation de panneaux photovoltaïques n'est possible que sur des sites non pertinents pour de la reconversion urbaine compte-tenu de leur localisation.</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<b>ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE</b>	
Comptabiliser la consommation foncière liée aux aires d'accueil dans l'enveloppe foncière urbaine	La consommation foncière liée aux aires d'accueil sera bien comptabilisée dans l'enveloppe maximale de consommation foncière prévue par le SCOT.
<b>DENSITES</b>	
Pour calculer l'enveloppe de consommation foncière dans les bourgs et villages, le SCOT aurait dû se baser sur la densité moyenne de 17,5 logements / ha et non la fourchette basse de 15 logements / ha (différence de 32 ha sur 39 communes).	Il est rappelé que l'enveloppe de consommation foncière est une enveloppe <u>maximale</u> , donc si la densité des futures opérations dans les bourgs et villages tend plus vers une densité de 20 logements / ha (fourchette haute) que vers une densité de 15 logements / ha (fourchette basse), alors l'enveloppe maximale en extension pour l'habitat dans les bourgs et villages ne sera pas totalement consommée.
Remplacer la formule « la densité doit être appréciée comme un objectif minimum à atteindre pour chaque opération » par « la densité est un objectif minimum à atteindre pour chaque opération ».	La formule « doit être appréciée » donne une indication sur la mise en œuvre de cette disposition, mais elle ne rend pas cette orientation moins contraignante. Il n'est donc pas justifié de remplacer cette formule par celle proposée.
<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	
Confirmer que la consommation d'espace induite par l'éventuelle création de nouvelles zones d'activités structurantes ou d'appui (non prévues mais possibles) sera comptée dans l'enveloppe foncière des 960 ha pour les activités économiques.	L'enveloppe de 960 ha ne constitue pas un objectif du SCOT mais correspond aux besoins identifiés en foncier pour l'activité économique sur la période du SCOT. Tout foncier consommé pour la création d'une nouvelle zone d'activités, structurante ou d'appui, s'il ne s'inscrit pas dans une logique de renouvellement urbain, sera comptabilisé dans l'enveloppe maximale de 380 ha en extension pour l'économie. Aussi, pour lever toute ambiguïté, et en lien avec une observation émise par l'Etat, <b>il est proposé de modifier, p.93 du DOO (III.3.A.b), le paragraphe de la manière suivante :</b> « A l'horizon du SCOT, la création de nouvelles zones structurantes ou d'appui n'est pas prévue. Cependant, l'inscription d'une nouvelle zone est possible si elle est justifiée par un besoin avéré et par <b>l'élaboration préalable d'un</b> un projet d'ensemble permettant de définir la nature des activités à accueillir et les modalités d'aménagement à mettre en œuvre. Dans <b>cette éventualité ee-cadre</b> , la mobilisation d'espaces en reconversion urbaine est prioritaire. <b>A défaut, la création d'une nouvelle zone en dehors de la trame bâtie existante s'inscrit dans l'enveloppe de 380 ha en extension urbaine pour l'économie.</b> »
<b>AGRICULTURE</b>	
Remplacer « exploitations » par « terres »	<b>Il est proposé de procéder à cette modification en remplaçant le terme « exploitations » par « terres » (p.99 du DOO et p.28 du PADD).</b>
Supprimer « stopper le mitage des espaces agricoles » car la législation et la réglementation n'autorisent la construction en zone agricole que de ce qui est nécessaire aux activités de l'exploitation	Le SCOT n'indique pas seulement que les seules constructions admises en zone agricole sont celles nécessaires aux activités de l'exploitation, il oriente prioritairement les constructions liées aux activités agricoles en continuité des bâtiments existants.

<p>Toute restriction à la construction de bâtiments (stockage de matériels, triage, lavage...) et installations (tunnels plastiques, serres) agricoles sur de vastes zones naturelles peut nuire à l'activité de maraîchage (contradiction des cartes p.126 et 134 du DOO)</p>	<p>Voir réponse formulée ci-dessus dans la thématique « armature naturelle ».</p>
<p>Préciser que la problématique foncière n'est pas le seul frein au développement de la production maraîchère (non reprise des exploitations existantes, « fiabilité » des candidats à la création d'exploitations nouvelles)</p>	<p><b>p.102 du DOO (III.4.C), il est proposé de compléter les raisons expliquant les difficultés de développement de l'activité de maraîchage, qui ne se limitent pas à la problématique foncière.</b></p>
<p>Préciser que le classement en « éléments de paysage » dans le PLU ne doit être réservé qu'aux vergers d'agrément et non aux vergers de production</p>	<p>Il est rappelé que le classement des vergers comme « éléments de paysage » dans le PLU est une recommandation. Ainsi, il appartiendra au PLU d'identifier plus précisément les vergers à préserver dans ce cadre.</p>
<p>Les termes utilisés p.104 manquent d'homogénéité : « forêt », « forêt de production », « espaces boisés »</p>	<p>En référence à la trame boisée du SCOT, <b>il est proposé de n'utiliser que le terme « forêt » dont la définition est donnée p.104 du DOO.</b></p>
<p><b>MOBILITE</b></p>	
<p>Prendre en compte la problématique de la circulation des engins agricoles dès la conception d'aménagements nouveaux</p>	<p>Le SCOT prend en compte la problématique de la circulation des engins agricoles. Il fixe notamment comme objectif de « maintenir les continuités entre les espaces et assurer les accès entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements d'amont et d'aval des filières pour une bonne circulation des engins agricoles » (DOO p.101). Aussi, dans le cadre de la réalisation d'un diagnostic agricole, les contraintes d'accessibilité et de circulation doivent être analysées et prises en compte (DOO p.101). En incluant cette problématique dans le diagnostic agricole accompagnant l'élaboration du PLU, le SCOT anticipe cette question à l'échelle de la commune, ce qui est plus pertinent que de ne la traiter qu'à l'échelle du projet.</p>
<p>Agir pour limiter les déplacements automobiles avec les territoires voisins afin de limiter l'étalement urbain par les jeunes ménages actifs</p>	<p>La question des interfaces entre la Métropole et les territoires limitrophes est stratégique. En effet, les relations entre territoires se complexifient et les interdépendances grandissent. Les bassins et les stratégies de déplacement doivent donc être appréhendés à une échelle géographique supérieure. Cette stratégie s'incarne au travers de la mise en place de partenariats institutionnels permettant de traiter la question du report modal (Pôle Métropolitain, InterSCOT, Syndicat mixte ATOUMOD...). Parallèlement, la Métropole a engagé des réflexions sur les stratégies de rabattement des véhicules particuliers vers les transports collectifs, visant d'une part à déployer l'offre de parkings relais, et d'autre part à développer les pôles d'échanges aux abords des gares. Ces réflexions, menées selon une logique de bassins de mobilité prennent en compte des secteurs dépassant les limites administratives de la Métropole et intègrent les flux de déplacements provenant des territoires voisins.</p>

## CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUEN (AVIS FAVORABLE AVEC OBSERVATIONS)

### MOBILITE

Inscrire dans le DOO une meilleure desserte des zones d'activités industrialo-portuaires Est et Ouest au même titre que la desserte des zones d'activités tertiaires supérieures

Par définition, et conformément au PDU, déclinaison opérationnelle du SCOT pour le volet mobilité, il est proposé d'étudier les modalités de desserte des zones d'activités. Néanmoins, de par leurs configurations et leurs usages, les zones d'activité sont des espaces complexes à desservir de manière compétitive en transports en commun. Ainsi, au-delà des zones d'activité en projet, dont l'aménagement doit être anticipé à proximité des lignes de force du réseau de transports en commun urbain, il est nécessaire de conduire une étude auprès des entreprises, dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (voir DOO p.96), pour connaître les besoins de déplacements et les potentiels afin d'apporter les réponses de mobilité les plus adaptées et travailler sur la configuration des zones. En effet, dans un contexte de renchérissement de l'énergie, la desserte de ces zones d'activité représente un enjeu pour la commercialisation et pour l'accessibilité des employés.

Le SCOT ne devrait pas limiter la circulation des poids lourds desservant des secteurs d'activité du territoire au seul niveau structurant de la hiérarchisation du réseau de voirie (certaines livraisons urbaines ne sont possibles que par des poids lourds)

La hiérarchisation du réseau de voirie vise à mettre en cohérence l'aménagement de la voirie avec les types de trafics qu'elle supporte. En conséquence, pour chaque niveau hiérarchique, une fonctionnalité est définie ainsi que la place accordée à chaque mode de déplacement (Transports collectifs/Vélos/Marche à pied/Voiture particulière/Poids Lourds), afin que les différents modes coexistent au profit de l'amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité.

Aussi, le SCOT fixe comme objectif, à terme, de limiter la circulation des poids lourds dans le réseau de distribution, afin de libérer de la capacité pour les autres modes de déplacements, notamment les transports en commun, et pour réduire les nuisances et les risques induits par ces circulations. Il s'agit bien d'un objectif à terme, et le SCOT ne rend pas impossible, dès sa mise en application, la circulation des poids lourds sur ces axes.

Par ailleurs, cet objectif du SCOT est étroitement lié à celui visant à « rationaliser le transport de marchandises en ville » (DOO p.121) consistant notamment à développer des plateformes et centres de distribution urbaine en zones urbaines denses pour réduire les nuisances générées par les livraisons du dernier kilomètre.

### ARMATURE NATURELLE

Réservoirs de biodiversité : adopter une rédaction moins contraignante (comme celle retenue pour les corridors de biodiversité) pour permettre la réalisation du contournement Est (introduire la doctrine Eviter-Réduire-Compenser comme pour les corridors)

Le DOO introduit déjà une exception dans les réservoirs de la trame boisée, qui seront a priori les plus impactés par cette infrastructure. Il est précisé p.32 du DOO que : « en l'absence de solutions techniques alternatives dûment justifiée, les projets d'aménagement (notamment les projets déclarés d'utilité publique) peuvent être autorisés de manière exceptionnelle après avoir apprécié leurs impacts (...) et défini les mesures de réductions et de compensation à mettre en œuvre afin de restaurer la qualité écologique du réservoir ».

Par ailleurs, en réponse à l'avis de l'Etat sur le projet de SCOT, **il est proposé de compléter le DOO p.32 (II.1.C.a)** : « A cette fin, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, forestière ou répondant à l'intérêt collectif **et les projets déclarés d'utilité publique**, toute nouvelle urbanisation ne peut y être



	<p>implantée qu'à une distance d'au moins 30 mètres des lisières des massifs de production ou identifiés en tant que réservoir de biodiversité ».</p> <p>Cette exception n'a pas été introduite pour les autres réservoirs (notamment calcicoles et silicicoles) qui présentent des enjeux de préservation encore plus importants du fait de leur rareté, et dans la mesure où la variante préférentielle a été choisie notamment afin d'éviter les impacts sur les réservoirs calcicoles.</p> <p>Aussi, l'introduction d'une exception dans les dispositions générales relatives aux réservoirs de biodiversité pour permettre la réalisation de cette infrastructure semble prématurée au regard de l'état d'avancement du projet au moment de l'approbation du SCOT, dans la mesure où les réservoirs susceptibles d'être impactés ne sont pas encore connus.</p>
<p>Limiter les orientations et prescriptions du DOO pour ne pas aller au-delà de la prise en compte attendue des Trames Vertes et Bleues du SRCE, pour ne pas porter atteinte à la pérennité des activités d'extractions de granulats. Les orientations environnementales limitent l'accès à la ressource sans que soient évalués les besoins du territoire</p>	<p>Le SCOT est fondé à préciser certaines orientations et certaines trames du SRCE, même s'il s'inscrit dans un rapport de prise en compte de ce document.</p> <p>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 ».</p> <p>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 dérogatoire 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.</p> <p>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.</p>
<b>INFRASTRUCTURES / GRANDS EQUIPEMENTS</b>	
<p>Le SCOT devrait envisager un développement futur pour l'aéroport de Rouen Vallée de Seine, identifier cet équipement comme un lieu potentiellement porteur pour l'implantation de projets pilotes dans le domaine de la logistique aérienne</p>	<p>Comme précisé dans le PADD p.14, l'aéroport de Rouen Vallée de Seine a la vocation d'un aéroport de proximité, dont le trafic doit être contenu, accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires, mais pas de lignes régulières.</p>
<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<p>Le SCOT devrait promouvoir la mise en place d'outils d'observation du foncier économique assurant un suivi précis de la production de parcelles disponibles</p>	<p>Dans le cadre des instances de concertation et des études partenariales entre la CCI et la Métropole, de tels outils sont en effet mobilisés. S'il n'appartient pas au DOO du SCOT de les promouvoir, <b>il est néanmoins proposé d'ajouter, parmi les indicateurs de suivi, l'évolution de l'offre et la demande en immobilier et foncier d'entreprise</b> pour observer les évolutions du territoire en matière d'attractivité économique (p.7 du Tome IX), en précisant que les sources de données proviennent de la CCI, de la Métropole et leurs partenaires</p>
<p>Ajouter, dans la partie du DOO relative au développement économique, une orientation visant à décourager l'implantation de commerce de détail (mais pas les commerces de bouche et services à la personne) dans les zones d'activités économiques</p>	<p>Il n'est pas du ressort du SCOT de maîtriser le développement des implantations commerciales selon leur nature (commerces de bouches, services à la personne...). Par ailleurs, en définissant les localisations préférentielles pour les équipements commerciaux (les centres des villes, des bourgs et des quartiers et les zones d'activités commerciales) et en fixant les conditions au développement commercial en dehors de ces localisations préférentielles (DOO p.78), le développement commercial dans les zones d'activités économiques s'en trouve limité.</p> <p>Aussi, le DOO précise (p.77) qu'il « convient de clarifier [dans les PLU] les occupations du sol autorisées dans les zones d'activités à vocation économique, afin de garantir la lisibilité des polarités commerciales et des autres polarités économiques, et de préserver ces dernières des disparités en matière de coûts immobiliers existants entre ces activités ».</p>
<p><b>TOURISME</b></p>	
<p>Pour accompagner le développement de l'offre d'hébergement touristique et les activités de plein air, le DOO devrait indiquer que ces types d'installations ne doivent pas être exclus dans les orientations relatives à la protection des paysages et de l'environnement, et que leur intégration dans les paysages sera accompagnée</p>	<p>Le DOO (p.29) autorise, par exception, dans les réservoirs de biodiversité, les aménagements et constructions à vocation de loisirs, s'ils ne compromettent pas la qualité ou la fonctionnalité écologique de ces espaces. Les aménagements et constructions à vocation de loisirs peuvent inclure des formes d'hébergement touristique, mais pas de type hôtel.</p> <p>Par ailleurs, dans les corridors de biodiversité (DOO p.30), « les projets d'aménagement sont possibles, sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité du corridor ». Le cas échéant, la logique Eviter-Réduire-Compenser s'applique.</p> <p>Comme pour tout autre type de projet d'aménagement, le SCOT a pour objectif d'intégrer ces projets dans leur environnement, en assurant notamment la qualité paysagère des aménagements (p.24 du DOO).</p> <p>En outre, il est rappelé que la qualité des espaces naturels et forestiers ainsi que des paysages constituent un atout touristique pour le territoire – leur protection et leur valorisation contribuent donc indirectement au développement des activités économiques touristiques du territoire.</p>
<p><b>COMMERCE</b></p>	
<p>Nécessité d'adapter le document graphique de la ZACOM de Rouen dans un souci de lisibilité</p>	<p>Dans un souci de lisibilité, <b>il est proposé d'adapter l'échelle et d'agrandir la carte de la ZACOM de Rouen.</b></p>
<p><b>SUIVI ET EVALUATION</b></p>	

La CCI demande à être associée à la gouvernance de suivi et de l'évaluation du SCOT	La Métropole prend note de cette demande. La CCI pourra notamment être associée, comme pour l'élaboration du SCOT, au suivi du développement commercial sur le territoire.
<b>PARC NATUREL REGIONAL DES BOUCLES DE LA SEINE NORMANDE (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES ET REMARQUES)</b>	
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
Inscrire l'enveloppe maximale globale de consommation d'espace (habitat et activités) possible sur le territoire du PNR	<p>Comme indiqué dans le Tome VIII du rapport de présentation (p.21 et 22), l'enveloppe foncière maximale en extension sur les espaces naturels, agricoles et forestiers pour les communes du SCOT comprises dans le périmètre du PNR est compatible avec les objectifs fixés par la charte. Cependant, en cohérence avec la charte du Parc, <b>il est proposé de préciser cette enveloppe dans le DOO en ajoutant les deux paragraphes suivants :</b></p> <p>p.20 du DOO (I.3.A) :  <b>« Dans les communes du SCOT couvertes par le PNR, l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'habitat est de 124 hectares ; un volume résultant de l'enveloppe foncière déterminée par le PNR. »</b></p> <p>p.21 du DOO (I.3.B) :  <b>« Dans les bourgs et villages du SCOT couverts par le PNR, l'enveloppe foncière maximale en extension sur des espaces naturels, agricoles et forestiers pour l'économie est estimée à 5 hectares ; un volume résultant de l'enveloppe foncière déterminée par le PNR. Dans les communes dites « pôle de vie » ou « espace urbain », le développement économique est envisagé par densification et renouvellement des zones d'activités existantes. »</b></p>
<b>DENSITES</b>	
Préciser si les densités sont exprimées en brut ou en net	Les objectifs de densités sont à apprécier en valeur nette car l'application d'un objectif de densité brute serait trop variable d'une opération à l'autre (surface occupée par les espaces publics et la voirie très variable selon le type d'opération). Cependant, le choix est fait de ne pas apporter cette précision dans le DOO du SCOT, étant considéré que, bien qu'opposable juridiquement, cette orientation est incitative, et qu'il n'appartient pas au SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Il s'agit d'un objectif vers lequel les opérations doivent tendre mais qui, à part pour les bourgs et villages, est apprécié à l'échelle communale au regard de l'ensemble des opérations réalisées.
<b>PATRIMOINE</b>	
Inscrire dans le DOO qu'il sera nécessaire de réaliser un inventaire du patrimoine bâti ordinaire remarquable sur les communes du PNR afin d'édicter des mesures de sauvegarde et de réhabilitation du bâti ancien	Dans le cadre de la transposition que doit opérer le SCOT avec la charte du PNR, <b>il est proposé de traduire cette orientation dans la partie II. 3. B. b) du DOO (p.46), mais de ne pas limiter son application aux seules communes du PNR.</b> Un tel inventaire est en effet prévu sur toutes les communes de la Métropole dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal. <b>Il est ainsi proposé d'ajouter :</b> <b>« Aussi, des mesures de sauvegarde et de réhabilitation du bâti ancien seront édictées par les documents d'urbanisme qui identifieront ces éléments bâtis. »</b>
<b>PAYSAGES</b>	

Ajouter à la carte relative aux paysages un cône de vue à la Mailleraye-sur-Seine, face au projet de développement du site Termapol	En dehors du territoire de la Métropole, le SCOT n'a inscrit que les cônes de vues inscrits au Plan de Parc. Or aucun cône de vue ne figure sur le Plan de Parc à la Mailleraye-sur-Seine. Aussi, d'autres orientations du SCOT devraient permettre la prise en compte des enjeux paysagers relatifs au projet de développement du site Termapol, notamment les orientations visant à intégrer les projets dans leur environnement et à assurer la qualité paysagère et architecturale des aménagements.
<b>ECONOMIE</b>	
Zones de proximité : demander à justifier de l'absence de disponibilité foncière dans les ZA des communes à proximité (réflexion supra communale) avant de créer ou d'étendre une zone, et inscrire une surface maximale d'extension ou création.	Le DOO du SCOT indique (p.93) que l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau (extension ou création d'une zone de proximité) 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. Dans l'objectif de ne pas trop multiplier le développement de zones de proximité, et donc de limiter la consommation d'espace induite par ces zones, <b>il est proposé d'élargir cette règle aux communes limitrophes en précisant p.93 du DOO :</b> « L'ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau est subordonné à l'utilisation préalable, sur la commune concernée <b>et les communes limitrophes</b> , de terrains à vocation d'activités situés en zone urbanisée... ». En revanche, dans la mesure où les zones de proximité ne sont pas définies par une surface mais par leur rayonnement, nécessairement local, le DOO ne fixe pas de surface maximale d'extension ou de création. Cependant, il est proposé de préciser l'enveloppe globale pour les zones de proximité en extension en ajoutant dans le b) p.94 : « <b>Ainsi, environ 340 hectares sont identifiés pour répondre aux besoins d'aménagement des zones d'activités structurantes et d'appui. Par conséquent, une quarantaine d'hectares pourront couvrir le besoin des zones d'activités de proximité.</b> »
<b>TOURISME</b>	
Faire apparaître les projets spécifiques du vélo-route et de la route des fruits	Dans le cadre de la transposition que doit opérer le SCOT avec la charte du PNR, <b>il est proposé que le DOO fasse référence à ces projets, dans la partie III.3.F (p.97), en précisant que la réalisation de ces itinéraires sera facilitée par un règlement adapté dans les PLU.</b>
<b>MESURES COMPENSATOIRES</b>	
Pour les projets d'aménagements faisant l'objet d'une analyse dans le Tome VII, définir les enveloppes de mesures compensatoires nécessaires (types de mesures, surfaces, objectifs...) et proposer des secteurs qui pourraient être favorables pour accueillir ces mesures	Le Tome VII identifie, pour les projets structurants et les infrastructures de transport, les principaux enjeux environnementaux, les incidences et les mesures qui devront être mises en place. Cependant, la plupart des projets ne sont pas suffisamment avancés pour identifier plus précisément les types de mesures à mettre en œuvre, et il appartiendra aux maîtres d'ouvrage de ces projets de mener les études d'impacts nécessaires à la définition des mesures compensatoires (surfaces, objectifs, milieux ciblés...). Néanmoins, dans le DOO (p.35), <b>il est proposé d'ajouter, pour la trame aquatique et humide, le principe de cibler de manière préférentielle les milieux humides dégradés, en vue de leur réhabilitation, dans le cadre de la mise en œuvre des mesures compensatoires.</b>

Définir des objectifs de protection voire de restauration des milieux remarquables et soumis à pression, à laquelle la compensation écologique pourrait également participer	Le DOO définit déjà des objectifs de restauration des réservoirs (p.29) et des corridors (p.31) mais il ne précise pas les milieux plus particulièrement concernés, et il n'y pas à ce stade de données suffisamment précises permettant de faire ce travail.
<b>AGRICULTURE</b>	
Préciser dans quel cadre le diagnostic agricole devrait être mené	La réalisation du diagnostic agricole est menée dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, dont le diagnostic comprend par obligation un volet agricole. <b>Il est proposé de le préciser dans le DOO.</b> Par rapport à cette obligation, la plus-value de cette disposition du SCOT est de préciser sur quoi peut (recommandation) porter ce diagnostic.
Clarifier le terme de prés-verger et ajouter la nécessité de préserver les vergers familiaux de haute tige	Les prés-vergers associent arboriculture et élevage. L'Atlas des Paysages de Haute Normandie identifie ces prés-vergers notamment dans les boucles de Saint-Martin-de-Boscherville et de Jumièges. Le SCOT ne différencie pas les vergers familiaux de haute tige des vergers de production. Les objectifs de préservation des vergers, que ce soit d'un point de vue paysager (p.44 du DOO) ou d'un point de vue agricole (p.101 et 102 du DOO), concernent l'ensemble des vergers. Certains de ces objectifs sont cependant des recommandations (classement en élément de paysage par exemple) et il appartiendra au PLU d'identifier plus précisément les vergers à préserver dans ce cadre.
Vergers et maraîchage : privilégier les localisations les plus adaptées au regard des enjeux écologiques en présence	<b>Il est proposé de préciser, p.102 du DOO, que la reconstitution des jardins familiaux, des parcelles dédiées au maraîchage et des vergers, en cas de suppression, se fait en privilégiant les localisations les plus adaptées au regard des enjeux écologiques en présence.</b>
Préciser la nécessité d'assurer le maintien de l'équilibre entre les activités économiques plus lourdes et consommatrices d'espaces (carrières notamment) et les exploitations agricoles par une recherche d'économie de foncier et des réaménagements appropriés	Les activités telles que les carrières ne sont pas considérées comme consommatrices d'espaces dans le SCOT du fait de la nature temporaire et réversible de cette activité (il est proposé de le préciser en p.20 du DOO). Le DOO (p.66) recommande d'ailleurs le remblaiement après extraction ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (dont les cultures). P.66 du DOO, il est également précisé que les secteurs où l'ouverture ou l'extension de zones d'extraction est possible devront prendre en compte les orientations du SCOT relatives à l'environnement, dont l'agriculture. De manière plus générale, l'objectif d'équilibre entre les activités économiques lourdes et consommatrices de foncier et les activités agricoles se traduit dans différentes dispositions : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'objectif général d'économie de foncier pour les activités économiques (enveloppe foncière, 60 % des besoins fonciers réalisés en renouvellement et densification)</li> <li>- Les différentes orientations visant à protéger et valoriser les activités agricoles (DOO p.99 et suivantes)</li> </ul>
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	
Ajouter aux objectifs du maintien des coupures d'urbanisation, ceux du maintien et de la restauration des corridors écologiques	L'objectif de maintien et de restauration des corridors de biodiversité est fixé dans la partie II.1.B. du DOO relative à la fonctionnalité des corridors de biodiversité (p.30 et 31).

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<b>Il est cependant proposé d'ajouter dans la partie relative aux limites à l'urbanisation (DOO p.46) un point pour préciser que la préservation des coupures d'urbanisation est également recherchée en maintenant et restaurant la biodiversité.</b>
Ajouter le Bois des Nouettes aux réservoirs de biodiversité humide (cartographié comme tel dans le SRCE et dans le Plan de Parc validé au CNPN)	Le Bois des Nouettes n'a pas été cartographié comme réservoir de biodiversité de la trame aquatique et humide dans le DOO du SCOT car il n'est pas cartographié comme tel dans le Plan de Parc qui a été utilisé pour la définition de l'armature naturelle du SCOT. La carte validée par le CNPN étant la version officielle que le SCOT doit transposer, et ce bois étant identifié en réservoir humide dans le SRCE, <b>il est proposé que ce bois soit identifié dans l'armature naturelle du SCOT comme réservoir de la trame aquatique et humide, et non comme trame naturelle de l'espace rural (cartes du DOO p.125 et 126).</b>
Ajouter aux recommandations existantes pour la trame naturelle de l'espace rural des préconisations supplémentaires pour le choix des essences locales : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier le développement spontané de la végétation afin de laisser s'exprimer la flore locale</li> <li>- Favoriser les filières de production de plants et de graines de la flore locale</li> </ul>	Cette proposition est pertinente, c'est pourquoi <b>il est proposé d'ajouter ces deux points p.40 du DOO (II.1.D).</b>
Retirer de la liste des espèces végétales recommandées (annexes du DOO) les espèces patrimoniales en Haute-Normandie pour éviter les hybridations entre les cultivars et les espèces sauvages locales	Cette proposition est pertinente, c'est pourquoi <b>il est proposé de retirer ces espèces dans la liste en annexe du DOO (p.150 et suivantes).</b>
Dans la liste des espèces végétales recommandées, vérifier la concordance entre les noms français et latins	<b>Il est proposé de procéder à cette vérification et d'ajuster les noms si besoin.</b>
Modifier la liste des espèces exotiques envahissantes (cf. propositions en annexe de l'avis)	<b>Il est proposé de modifier la liste des espèces exotiques envahissantes sur la base de la liste proposée par le PNR</b> , provenant de l'inventaire de la flore vasculaire de Haute-Normandie réalisé par le Conservatoire Botanique National de Bailleul.
Clarifier le terme « d'ampleur très limitée » pour les projets de carrière admis par exception dans les réservoirs de la trame aquatique et humide	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 et dans un rapport de compatibilité avec le SCOT. <b>Il est cependant proposé de préciser ce qui est entendu par « ampleur très limitée » et de citer à titre indicatif des critères au regard desquels l'ampleur du projet pourrait être évaluée :</b> « ...peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, <b>l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	<b>viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivés l'identification en réservoir.</b> Ils sont soumis au respect... ».
Demander un réaménagement de qualité environnementale et paysagère pour les carrières	Dans la trame aquatique et humide, le DOO recommande déjà un réaménagement des carrières favorable à la restauration d'un écosystème de prairies humides et de bocages (p.36). <b>Il est proposé de préciser que ce réaménagement doit être de qualité environnementale et paysagère.</b>
Intégrer les objectifs de restitution en espaces naturels ou agricoles des chambres de dépôt	La disposition proposée est trop précise pour être du ressort du SCOT, qui n'identifie pas, par ailleurs, les chambres de dépôt sur le territoire.
<b>DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>ESPACES NATURELS</b>	
Tome IV p.49 : préciser que le département est animateur des sites Natura 2000 et non gestionnaire.	<b>Il est proposé de procéder à cette modification.</b>
<b>GESTION DES RISQUES / inondation</b>	
La réduction de la vulnérabilité au risque inondation aurait aussi pu être développée dans le chapitre III du DOO.	Le choix a été fait de développer l'objectif de réduction de la vulnérabilité au risque inondation dans la partie relative à la protection de l'environnement et des paysages (II du DOO), mais le lien est fait avec le développement urbain à travers le chapitre II.4.B.c) « Concevoir la ville pour faire face aux risques d'inondation »
Recommander une réflexion à l'échelle de l'axe Seine « sur les mesures permettant de relocaliser les activités polluantes ou les établissements « sensibles » en dehors des zones particulièrement exposées à l'inondabilité. »	Le DOO n'a pas vocation à « recommander des réflexions ». Sans cibler directement les activités polluantes ou les établissements « sensibles », le DOO du SCOT fixe néanmoins des objectifs pour les implantations nouvelles ou les extensions. D'une part, le DOO (p.58) encadre les constructions dans les secteurs soumis à un aléa d'inondation identifié comme fort, et non couverts par un PPRI (zones inconstructibles et extensions des constructions existantes limitées), et d'autre part (p.60) indique que « la localisation de nouvelles implantations d'activités, de même que les évolutions des activités existantes, lorsqu'elles génèrent des aléas importants, s'accompagnent de mesures de limitation du risque à la source permettant de limiter voire supprimer l'exposition des populations ».
Auraient pu être développés dans le PADD : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La démarche TRI Rouen-Louvier-Austreberthe, la future stratégie locale de gestion du risque inondation dans le cadre du futur PGRI</li> <li>- La promotion d'une meilleure culture du risque inondation</li> <li>- L'objectif d'améliorer la résilience du territoire après une catastrophe naturelle de type inondation</li> </ul>	p.28 du PADD, au-delà de l'objectif de ne pas accroître la vulnérabilité du territoire et de ne pas créer d'obstacles à l'expansion des crues, <b>il est proposé de préciser que, il s'agit aussi, en articulation avec la stratégie locale de gestion des risques en cours d'élaboration à l'échelle du Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) Rouen – Louviers – Austreberthe, de renforcer la culture du risque et d'améliorer la résilience du territoire.</b>
Proposition de reformulation de la définition du risque : « Le risque est la combinaison entre un aléa (...) et des enjeux (populations, activités économiques, biens...). La vulnérabilité	<b>Il est proposé d'ajuster la définition du risque dans l'EIE (p.121) dans ce sens.</b>

des différents enjeux entraînant un impact direct sur les conséquences des dommages liés à un accident de type industriel. »	
<b>RESSOURCES NATURELLES ET RISQUES (assainissement)</b>	
Préciser que l'amélioration du système d'assainissement non collectif est plus qu'une recommandation dans le cadre d'un assainissement non collectif diagnostiqué comme non conforme, c'est une obligation (arrêté du 27/04/12)	<b>Il est proposé de préciser ce rappel des obligations (DOO p.54 – II.4.A.a) :</b> « La poursuite de l'amélioration des systèmes d'assainissement non collectif est recommandée et les propriétaires sont encouragés à mettre en œuvre les travaux nécessaires à la remise en état de ces installations. <b>La mise en œuvre de ces travaux est par ailleurs obligatoire dans le cadre d'un assainissement non collectif diagnostiqué non conforme dans le cadre de l'arrêté du 27 avril 2012.</b> »
Tome III p.41 : parti pris en faveur de l'assainissement collectif non opportun. Inutile de préciser que la problématique de l'assainissement est de plus en plus prise en compte dans les documents d'urbanisme car c'est une obligation dans le cadre des PLU.	<b>Il est proposé de modifier la rédaction en ce sens :</b> « Les rejets domestiques sont de plus en plus maîtrisés avec la généralisation des systèmes d'assainissement collectifs qui sont globalement satisfaisants sur le territoire. <b>Quelques habitations (environ 4 000 recensées) disposent d'un système d'assainissement individuel. Ces dispositifs offrent des performances satisfaisantes lorsqu'ils sont bien conçus et entretenus, mais ils deviennent en revanche sources de pollutions diffuses lorsqu'ils fonctionnent mal. [...]</b> » En revanche, la précision sur la prise en compte de la problématique de l'assainissement dans les documents d'urbanisme est maintenue.
Station d'épuration : 23 sur le territoire de la CREA et non 21 (mais 2 vont disparaître). Attention toutes les stations ne présentent pas un risque de saturation : certaines sont en sous-charge (Jumièges, Mesnil-sous-Jumièges, Saint-Pierre-de-Manneville).	<b>Il y a effectivement 23 systèmes d'assainissement sur le territoire de la Métropole : il est proposé de modifier le texte dans ce sens p.42 du Tome III.</b>
<p>Mise à jour de données chiffrées dans l'EIE :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P.81 : capacité globale d'épuration : 782 850 EH et non 784 000 EH</li> <li>- P.81 : la station Emeraude de Petit-Quevilly traite les eaux usées provenant de 37 communes et non 35 (à vérifier)</li> <li>- P.81 : la capacité de la station de Saint-Aubin-Les-Elbeuf est de 110 000 EH et non 118 000.</li> <li>- P.81 : modifier la rédaction sur les stations et les lagunes : remplacer par « actuellement 21 boues</li> </ul>	<p>En tenant compte des corrections (Saint-Aubin-Les-Elbeufs = 110 000EH / Le Trait = 10 800EH / Montmain = 4 500EH / Anneville-Ambourville = 1 300EH), la somme des capacités des 23 STEP = <b>792 850 EH - il est proposé de modifier la rédaction en ce sens p.81 du Tome IV.</b></p> <p>Le système Emeraude comporte bien 35 communes.</p> <p>Après vérification, <b>il est proposé de procéder à cette mise à jour de données.</b></p> <p><b>Il est proposé de modifier la rédaction en ce sens.</b></p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*



<p>activées et 2 lagunes traitent les effluents urbains de la CREA ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P.180 : station d'Anneville-Ambourville : la capacité nominale est de 1300 EH et non 1500 et le débit de référence est de 300 m3/j et non 250.</li> <li>- P.180 : station du Trait : la capacité nominale est de 11 000 EH et le débit en entrée de station de 1510 m3/j.</li> <li>- P.181 : vérifier le nombre de communes hors CREA raccordées à la station de Saint-Aubin-les Elbeuf (5 et non 7)</li> <li>- P.181 : station de Montmain : capacité de 4 500 EH et non 5 000</li> <li>- P.181 : station de Petit Quevilly : ajouter la commune de Roncheroles-sur-le-Vivier dans la liste des communes de la CREA connectées à la station – le commentaire est erroné : seule la capacité hydraulique sera augmentée, mais pas la capacité nominale</li> </ul> <p>Tableau p.21 et commentaire p.22 du Tome VII : pour Petit Quevilly, la capacité nominale restera à 550 000 EH, seule la capacité hydraulique sera augmentée</p> <p>Tableau p.22 du Tome VII : modifier données sur la station du Trait : capacité nominale de 11 000 EH et débit en entrée de 1510 m3/j.</p>	<p>Après vérification, <b>il est proposé de procéder à cette mise à jour de données.</b></p> <p>La capacité de cette station varie entre 10 800 EH (par temps sec) et 14 800 EH (par temps de pluie) et son débit nominal varie entre 1510 m3/j (par temps sec) et 1 870 m3 / j (par temps de pluie). <b>Il est proposé d'ajuster les données dans ce sens.</b></p> <p>Après vérification, il y a bien 7 communes raccordées à la station de Saint-Aubin-les Elbeuf (Bosc Roger en Roumois, St Pierre des Fleurs, St Ouen du Tilleul, St Didier des Bois, La Saussaye, Bosnormand et Le Thuit-Anger)</p> <p>Montmain est effectivement dimensionnée pour 270Kg de DBO5, soit 4 500 EH – <b>il est proposé de modifier la rédaction en ce sens.</b></p> <p><b>Il est proposé de modifier la rédaction en ce sens.</b></p> <p><b>Il est proposé de modifier la rédaction en ce sens.</b></p> <p>La capacité de cette station varie entre 10 800 EH (par temps sec) et 14 800 EH (par temps de pluie) et son débit nominal varie entre 1510 m3/j (par temps sec) et 1 870 m3 / j (par temps de pluie). <b>Il est proposé d'ajuster les données dans ce sens.</b></p>
<b>REGION HAUTE-NORMANDIE (AVIS FAVORABLE AVEC REMARQUES)</b>	
<b>ARMATURE URBAINE</b>	
Regroupement de Rouen et Elbeuf dans le même niveau « cœur d'agglomération » peu pertinent (surfaces et rayonnements différents)	Les niveaux de l'armature urbaine ne sont pas définis selon des critères tels que la surface des communes et/ou leur rayonnement, mais selon des critères fonctionnels tels que la concentration de services, commerces, équipements, ainsi que la desserte par les transports en commun par exemple.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	Les centralités de Rouen et Elbeuf sont définies comme cœurs d'agglomération car, même si leur rayonnement est différent, elles sont caractérisées, à l'échelle de la Métropole, par une mixité fonctionnelle très forte, une concentration des usages et des activités et une desserte en transports en commun développée.
<b>CONSOMMATION D'ESPACE</b>	
L'urbanisation de nouveaux sites à vocation économique (estimés à 200 ha) doit être plus explicitement conditionnée à l'achèvement des programmes de renouvellement, de densification ou de reconversion des zones existantes (estimées à 380 ha)	Le SCOT ne peut, d'un point de vue juridique, conditionner strictement l'ouverture de nouvelles zones économiques à l'achèvement des programmes en cours. Cependant, le SCOT affiche clairement l'objectif de s'appuyer prioritairement sur le potentiel en reconversion urbaine (qui couvre 60% des besoins fonciers pour le développement économique). Il précise néanmoins (p.94 du DOO) « qu'une partie du développement économique se réalisera en extension urbaine compte tenu des contraintes et délais d'aménagement liés au processus de reconversion, et d'une demande qui pourra difficilement trouver place dans ces secteurs [de reconversion urbaine], notamment pour les activités mixtes et artisanales ». Il semble par ailleurs qu'il y ait une confusion sur les chiffres : le potentiel d'urbanisation de nouveaux sites à vocation économique en extension urbaine est estimé à 380 ha (DOO p.21) et non 200 ha, et le potentiel de sites en reconversion est de 580 ha et non 380 ha.
Objectif de réduction de la consommation d'espace pour l'habitat (-30% par rapport à la période 1999-2011) modéré par rapport à d'autres SCOT de la Région	L'objectif de réduction de la consommation d'espace pour l'habitat par rapport à la période passée n'est pas comparable avec l'objectif affiché dans les autres SCOT de la Région dans la mesure où le SCOT de la Métropole affiche un objectif ambitieux de production de logements (60 000 logements à produire en 18 ans), à la hauteur de la dynamique métropolitaine du territoire. De plus, si la comparaison devait être faite avec d'autres SCOT de la Région, elle devrait l'être sur l'objectif quantitatif d'espaces « économisés » et non sur l'objectif de réduction en pourcentage. A titre d'exemple, le SCOT du Pays entre Seine et Bray affiche également un objectif de réduction de -30% pour l'habitat, mais cela correspond à une économie de 170 ha, alors que le même objectif pour la Métropole correspond à une économie de 300 ha.
<b>DENSIFICATION</b>	
Il est regrettable que l'objectif de privilégier l'urbanisation dans les dents creuses dans les espaces urbains ne soit pas également décliné dans les espaces ruraux et périurbains	Les objectifs de densification des tissus urbanisés ne s'appliquent pas uniquement aux cœurs d'agglomération et aux espaces urbains. Le SCOT (p.13 du DOO) indique que « dans les pôles de vie, la dynamique de construction est confortée dans une logique de densification des tissus urbains et de diversification du parc de logements, en privilégiant des formes urbaines économes du foncier ». Par ailleurs, il est précisé (p.14 du DOO) que le « principe de renforcement des centres-bourgs et des villages vise à dynamiser / densifier le centre-bourg tel qu'il était à sa conception, et à contenir les extensions urbaines ». Enfin, dans les hameaux, « seules les constructions à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes peuvent, le cas échéant, s'implanter ».

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	Aussi, l'objectif de favoriser la densification des quartiers résidentiels (p.72 du DOO) s'applique à tous les niveaux de l'armature urbaine. <b>En lien avec une observation émise par l'Etat, il est proposé de le préciser explicitement p.72 du DOO.</b>
Le DOO ne précise pas les moyens destinés à la mise en œuvre par les communes de l'objectif de densification urbaine.	La mise en œuvre de l'objectif de densification se fera à travers le PLUi.
<b>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	
Risque de dilution de l'offre foncière à vocation économique entre le quartier tertiaire autour de la future gare rive gauche, l'écoquartier Flaubert, l'écoquartier Luciline et 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 SCOT (DOO p.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. Cela implique une maîtrise de la programmation des nouveaux quartiers (la programmation doit correspondre à un besoin avéré et objectif) et une ouverture de la vocation économique de certaines zones d'activités notamment vers du mixte-artisanal (ex : Plaine de la Ronce dans sa partie extension).
Préciser la localisation du futur quartier de la nouvelle gare Rive Gauche : le DOO évoque l'emprise de l'ancienne gare Saint-Sever alors que les réflexions partenariales font mention de l'emprise Sernam – quais	L'emprise de l'ancienne gare Saint-Sever et l'emprise Sernam-quais correspondent au même site. Le DOO ne fait d'ailleurs référence qu'au site de Saint-Sever.
Interrogation sur l'extension de la Plaine de la Ronce alors que la zone ne bénéficie pas actuellement d'une desserte optimale par les transports en commun ni d'un accès multimodal	L'aménagement de cette zone est programmé sur une surface d'environ 45 ha au total (toutes phases comprises). L'aménagement est entré dans la 2 <sup>nd</sup> e phase de commercialisation prévue au PDADD, mais il ne s'agit pas d'une extension de la zone initiale.  Par ailleurs, l'aménagement de cette zone dans la 1 <sup>ère</sup> phase du SCOT (d'ici 2023) est cohérent avec la mise en place d'une desserte renforcée par les transports en commun (mise en service de l'Arc Nord-Sud, ou T4, d'ici 2018).  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:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- 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,</li> <li>- 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.</li> </ul>
<b>LOGEMENTS / DEMOGRAPHIE</b>	
<p>Expliciter davantage l'argumentation concernant l'objectif démographique (convergence SCOT/PLH) et présenter la stratégie de la Métropole en matière d'attractivité du territoire et d'accueil de nouveaux ménages</p>	<p>L'argumentation concernant l'objectif démographique est explicitée p.19 et 20 du tome VI. Le PLH devant être compatible avec le SCOT, il n'y est pas fait référence, cependant, les objectifs démographiques et de productions de logements du SCOT s'inscrivent dans la continuité des objectifs du PLH adopté en 2012.</p> <p>La stratégie de la Métropole en matière d'attractivité du territoire et d'accueil de nouveaux ménages est présentée dans le PADD p.21 (« l'attractivité résidentielle au service de la dynamique démographique »).</p> <p>Le SCOT porte une ambition démographique comparable à la dynamique démographique d'autres métropoles françaises, soit 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.</p> <p>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 pour accueillir de nouvelles populations.</p> <p><b>Il est proposé d'étayer les motifs justifiant le scénario démographique retenu p.20 (axes du PADD) du tome VI en ce sens.</b></p>
<b>ARMATURE NATURELLE</b>	

Trame aquatique et humide : recul minimum de constructibilité par rapport aux berges de 5 mètres trop faible pour répondre aux enjeux de lutte contre le risque inondation	Le DOO fixe des distances de recul minimum : ces distances peuvent donc être plus importantes en fonction des caractéristiques du milieu et du contexte. De plus, l'objectif principal de cette disposition n'est pas la protection contre le risque inondation (même si elle y contribue), mais est avant tout de laisser de la liberté aux cours d'eau, de préserver les berges, ripisylves, etc. Le DOO fixe par ailleurs des objectifs spécifiques aux zones inondables et à la préservation des zones d'expansion de crues.
Trame boisée : recul de 30 mètres minimum par rapport aux lisières forestières trop faible (distance de 150 mètres ou 200 mètres plus opportune)	La distance proposée (150 ou 200 mètres) semble assez peu réaliste. Pour information, en Ile-de-France la distance retenue par le SDRIF est de 50 mètres.
<b>PATRIMOINE BÂTI</b>	
Ajouter dans les principes guidant la restructuration des espaces urbanisés l'obligation de conduire un diagnostic préalable des bâtiments existants permettant d'évaluer leur état de conservation ainsi que leur potentiel en termes de réutilisation ou de requalification	Le DOO indique déjà (p.18) que la restructuration des espaces urbanisés doit permettre de conserver, tant que possible, la mémoire du passé en préservant le patrimoine bâti de caractère ou des éléments de ce patrimoine. Cette disposition implique qu'un diagnostic soit réalisé pour identifier le patrimoine à conserver ou restaurer, mais ne rend pas ce diagnostic systématique et obligatoire. Il s'agit d'une orientation incitative car le SCOT ne peut pas imposer un tel diagnostic.
<b>INFRASTRUCTURES</b>	
Logique Eviter-Réduire-Compenser pour les nouvelles infrastructures de transport : réponses apportées pour réduire les impacts mais aucune pour les éviter	Le Tome VII présente les choix qui ont permis d'éviter certains impacts liés aux projets d'infrastructures de transport. Pour la liaison A28-A13 : la variante retenue a permis d'éviter des impacts environnementaux particulièrement forts (voir liste des incidences évitées sur le territoire du SCOT p.68). Pour les autres grands projets d'infrastructure (contournement Est d'Elbeuf et LNPN), les tracés ne sont pas encore définis assez précisément pour définir des mesures afin d'éviter certains impacts.
Le projet de contournement Est de Rouen aurait mérité un traitement spécifique dans le DOO compte tenu de son importance et ses impacts environnementaux	A la demande des services de l'Etat, seul le principe de l'infrastructure est présenté dans le DOO du SCOT (notamment sur les cartes « hiérarchisation du réseau viaire » p.136), 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, ce projet est explicitement visé (p.21/22 et p.112 du DOO) et ces impacts environnementaux sont exposés dans le Tome VII (p.67 à 71) du rapport de présentation.
Absence d'orientations visant la desserte des zones industrielles et commerciales par des infrastructures favorisant les modes doux	Les zones industrielles et commerciales ne sont explicitement ciblées par l'orientation générale visant à « développer l'usage de la marche et du vélo » (DOO p.118) mais peuvent aussi être concernées par cette orientation. Concernant les zones commerciales, le SCOT conditionne l'évolution ou la création de pôles commerciaux au développement ou à l'amélioration des dessertes par les transports en commun, la marche et le vélo (p.81 du DOO pour les pôles commerciaux majeurs, p.82 pour les pôles commerciaux intermédiaires). Concernant plus spécifiquement la ZACOM de Tourville-la-Rivière, il est recommandé de concevoir les liaisons par la marche et le vélo entre la zone du Clos aux Antes et la nouvelle halte ferroviaire.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	Par ailleurs, concernant les zones industrielles, l'enjeu prioritaire est la desserte par les transports en commun, en fonction des besoins identifiés, et le développement de solutions de déplacements alternatives comme le covoiturage (p.96 du DOO), qui semblent plus adaptées que la desserte par les modes doux.
<b>CLIMAT, AIR, ENERGIE</b>	
Proposition d'insérer des mentions complémentaires sur la protection de la qualité de l'air dans le paragraphe « intégrer les projets dans leur environnement » p.26 du DOO : rubrique « prise en compte des nuisances et des risques » : ajouter la mention « en anticipant les épisodes de pollution atmosphérique et en prévoyant des mesures spécifiques ».	Le DOO, p.61 (II.4.C.a), précise déjà l'objectif de prise en compte de la pollution dans les aménagements. Cependant, en complément, <b>il est proposé d'ajouter, p.26 du DOO, dans les principes d'intégration des projets dans leur environnement (I.4.B)</b> : « La prise en compte des nuisances et des risques existants est assurée : en luttant contre les nuisances sonores, la pollution de l'eau, <b>de l'air</b> et des sols, [...] ».
Question de la réduction des émissions de polluants peu abordée. Proposition de mieux distinguer dans le SCOT les actions visant à travailler sur les émissions, les concentrations et l'exposition aux pollutions	<b>Il est proposé d'exprimer plus explicitement les liens entre consommation d'énergie, émissions de polluants et gaz à effet de serre, qualité de l'air et effet de serre</b> , en réorganisant les paragraphes du II.4.C (« C. Lutter contre le changement climatique, s'y adapter et améliorer la qualité de l'air ») et en complétant l'introduction de cette même partie (p.61 du DOO).
Diagnostic pollution atmosphérique dans les nouveaux projets : la région recommande : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que soient identifiés les secteurs d'exposition aux polluants</li> <li>- De systématiser les diagnostics dans les zones d'exposition et de les conseiller ailleurs</li> <li>- De préciser ce que recouvre la notion de « prise en compte de la qualité de l'air ambiant/intérieur dans les projets »</li> </ul>	Les secteurs d'exposition potentielle à la pollution sont ceux identifiés par les modélisations d'Airnormand. Il n'est pas du ressort du SCOT d'imposer un diagnostic dans les zones d'exposition.  La qualité de l'air intérieur renvoie à la conception des bâtiments, au choix des matériaux....
<b>DECHETS ET NUISANCES</b>	
Proposition de ne pas placer sur un même niveau les trois objectifs présentés concernant la diminution et la gestion des déchets (cf. article L541-1 code environnement). Proposition de reformulation : « Le SCOT s'inscrit dans les obligations réglementaires européennes et nationales. Le découplage entre croissance et production de déchets est poursuivi et amplifié. Ainsi, les objectifs sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>- De contribuer en priorité à réduire les déchets à la source</li> </ul>	<b>Il est proposé de reformuler le paragraphe en ce sens p.64 du DOO (II.4.D.a).</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- De privilégier ensuite la réutilisation puis de développer et de renforcer les filières de recyclage des déchets</li> <li>- De poursuivre enfin la valorisation énergétique et organique des déchets non réutilisables et non recyclables. »</li> </ul>	
<b>MISE EN ŒUVRE ET EVALUATION</b>	
<p>Le DOO ne précise pas le calendrier de mise en œuvre du SCOT ni la période et la méthodologie de révision.</p>	<p>Il est indiqué p.9 du DOO que « l'application du SCOT est prévue pour une durée de 18 ans, à partir de son entrée en vigueur ». Pour certaines orientations (extension urbaine pour l'économie et développement des pôles de vie), le SCOT s'appuie sur deux phases de réalisation : de l'entrée en vigueur du SCOT jusqu'en 2023 puis de 2024 à 2033.</p> <p>La période (évaluation tous les 6 ans au plus tard) et la méthodologie d'évaluation du SCOT ne sont pas présentées dans le DOO mais dans le Tome IX (Suivi de la mise en œuvre du SCOT et évaluation).</p>
<b>GRAND PORT MARITIME DE ROUEN (AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES ET REMARQUES)</b>	
<b>REMARQUES GENERALES</b>	
<p>Dans le SCOT, préférer la dénomination « Grand Port Maritime de Rouen » à « Port »</p>	<p><b>Il est proposé de procéder à cette modification et d'utiliser la dénomination « Grand Port Maritime de Rouen » pour nommer l'entité.</b></p>
<p>Cartographies des documents du SCOT manquent globalement de lisibilité (source d'ambiguïtés), soit par défaut d'affichage de certaines couches ou par manque de précision sur l'emplacement de zones.</p>	<p>Il est rappelé que le SCOT, notamment les cartes du DOO, n'a pas vocation à identifier voire délimiter précisément les zones, les trames, etc.</p>
<p>Observations sur les cartes méritant considération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La suppression de la Darse des Docks comme réservoir de biodiversité de la trame aquatique et humide</li> <li>- Une mise en valeur de la Seine comme axe structurant à l'instar des réseaux routier ou ferré</li> <li>- Interface ville-port mal cartographiée</li> </ul>	<p>Voir réponse apportée ci-après sur la Darse des Docks.</p> <p>La carte « Favoriser une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique » (p.135 du DOO) identifie déjà la Seine comme un axe structurant pour valoriser le transport fluvio-maritime.</p> <p>Il est rappelé qu'il s'agit d'un figuré de principe. <b>Il est néanmoins proposé de le réajuster au regard des emprises portuaires (notamment au niveau de Petit-Couronne et Grand-Couronne)</b> et, parce que cette interface ne concerne pas uniquement les emprises appartenant au Grand Port Maritime de Rouen (cf. DOO p.52), <b>il est proposé de renommer cette interface « Ville / zone portuaire et industrielle » (légende de la carte du DOO p.131 et titre du II.3.D.c p.52 du DOO).</b></p>

<p>- Le corridor écologique à restaurer au niveau des communes de la Bouille et Moulineaux à réajuster (emplacement aléatoire en traversée de Seine de Sahurs à la forêt de La Londe)</p>	<p>Ce corridor n'étant identifié ni dans le SRCE ni dans le Plan de Parc du PNR des Boucles de la Seine Normande, <b>il est proposé de le supprimer</b>, d'autant plus que la zone humide concernée est identifiée comme réservoir de la trame aquatique et humide, et est donc déjà protégée au titre des dispositions relatives à cette trame.</p>
<p><b>ARMATURE URBAINE</b></p>	
<p>Ecoquartier Flaubert : préciser que l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire de la Presqu'île Elie et un pôle de service portuaire sont également projetés</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter, p.10 du DOO (I.1.A), à la fin du paragraphe suivant :</b> « Au droit du Pont Flaubert, sur la zone privilégiée pour les locaux et halls d'activités économiques, est prévue le raccordement définitif au pont Flaubert et la requalification de la Sud III. <b>Un pôle de service portuaire est également projeté. L'ensemble des aménagements prévus doit contribuer à préserver voire améliorer les accès routiers et ferroviaires. »</b></p>
<p><b>RECONQUÊTE URBAINE</b></p>	
<p>Dans les principes guidant la restructuration des espaces urbanisés, ajouter « la conservation et le développement du foncier nécessaire au maintien et au déploiement des activités économiques »</p>	<p>Les principes de restructuration énoncés s'entendent de façon générale sans que soit ciblée une catégorie d'espaces en particulier. La conservation et le développement du foncier nécessaire au maintien et au développement des activités économiques sont évoqués en page 17 du DOO selon une approche géographique.</p>
<p>p.17 du DOO, modifier dans le paragraphe 4 : « Les grandes emprises le long de la Seine, principalement identifiées pour le développement de l'activité portuaire, industrielle et logistique constituent un vaste potentiel <u>pour l'accueil et le développement des activités économiques en lien ou non avec la voie d'eau</u> et dont l'un des enjeux est la gestion des interfaces entre <u>la ville et le port.</u> »</p>	<p><b>Il est proposé de modifier le paragraphe en ce sens p.17 du DOO (I.2).</b> Cette modification permet d'affirmer la vocation future des emprises concernées.</p>
<p><b>URBANISME DURABLE</b></p>	
<p>Nuancer les propos favorisant le développement d'activités économiques compatibles avec l'accueil de logements dans les secteurs d'activités économiques requalifiés dans le tissu urbain (exception pour les sites ou friches portuaires)</p>	<p>Il ne paraît pas nécessaire d'introduire une exception pour les sites ou friches portuaires dans la mesure où il s'agit dans le DOO d'une orientation incitative: « la diversification des secteurs d'activité économiques <u>est encouragée</u>, notamment à l'occasion de leur requalification, lorsque le site est inséré dans le tissu urbain. »</p>
<p><b>ARMATURE NATURELLE</b></p>	
<p>Confirmer que sont bien autorisées dans le réservoir aquatique de la Seine les interventions de type enrochement et endiguement de certaines berges à des fins de préservation des écosystèmes, de sécurisation de la navigation et des infrastructures en arrière des ouvrages, mais également de protection des biens et des personnes</p>	<p>Le projet de SCOT a pris en compte les dispositions du SRCE en identifiant dans le DOO la Seine comme un réservoir de la trame aquatique et humide. Le DOO rend possible, mais de manière limitée, les interventions de type enrochement ou endiguement de certaines berges puisqu'il est prévu en page 34 que « l'artificialisation des berges, notamment de Seine, <u>est limitée</u> et le maintien, voire la restauration des milieux naturels de place en place sur les deux rives y est recherché. »</p>



	<p>Une seule interdiction faite aux enrochements et endiguements est prévue pour la zone de franchissement de la grande faune identifiée au droit de la Seine (cf. réponse apportée ci-après / DOO p.31 §1)</p>
<p>Il est important que tous les aménagements réalisés sur et en lien avec la voie d'eau, qu'ils soient publics ou privés, soient bien intégrés dans les prescriptions pour les réservoirs. Expliciter la notion d'ouvrage ou d'installation d'intérêt public général (dragage, appontement, poste d'accostage, ducs d'albe...) et préciser « une exception faite pour les activités en lien avec la voie d'eau, avec une possibilité d'édification ou de restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau pour le réservoir que constitue la Seine »</p>	<p>Les ouvrages et installations d'intérêt public général (p.29 du DOO) ne comprennent pas de manière systématique les aménagements réalisés sur et en lien avec la voie d'eau.</p> <p>Aussi, pour permettre la réalisation de ces aménagements, indispensables au développement des activités économiques portuaires, <b>il est proposé non pas d'introduire une exception pour les activités en lien avec la voie d'eau dans les dispositions générales sur les réservoirs (p.29 du DOO) mais d'ajouter cette exception dans la trame aquatique uniquement (la plus concernée), pour les réservoirs et corridors (par souci de cohérence), avec l'application de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dernier paragraphe p.33 du DOO : « Dans ces réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. <b>Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser</b> ».</li> <li>- Idem p.35 du DOO (2<sup>ème</sup> paragraphe de la partie sur les corridors de la trame aquatique et humide).</li> </ul>
<p>Retirer la Darse des Docks (Petit Couronne) de la cartographie en tant que réservoir de biodiversité de la trame aquatique (zone envasée sans intérêt écologique) pour ne pas compromettre son éventuelle reconversion</p>	<p>Le réservoir de biodiversité identifié sur la carte de l'armature naturelle comprend l'ensemble de la voie d'eau, incluant la Darse de Docks. Aussi, les arguments fournis par le Grand Port Maritime de Rouen (darse envasée, sources de pollution des sédiments) ne permettent pas de justifier le retrait de cette darse des réservoirs de la trame aquatique et humide. L'envasement de cette darse et la pollution potentielle des sédiments ne signifient pas qu'elle ne présente pas d'enjeux écologiques. Ce secteur est donc maintenu en réservoir. Cependant, la proposition d'introduire une exception dans cette trame pour l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser (voir plus haut), rend possible, sous conditions, la réalisation de projets portuaires sur ce secteur.</p>
<p>Carte armature naturelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- retirer des réservoirs de la trame aquatique et humide les terrains du GPMR à proximité directe de RVSL Aval (Moulineaux)</li> <li>- retirer des réservoirs de la trame aquatique et humide le bois alluvial à l'embouchure du ruisseau des Fontaines (boisement dégradé selon GPMR)</li> <li>- Désigner le marais d'Aulnay comme réservoir de la trame aquatique et humide</li> </ul>	<p>La Métropole ne dispose pas d'éléments tangibles permettant de justifier le retrait de ces terrains de la trame aquatique et humide, ni l'ajout d'un nouveau réservoir. Il est rappelé que les réservoirs et les corridors sont définis et délimités plus précisément à l'échelle locale. Il appartiendra ainsi au PLU d'affiner la trame aquatique et humide sur ce secteur, si besoin, au regard des enjeux locaux. En outre, dans le cadre de l'élaboration en cours du PLU de Moulineaux, les enjeux portuaires et les enjeux de biodiversité pourront être intégrés dans le cadre de la définition d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le secteur en question. Par ailleurs, l'introduction dans les réservoirs et les corridors de la trame aquatique et humide d'une exception autorisant l'édification et la restauration</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

	d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser rend possible, sous conditions, la réalisation de projets portuaires sur ce secteur.
Préciser la notion de « corridor identifié en Seine »	Afin de lever l'ambiguïté liée au terme corridor, <b>il est proposé de reformuler le paragraphe en question p.31 (II.1.B) de la manière suivante : « Les zones de franchissement de la grande faune (en particulier les ongulés) les plus menacés, sont délimitées [...]. Le maintien de la zone de franchissement identifiée au droit de la Seine passe par le maintien du caractère naturel des berges pour permettre la traversée du fleuve à la nage par les animaux. Ainsi, les enrochements et endiguements y sont proscrits. »</b>
Ne pas généraliser l'interdiction faite aux enrochements et endiguements, ou prévoir une « exception faite pour les activités en lien avec la voie d'eau, avec une possibilité d'édification ou de restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau pour le réservoir que constitue la Seine »	Cette interdiction n'est pas généralisée, elle n'est identifiée que pour la zone de franchissement de la Seine (entre les forêts de Roumare et de Mauny).
Intégrer la notion de protection des biens et des personnes et l'entretien d'ouvrages existants	Cette proposition est hors sujet par rapport à la problématique de la restauration des zones de franchissement de la grande faune.
Prévoir une souplesse dans le cas où des enrochements (pouvant offrir des habitats pour la faune aquatique) seraient proposés à la place de digues par exemple	L'interdiction stricte liée aux enrochements et endiguements ne s'applique que pour la zone de franchissement identifiée en Seine, ce qui ne justifie pas d'intégrer la souplesse demandée.
Pour les réservoirs boisés, attention à ne pas rajouter de contrainte réglementaire supplémentaire dans les zones Natura 200 ou les ZNIEFF, qui n'interdisent pas les projets d'aménagement	Les orientations du DOO sur les réservoirs boisés sont justifiées par la qualité des milieux boisés. Les projets d'aménagement n'y sont autorisés que de manière exceptionnelle avec l'application de la doctrine Eviter Réduire Compenser.
En plus des autorisations d'affouillements et d'exhaussements dans les réservoirs de la trame aquatique et humide, préciser que sont également autorisés « les ouvrages et installations liés à la voie d'eau »	Voir réponse précédemment formulée. <b>Il est proposé d'introduire une exception dans la trame aquatique uniquement, pour les réservoirs et corridors (par souci de cohérence), avec l'application de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dernier paragraphe p.33 du DOO : « Dans ces réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. <b>Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine Eviter-Réduire-Compenser</b> ».</li> <li>- Idem p.35 du DOO (2<sup>ème</sup> paragraphe de la partie sur les corridors de la trame aquatique et humide).</li> </ul>
Recul de constructibilité de 5 mètres minimum par rapport aux berges trop contraignant : souligner « l'exception pour les	Pour les cours d'eau non concernés par le SAGE Cailly-Aubette-Robec, il s'agit d'une <u>orientation incitative</u> dans le DOO (le terme « recommandé » est employé). De plus, il est explicitement prévu que le recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, agricole, etc...).

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

infrastructures et ouvrages des activités, existantes ou à créer, en lien avec la voie d'eau ».	Cependant, pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de préciser p.34 du DOO (II.1.C.b)</b> : « ... Ce recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, agricole, <b>zone portuaire</b> , etc...)... »
Dans les zones humides, laisser la possibilité pour le Grand Port Maritime de Rouen de créer un passage pour les dispositifs de refoulement pour le remblaiement / réaménagement de carrières, en particulier dans les boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges.	Le SCOT évoque le remblaiement p.66 du DOO (II.4.D.d) où il est indiqué que : « Le remblaiement après extraction est recommandé ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (cultures, boisement alluvial...) et la remise en état écologique du site. » Cependant, il est rappelé que le SCOT est un document d'orientation, et le niveau de détail demandé n'est pas de son ressort.
Mentionner que l'utilisation de matériaux tels que les sédiments issus du dragage peut être envisagée.	Il est proposé d'ajouter cette mention p.66 du DOO : « Le remblaiement après extraction est recommandé ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (cultures, boisement alluvial...) et la remise en état écologique du site. <b>A cet égard, les sédiments issus du dragage de la Seine sont une source potentielle de remblaiement des carrières à valoriser, dès lors qu'ils ne présentent pas de risque de pollution. »</b>
Carte armature naturelle : retirer la zone à Yville sur Seine correspondant à une exploitation de carrière déjà autorisée – prendre en compte les autorisations existantes.	Cette zone est également identifiée en réservoir silicicole dans le SRCE, c'est pourquoi elle est identifiée comme tel dans le SCOT. D'un point de vue méthodologique, pour élaborer la cartographie du SRCE et du SCOT, il n'y a pas eu de superposition entre les données sur la biodiversité et les autorisations d'exploitation de carrières. Aussi, il est précisé p.29 du DOO que les réservoirs de biodiversité sont définis à l'échelle locale et il est rappelé que le SRCE (p.46) indique que « les collectivités, via leurs documents d'urbanisme, doivent reprendre les éléments du SRCE, les adapter et les préciser au regard des dynamiques et des enjeux locaux [...] ». Ainsi il appartiendra au PLUi d'ajuster la délimitation du réservoir silicicole en question au regard de la réalité du terrain (présence d'une carrière en cours d'exploitation notamment).
<b>PAYSAGES</b>	
Préciser que les cheminements en bordure de cours d'eau, notamment en bord de Seine, doivent prendre en compte «les contraintes liées à la sûreté portuaire qui impose notamment la clôture des zones d'accès aux navires »	<b>Il est proposé de compléter p.45 du DOO (II.3.A.b)</b> : « Les cheminements en bordure de cours d'eau [...] sont maintenus et renforcés dans leur continuité, en prenant en compte les risques liés aux industries en bord de Seine, <b>et les contraintes liées à la sûreté portuaire.</b> »
<b>RISQUES, NUISANCES ET RESSOURCES</b>	
Nécessité de la mise en cohérence des orientations du SCOT avec le PGRI en cours, notamment pour prendre en compte l'exception portuaire qui devrait être reconnue dans le PGRI pour le traitement de certaines problématiques	Il est précisé dans le DOO p.59 que : « Une partie du territoire étant identifiée comme TRI d'inondation, les projets d'aménagement seront compatibles, à compter de son approbation, avec le PGRI du Bassin Seine-Normandie. » Par ailleurs, dans le Tome VIII, p.41 il est rappelé que le SCOT devra être rendu compatible, si nécessaire, avec les orientations du PGRI lorsqu'il aura été approuvé. Ainsi, si l'exception portuaire est effectivement reconnue dans la version approuvée du PGRI (mais qui ne l'est pas dans la version soumise à la consultation), elle sera intégrée au SCOT ultérieurement.

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

Nuancer les prescriptions du SCOT concernant l'interdiction du remblaiement et de l'endiguement (sauf pour protéger les milieux déjà urbanisés) ou mettre en exergue « l'exception pour les infrastructures et ouvrages en lien avec la voie d'eau »	Dans le DOO p.58 (II.4.B.c), afin de lever l'ambiguïté avec la prescription d'évitement des remblais en zone inondable, <b>il est proposé de sortir l'exception de la parenthèse pour l'intégrer dans le texte</b> : « D'une manière générale, les remblais doivent être évités dans les zones inondables, sauf pour l'édification d'ouvrages de protection contre les inondations telles que les digues et dans la mesure où cela n'aggrave pas le risque d'inondation à l'aval. »
Préciser que la Métropole dispose déjà d'infrastructures portuaires qui permettent le report modal des flux pour limiter le transport de marchandises par la route	L'état des lieux des infrastructures de toutes natures trouve place dans le Diagnostic (Tome III). Pour sa part, le DOO fixe l'objectif d'incitation au report modal pour le transport de marchandises, par la valorisation du transport fluvio-maritime et le renforcement des infrastructures ferroviaires existantes (p 121-122).
Mentionner parmi les matériaux locaux recyclés et renouvelables les sédiments issus du dragage de la Seine pour lesquels les valorisations sont possibles. Préciser que le remblaiement des carrières peut se faire avec les sédiments de dragage.	Il est proposé de compléter p.66 du DOO (II.4.D.d) : « Le remblaiement après extraction est recommandé ainsi que le retour à la vocation d'origine du sol (cultures, boisement alluvial...) et la remise en état écologique du site. <b>A cet égard, les sédiments issus du dragage de la Seine sont une source potentielle de remblaiement des carrières à valoriser, dès lors qu'ils ne présentent pas de risque de pollution.</b> »
<b>ECONOMIE</b>	
Tableau des zones structurantes et d'appui, préciser la vocation des 2 sites : - RVSL : vocation « logistique portuaire » - Petit-Couronne : vocation « industrie portuaire »	Le parti pris dans le DOO est d'afficher une vocation générale dominante : industrie, logistique, tertiaire, mixte, mixte/artisanal. La précision « logistique portuaire » ou « industrie portuaire » n'est pas du niveau du SCOT.
Secteur du Jonquay : - Le mentionner dans le tableau comme zone d'extension de la filière industrie/logistique fluviale - Le mentionner dans la présentation des sites p.88 et suivantes - L'ajouter dans la cartographie des zones de développement économique	<b>En raison des enjeux et des potentiels de développement d'activités logistiques et industrielles portuaires que représente ce site, il est proposé de mentionner la zone du Jonquay dans le texte p.89 du DOO (III.3.A.a).</b> Cette zone étant inscrite dans le PDADD de Seine Sud, il est proposé de la mentionner dans le paragraphe sur le projet Seine Sud (p.89), en tant que secteur potentiel de poursuite du développement économique. Cependant, aucun projet n'étant pour le moment précisément identifié sur cette zone, qui est un secteur potentiel de développement et non un secteur de projet, il est proposé de ne pas la localiser sur la carte, ne pas l'inscrire en zone d'appui dans le tableau p.88, et ne pas identifier de surface.
Préciser quelles zones (« essentiellement les zones de proximité » mais pas seulement) vont être réajustées, redimensionnées voire supprimées	Les zones de proximité ne sont pas représentées cartographiquement dans le DOO mais sont définies comme les zones ayant un intérêt principalement local. Afin de répondre aux objectifs fixés en termes de consommation d'espaces pour l'activité économique (380 ha), et au regard du potentiel identifié dans les documents d'urbanisme en 2013 (586 ha) certaines zones devront être reconsidérées. Les zones concernées ne sont pas identifiées à ce jour, ce travail d'identification sera mené dans le cadre de l'élaboration du PLUI.
Modifier la rédaction concernant le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne : « la réindustrialisation du site en lien avec les infrastructures portuaires gérées par le GPMR »	<b>Il est proposé de modifier le p.89 du DOO (III.3.A.a) :</b> « la réindustrialisation du site en lien avec <del>la</del> <b>plateforme des infrastructures portuaires gérées par le</b> Grand Port Maritime de Rouen »

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

Préciser que la zone aval RVSL est destinée à accueillir des entrepôts <u>logistiques</u>	<b>Pour lever toute ambiguïté, il est proposé de compléter le paragraphe en ce sens p.90 du DOO (III.3.A.a).</b>
Rappel des objectifs temporels de réalisation (tableau) : - RVSL amont et quai de Petit-Couronne : court terme - RVSL aval : moyen terme	Il est rappelé en page 9 du DOO que le SCOT s'appuie sur deux phases de réalisation souhaitées : la première phase couvrant la période d'entrée en vigueur du SCOT jusqu'en 2023, la seconde phase couvrant la période 2024-2033. Dans le tableau p.95 du DOO, la réalisation des zones industrialo portuaire de Petit-Couronne et RVSL sont bien prévues en phase 1 du SCOT (d'ici 2023, donc à court ou moyen terme).
<b>COHERENCE URBANISATION / TRANSPORTS EN COMMUN</b>	
Lever l'ambiguïté entre l'orientation indiquant que « les projets urbains situés en dehors des périmètres d'attractivité des transports en commun réguliers ne sont pas prioritaires » et la carte p.24 du tome V qui identifie le secteur aval de RVSL en dehors du périmètre d'attractivité des TC	Pour lever toute ambiguïté, <b>il est proposé de préciser p.109 du DOO (III.5.C) que</b> : «Les projets urbains ( <b>à vocation d'habitat ou mixte</b> ) situés en dehors des périmètres d'attractivité des transports en commun régulier ne sont pas prioritaires »
<b>ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT (Tome IV)</b>	
p.65 : revoir la définition des corridors à faible / fort déplacement (voir SRCE)	<b>Il est proposé de reformuler le paragraphe relatif aux corridors à faible et fort déplacement de la manière suivante</b> (Tome IV p.65) : « [...] La cartographie du projet de SRCE identifie les sous-trames aquatique, humide, sylvo-arborée, calcicole, silicicole. Pour chaque sous-trame sont <b>précisés cartographiés, à l'échelle du 1/100 000<sup>ème</sup></b> , les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques pour les espèces à faible déplacement, <b>ces derniers étant définis par modélisation</b> . Sont également cartographiés des corridors pour les espèces à fort déplacement sans distinction de la sous-trame <b>traduisant la perméabilité des milieux ; il s'agit de corridors paysagers complexes dans lesquels se trouvent les milieux interstitiels de grand intérêt pour les continuités écologiques (haies, mares, bandes enherbées, prairies, lisières de bosquets, bois, fossés, bords de chemins, bermes de route...)</b> . Enfin le SRCE identifie <del>ainsi que</del> les discontinuités (infrastructures, obstacles à l'écoulement ou en lien avec l'occupation des sols de l'espace rural). »
p.45 : carte « répartition des grands habitats naturels au sein de l'occupation du sol du territoire de la CREA » non lisible (on ne distingue pas la trame arborée en ville).	Afin d'améliorer la lisibilité de la carte, <b>il est proposé d'améliorer la légende pour qu'elle corresponde mieux à la carte, et d'agrandir la carte.</b>
p.48 : parmi les ENS cités : préciser que la Vallée alluviale du trou Buquet à Anneville-Ambourville et Yville-sur-Seine appartient au domaine public naturel géré par le GPMR	<b>Afin de compléter les informations, cette précision sera apportée.</b>
p.50 : carte des inventaires et mesures de protection et gestion des milieux naturels : certains terrains du GPMR sont désignés comme zones humides suivant les critères de l'arrêté 2009, or les études du GPMR montrent des périmètres différents.	Cette carte identifie deux types de zones humides : celles définies suivant les critères de l'arrêté 2009 et celles identifiées par le SAGE. Aussi, dans un souci d'homogénéisation des sources de données utilisées pour la réalisation de cette carte, la proposition d'utiliser d'autres données issues des études du GPMR pour l'identification des zones humides n'est pas retenue.

p.52 : concernant les mares, préciser que « des études sont menées pour reconnecter ce marais aux autres zones humides de la zone portuaire, <u>existantes ou à créer</u> »	<b>Afin de compléter les informations, cette précision sera apportée.</b>
p.56 : carte sur la trame bleue peu lisible – il semble manquer l’embouchure du ruisseau des Fontaines sur la commune de Moulineaux	<b>Il est proposé d’ajouter la partie busée du ruisseau (trait rouge). Aussi, il est proposé d’agrandir la carte pour la rendre plus lisible.</b>
p.57 : sites stratégiques pour la restauration des zones humides : les informations ne semblent pas coïncider avec celles du GPMR. Des sites de projets de renaturation ne figurent pas sur la carte. Peuvent être cités les projets de renaturation portés par le GPMR (berge du Jonquay et de la Martellerie)	<b>Il est proposé d’ajouter ces sites mais de les distinguer des 4 sites stratégiques identifiés par le GIP Seine Aval.</b>
p.97 : Boucle d’Anneville-Ambourville : préciser que l’expérimentation de remblaiement de la carrière d’Yville-sur-Seine par des sédiments de dragage du GPMR est terminée et a abouti à des résultats positifs (voir proposition de remplacement du paragraphe entier p.98 dans l’avis GPMR) et ajouter la ballastière expérimentale sur la cartographie	Cette expérimentation est toujours en cours et l’ensemble des résultats n’est pas encore connu, c’est pourquoi il est proposé de ne pas intégrer la proposition de rédaction fournie par le GPMR. <b>Il est proposé de faire figurer la localisation de la ballastière sur la carte p.99 du Tome IV (« Emprises des surfaces déjà exploitées et zones à enjeux environnementaux sur la boucle d’Anneville-Ambourville »).</b>
<b>ANALYSE DES INCIDENCES (Tome VII)</b>	
p.54 : Retirer la cartographie faisant référence aux zones dédiées au crapaud calamite car non validée par le GPMR et devant faire l’objet d’études complémentaires	<b>Il est proposé de retirer cette carte</b> , dans la mesure où elle n’est pas validée. En revanche, <b>il est proposé que le zoom sur le projet RVSL dans l’évaluation environnementale fasse l’objet de compléments</b> suite aux observations émises dans le cadre de l’enquête publique du SCOT.
p.29 : Participation des anciennes carrières à l’armature naturelle : citer l’exemple de remblaiement par des sédiments de dragage sur la boucle d’Anneville Ambourville	<b>Afin de compléter les informations, cet exemple sera cité.</b>
p.53 : Supprimer « et plus particulièrement pour l’alimentation du marais d’Aulnay » car pas de connexion existante entre la Seine et le marais.	<b>Il est proposé de supprimer cette précision.</b>
<b>GIP SEINE AVAL (AVIS AVEC PROPOSITIONS)</b>	
<b>TOME II</b>	
<b>p.11</b> (pressions) : ajouter « une perte et une uniformisation des habitats écologiques offerts par la Seine pour la faune aquatique, en lien avec le fort degré d’aménagement du fleuve »	<b>Il est proposé d’ajouter ce constat plutôt p.14 (espaces naturels et biodiversité) que p.11 car il s’agit plus de pressions sur la biodiversité que sur les paysages.</b>

<b>p.14</b> (espaces naturels et biodiversité) : ajouter des éléments sur les habitats subtidaux et intertidaux de la Seine : à préserver/restaurer	Ces éléments sont trop précis et techniques pour être mentionnés dans le Tome II, qui est un résumé non technique.
<b>p.18</b> (sol) : ajouter « une problématique de stocks de contaminants présents en profondeur et potentiellement remobilisables dans le milieu, dans certaines vasières du lit mineur de la Seine »	<b>Il est proposé d'ajouter cette problématique en 3<sup>ème</sup> puce dans le 1<sup>er</sup> paragraphe p.18.</b>
<b>p.18</b> (risques naturels – inondation) : préciser que le niveau de la Seine est lié à la conjugaison de plusieurs paramètres : débit, coefficient de marée et la météo (vent et pression atmosphérique) et parler de l'élévation du niveau marin	Ces éléments sont trop précis et techniques pour être mentionnés dans le Tome II, qui est un résumé non technique (mais ces éléments sont bien précisés dans le tome IV p.107).
<b>p.18</b> (risques naturels – inondation) : préciser qu'une partie du territoire est classée en TRI et parler des PPRi	Les PPRi existants sont évoqués (dernier point du paragraphe « des inondations par débordement de la Seine » p.18). <b>Néanmoins, il est proposé d'ajouter une mention sur le classement d'une partie du territoire en TRI.</b>
<b>TOME III</b>	
<b>p.9</b> (La Seine) : préciser que sur le territoire du SCOT, on est dans la partie estuarienne de la Seine (effet de la marée, même si l'eau est douce)	Cette partie (p.9 du Tome III) présente les paysages de la Seine, donc cette précision qui concerne plus le fonctionnement du fleuve y trouve difficilement sa place.
<b>p.43</b> (territoires vulnérables face aux risques naturels) : préciser qu'une partie du territoire est classée en TRI	<b>Il est proposé d'ajouter une mention sur le classement d'une partie du territoire en TRI, en précisant que la démarche d'élaboration du PGRI est en cours au moment de l'approbation du SCOT.</b>
<b>TOME IV</b>	
<b>p.23 et suivantes</b> (entités paysagères) : les berges de Seine sont évoquées, mais jamais le cours d'eau en tant que tel (présence d'une faune aquatique, passage de migrateurs, habitats intertidaux et subtidaux,...)	La Seine est dans cette partie présentée sous l'angle du paysage. C'est dans la partie relative à la trame bleue du territoire (p.55 et suivantes) que la Seine est présentée comme cours d'eau.
<b>p.43</b> : les <b>continuités transversales</b> sont évoquées mais très peu reprises par la suite et manquent notamment dans les enjeux à la fin (p 192). Il s'agit des continuités, pas uniquement avec les affluents, mais également avec : 1/les réseaux de fossés (clapets anti-retours), 2/les prairies humides (débordement de Seine aux grandes marées ou à marée haute dans des prairies sans enjeux de protection des biens et des personnes, 3/ les anciennes annexes hydrauliques aujourd'hui déconnectées du type bras morts ou secondaires (évoqué page 57 pour le bras mort de St-Etienne du Rouvray par exemple), trous de Seine...	<b>Il est proposé d'ajouter la préservation et la restauration de ces continuités entre la Seine et l'ensemble des affluents et des éléments cités ci-contre p.57 du Tome IV (dernier paragraphe) : « Les enjeux de restauration des continuités aquatiques sont ainsi très importants. Cela concerne les continuités longitudinales mais également transversales avec les réseaux de fossés, les prairies humides, les anciennes annexes hydrauliques comme les bras morts ou secondaires... Parmi les actions prioritaires identifiées par le SRCE figure la réouverture d'un tronçon du Cailly, projet étudié par le SAGE Cailly Aubette Robec. L'atteinte des objectifs de « bon potentiel » du Cailly en 2027 (définis par le SDAGE Seine-Normandie) est en effet conditionnée par la restauration des continuités écologiques. L'actuel passage sous le Marché d'intérêt national est un obstacle majeur pour tous les poissons. »</b>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<p><b>p.43</b> : les <b>bassins portuaires</b> sont des zones de repos très importantes pour les poissons de Seine, qui en aval de Oissel, ne trouvent quasiment plus d'annexes hydrauliques hormis ces bassins. Ils ont donc un rôle écologique très important, pris en considération dans le cadre du bassin au bois de l'éco-quartier Flaubert (cf. page 57). Ce rôle ne doit également pas être négligé non plus pour les autres bassins, Saint-Gervais etc. dans les futurs aménagements.</p>	<p><b>Il est proposé d'évoquer l'enjeu du maintien voire de la restauration de ces bassins portuaires p.55, en ajoutant la phrase suivante</b> : « Certains bassins portuaires jouent également un rôle écologique important dans la trame verte et bleue, en tant que zone de repos pour les poissons de Seine qui, en aval de Oissel, ne trouvent quasiment plus d'annexes hydrauliques hormis ces bassins. »</p>
<p><b>p.43</b> : Le SDAGE ne parle t'il pas aussi de la restauration des connexions des zones humides à leur cours d'eau ?</p>	<p>A cet endroit dans le tome IV, seuls figurent les principaux objectifs du SDAGE, parmi lesquels ne figure pas ce point plus précis concernant la restauration des connexions des zones humides à leurs cours d'eau. Cependant, les orientations du SDAGE sont détaillées plus précisément dans le tome VIII du rapport de présentation.</p>
<p><b>p.44</b> : la doctrine ERC fait-elle partie des outils de protection confiés aux Départements ?</p>	<p>Il n'est pas du ressort du SCOT de le préciser.</p>
<p><b>p.55</b> : "<i>La vallée de la Seine est notamment un axe majeur pour la migration des oiseaux</i>" mais aussi pour les <b>poissons</b>.</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter « et des poissons ».</b></p>
<p><b>p.55</b> : "<i>Cette trame de milieux aquatiques inclut également les connexions avec les eaux souterraines, notamment de <b>type karstique</b> dans les plateaux calcaires</i> " =&gt; karstique ou <b>alluvial</b> (cf. la nappe d'accompagnement de la Seine, affleurante, selon les périodes, dans les marais).</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter « ou alluvial ».</b></p>
<p><b>p.55</b> : "<i>A ce réseau s'ajoutent des ensembles de mares et bassins qui complètent une trame d'habitats liée aux eaux courantes et stagnantes permanentes ou temporaires</i>" =&gt;En vallée de Seine, l'ensemble du <b>réseau de fossés</b> est aussi important et en lien avec celui des mares et des bassins. Il faudrait l'ajouter.</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter une mention au réseau de fossés.</b></p>
<p><b>p.55</b> : "<i>L'influence maritime est perceptible jusqu'à Rouen avec un marnage notable</i>" =&gt;notable (= environ <b>3,6 m en conditions moyennes</b>) [pour un débit moyen de 400 m<sup>3</sup>/s et un coefficient de marée de 85].</p>	<p><b>Il est proposé de préciser la hauteur de marnage (= environ 3,6 mètres en conditions moyennes) plutôt que de le qualifier de « notable ».</b></p>
<p><b>p.55</b> : "<i>Enfin, les berges sont canalisées sur la majorité du parcours depuis la Manche.</i>" =&gt;à mettre à la ligne pour y accorder l'importance nécessaire.</p>	<p><b>Il est proposé de mettre cette phrase à la ligne et remplacer « canalisées » par « endiguées et revêtues » (c'est le fleuve qui est canalisé, non les berges – cf. remarque suivante).</b></p>
<p><b>p.55</b> : "<i>Le fleuve est aujourd'hui profondément modifié</i> :" Il est proposé d'ajouter :</p>	<p><b>Il est proposé de rajouter ces points comme causes de modification du fleuve.</b></p>

Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête



<p>1/ l'Approfondissement du chenal,  2/ les dépôts de sédiments de dragages sur les berges et zones riveraines (Sahurs, Quevillon, Bardouville, Anneville-Ambourville, Jumièges...)  3/le remaniement des îles et les berges en amont de Rouen, pour faciliter la navigation (fusions d'îles, arasement d'îles, raccordement à la berge...) entraînant la disparition de nombreuses annexes hydrauliques très diversifiées  Il est proposé de mettre en avant (en allant à la ligne) : "<i>Les berges, sont canalisées [endiguées <b>et revêtues</b>] sur la majorité du parcours depuis la Manche</i>". NB : c'est le fleuve qui est canalisé et non les berges.</p>	
<p><b>p.55</b> : "<i>...la quasi disparition des prairies inondées par la Seine. Cela a des conséquences multiples sur la flore et la faune. La conservation des dernières frayères à brochet constitue en conséquence un enjeu important,</i>".  En Seine, c'est de restauration de frayère à brochet qu'il s'agit (Saint-Aubin-les-Elbeuf) et non de conservation.</p>	<p><b>Il est proposé de remplacer « conservation » par « restauration ».</b></p>
<p><b>p.55</b> : dire que le régime hydrique de la Seine est contrôlé par les <b>réservoirs amont</b> est exagéré. La gestion de ces ouvrages n'a qu'un impact très limité sur le débit de la Seine sur ce secteur.</p>	<p><b>Il est proposé de préciser que « Cependant, sur le territoire de la CREA, très en aval de ces réservoirs, la gestion de ces ouvrages n'a qu'un impact très limité sur le débit de la Seine. »</b></p>
<p><b>p. 55</b> : compléter le paragraphe sur le barrage de Poses en disant qu'il est la limite artificielle de la propagation de la marée</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter cette précision.</b></p>
<p><b>p. 57</b> : "<i>Les pertes de nature ont été plus importantes encore sur les affluents de la Seine, plus vulnérables au manque d'espace (Austreberthe, Cailly, Aubette-Robec) et les prairies humides sont ainsi devenues des habitats très rares.</i>"  Est-ce bien certain ? source ? Il y a sans doute plus de seuils et barrages, mais les berges sont elles aussi aménagées ?, faut-il dire "plus importantes encore" ou bien préférer : "aussi très"</p>	<p><b>Il est proposé de remplacer « plus importantes » par « aussi très importantes ».</b></p>
<p><b>p. 57</b> : "<i>Suite aux études menées par le GIP Seine aval, qui ont permis d'identifier des sites stratégiques en matière de restauration des zones humides (16 sur le territoire), le PNR, le Département, le Grand port maritime de Rouen et la CREA se sont</i></p>	<p><b>Il est proposé de rédiger ce paragraphe de la manière suivante</b> : "Suite aux études menées par le GIP Seine aval, qui ont permis d'identifier des sites stratégiques en matière de restauration des zones humides (16 sur le territoire), le PNR, le Département, le Grand port maritime de Rouen et la CREA se sont positionnés en tant que maîtres d'ouvrage <b>potentiels</b> pour la restauration écologique d'une partie</p>

Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête

<p><i>positionnés en tant que maîtres d'ouvrage [potentiels] pour la restauration écologique d'une partie des sites. Ainsi, quatre sites font [ou pourraient faire] l'objet de projets de renaturation : le Bras mort de Saint- Etienne du Rouvray, la Darse de Oissel, le bassin au bois de la presqu'île Rollet (Eco-quartier Flaubert) et la filandre reliant la zone humide du Trait à la Seine."</i></p> <p>Pour être juste il est nécessaire d'ajouter les mots entre crochets.</p>	<p>des sites. Ainsi, quatre sites <b>identifiés comme prioritaires pourraient faire</b> l'objet de projets de renaturation (...) ».</p>
<p><b>p. 57</b> : "<i>Le Port de Rouen a également engagé des travaux de restauration [sur le site des Petits Saules à Sahurs] et sur le Marais de l'Aulnay à Grand-Couronne, en concertation avec [les communes]"</i></p> <p>Éventuellement ajouter les éléments entre crochets et compléter la fin du paragraphe avec [« D'autres projets sont à l'étude dans le cadre des mesures environnementales accompagnant les projets RVSL amont et aval, comme par exemple le débouché en Seine du ruisseau des Fontaines »].</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter le site des Petits Saules à Sahurs et de compléter le paragraphe concernant les projets à l'étude.</b></p>
<p><b>p.66</b> : « <i>l'élément majeur est la vallée de la Seine: continuités des milieux aquatiques et des zones humides avec ses affluents, couloir de migration des oiseaux</i> »,</p> <p>=&gt; La continuité entre la Seine et ses affluents n'est pas bonne (seuils franchissables uniquement à marée haute, barrages, canalisations). La continuité entre la Seine et <b>les fossés</b> (ou autres type de zones en eau permanente à marée basse) n'est pas évoquée non plus ici. Les connexions avec ces milieux ne sont pas bonnes car les fossés qui parcourent les zones humides ne fonctionnent quasiment qu'en mode "drainage"</p>	<p><b>Il est proposé de compléter la rédaction du paragraphe de la manière suivante</b> : « l'élément majeur est la vallée de la Seine : continuités des milieux aquatiques et des zones humides, avec ses affluents <b>et les réseaux de fossés, ces continuités n'étant pas toujours fonctionnelles aujourd'hui</b>, couloir de migration des oiseaux <b>et des poissons</b>, »</p>
<p><b>p.67</b> : "<i>d'un écreuil sensible à la continuité boisée, d'un crapaud qui exploite des habitats terrestres autour des points d'eau (...)"</i></p> <p>Donner aussi des <b>exemples aquatiques</b></p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter un exemple aquatique</b> : « [...] On peut imaginer ce que cela représente en considérant les besoins d'un écreuil sensible à la continuité boisée, d'un crapaud qui exploite des habitats terrestres autour des points d'eau où il se reproduit jusqu'à plusieurs kilomètres, d'un escargot qui ne connaît aucun obstacle et vit dans une multitude de micro-habitats situé à quelques mètres les uns des autres, <b>des poissons migrateurs qui doivent parfois parcourir plusieurs centaines de kilomètres entre l'estuaire et l'amont des bassins versants pour accomplir leur cycle de vie... [...]</b> »</p>
<p><b>p.110</b> : <b>supprimer cette phrase qui est erronée</b> : « <i>Le GIP Seine aval met également en œuvre des actions de protection des</i></p>	<p><b>Il est proposé de remplacer cette phrase par</b> : « Le GIP Seine aval <b>accompagne techniquement les maîtres d'ouvrage (Département, GPRM, VNF...)</b> qui <b>mettent en œuvre</b> des actions de protection des berges sur les communes de Freneuse, (...) ».</p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<i>berges [...] » : c'est le CG76 ou le GPMR ou VNF, et non le GIP Seine-Aval.</i>	
<p><b>p.192</b> : "1/ Faire de la préservation, [de la restauration] et de la valorisation des espaces naturels et agricoles et des paysages un axe majeur du projet de territoire (...)". Ajouter les mots entre crochets</p>	<p><b>Il est proposé de rajouter l'enjeu de restauration.</b></p>
<p><b>p.194</b> : « Une hiérarchisation par le niveau de prise en compte possible par le SCOT. En effet la portée et les leviers du SCOT ne sont pas égaux pour l'ensemble des enjeux environnementaux » La doctrine Eviter-Réduire-Compenser aurait-t-elle sa place ici ?</p>	<p>La doctrine ERC relève plus du DOO que des enjeux de l'EIE, c'est pourquoi il n'y est pas fait référence dans cette partie.</p>
<p><b>p.197</b> : la gouvernance, l'organisation et la bonne articulation des compétences entre le niveau de planification de gestion des milieux naturels (CREA) et les niveaux de mise en œuvre (CREA ou communal ?) (ex. marais du Trait, filandre du Trait...), n' auraient-elles pas leur place dans les enjeux ?</p>	<p>Cet enjeu de gouvernance pourrait être inscrit si les maîtres d'ouvrage étaient identifiés mais cela n'est pas du ressort du SCOT de les identifier.</p>
<p><b>p.197</b> : "Préserver et restaurer les forêts alluviales et prairies humides [et leur connexions au cours d'eau], pour leur richesse écologique, leur contribution à l'amélioration de la qualité des cours d'eau [et leurs fonctions écologiques notamment] : amélioration de la qualité des eaux, régulation des inondations [et des sécheresses, existence d'habitats complémentaires du cycle de vie des espèces aquatiques]" Ajouter les mots entre crochets.</p>	<p><b>Il est proposé d'intégrer ces propositions.</b></p>
<p><b>p.197</b> : <b>Reconnaître</b> la valeur écologique de la Seine et de ses affluents, ainsi que des milieux humides associés, au sein de la trame bleue Plus que reconnaître, il nous semble qu'il faille insister sur "<b>préserver et restaurer</b>" le fonctionnement écologique de la Seine en lien avec ses milieux connexes notamment ses affluents, les marais et leur réseau hydraulique, les bras morts, la nappe alluviale...</p>	<p><b>Il est proposé de maintenir le terme « reconnaître » et d'ajouter « préserver et restaurer ».</b></p>
<p><b>p.198</b> : "Préserver ou recréer des transitions douces entre espaces agricoles –espaces naturels (milieux humides, lisières forestières...) et zones urbaines" : l'idéal serait d'inclure dans ces lisières les <b>ripisylves</b> en considérant des transitions douces</p>	<p><b>Il est proposé de compléter cette orientation de la manière suivante :</b> « Préserver ou recréer des transitions douces entre <b>d'une part les</b> espaces agricoles ou espaces naturels (milieux <b>aquatiques</b> humides, lisières forestières...) et <b>d'autres part les</b> zones urbaines (<b>par exemple, zones tampons, bandes enherbées, boisées, ripisylves...</b>) ».</p>

Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête

entre les milieux aquatiques et les espaces agricoles, naturels et urbains.	
<b>TOME VII</b>	
<b>p. 12</b> : la rédaction de l'encadré vert ne nous apparait pas très clair. On a l'impression que rien n'est possible (premier alinéa) si il y a incidence sur des réservoirs et, dernier alinéa, il semble que tout soit possible quand même mais en mobilisant l'évitement, la réduction, la compensation. Si l'on prend l'exemple du contournement Est de Rouen et de son incidence sur les réservoirs de biodiversité que constituent l'île ou les berges sur lesquelles, le projet viendra appuyer ses piles de pont de franchissement de la Seine, dans quelle catégorie inscrivez-vous ce type d'aménagement?	Il est proposé de clarifier la rédaction dans cet encadré, en précisant notamment en introduction que « Les réservoirs de biodiversité sont préservés de toute ouverture à l'urbanisation, <b>avec un certain nombre d'exceptions que le SCOT définit précisément et encadre</b> ». Il est proposé d'apporter d'autres modifications dans la rédaction de cet encadré, en lien avec les modifications proposées dans les autres documents du SCOT, notamment le DOO.
<b>p.13</b> (encadré vert) : le "dérangement" est un facteur à prendre en compte dans l'aménagement des milieux naturels pour leur ouverture au public (zones ou périodes d'accès restreints par exemple).	<b>Il est proposé de préciser, p.13 du tome VII et p.97 du DOO, que les aménagements touristiques et de loisirs devront respecter la richesse et la fonctionnalité des milieux, ainsi que les besoins de quiétude des espèces animales.</b>
<b>p.14</b> : le risque de remobilisation de sédiments contaminés dans les substrats du lit mineur de la Seine lors de travaux d'aménagement devrait être indiqué. Ce risque est fort sur certaines zones hautement contaminées : cf. projet rhapsodis (GIP Seine-Aval) et étude à venir sur la localisation des points les plus contaminés du lit mineur.	<b>Il est proposé de préciser dans les incidences liées au renforcement du trafic sur la Seine (tome VII p.14) que les travaux d'aménagement pour la valorisation du transport fluvio-maritime peuvent également avoir pour incidence la remobilisation de sédiments contaminés dans les substrats du lit mineur de la Seine, et de préciser dans les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences, que le SCOT demande une vigilance particulière quant aux risques de mobilisation des polluants contenus dans les sédiments du lit mineur de la Seine.</b>
<b>DOO</b>	
<b>p.29</b> : "où les habitats peuvent assurer leur fonctionnement" Remplacer par "où les habitats <b>[permettent à certaines fonctions écologiques de se réaliser]</b> (alimentation ou reproduction pour des espèces, épuration des nutriments, stockage d'eau...).	<b>Il est proposé de remplacer cette phrase par : "où les habitats permettent aux fonctions écologiques de se réaliser ».</b>
<b>p. 29</b> : " Afin de garantir la protection et la préservation de la qualité écologique des réservoirs de biodiversité, ces derniers" Préciser qu'en cas de projet d'intérêt général avec incidence (ex. contournement est, Seine Sud...), des dérogations seront demandées.	Ces demandes de dérogations sont une obligation légale, il n'est pas du ressort du SCOT de les rappeler.

<p><b>p.31</b> : "empêcher les plantations d'espèces exotiques envahissantes "</p> <p>Proposition : "interdire les plantations d'espèces envahissantes et tout faire pour éviter leur implantation naturelle par dissémination"</p> <p>Ce qui pose problème, n'est pas leur caractère exotique ou non mais leur caractère envahissant. Pas besoin de préciser exotique. C'est restrictif et entaché de valeurs.</p>	<p>Le terme « interdire » est trop fort et concrètement, il semble difficile d'interdire ces plantations et d'éviter leur implantation naturelle par dissémination. Cette orientation telle qu'elle est proposée semble trop difficile à mettre en œuvre.</p> <p>Aussi, conformément à l'inventaire réalisé par le conservatoire botanique national de Bailleul, il convient de maintenir le terme « espèces exotiques envahissantes ».</p>
<p><b>p.31</b> : " afin de laisser s'exprimer la biodiversité spontanée qui se révélera " =&gt; qui <b>[devrait se révéler]</b></p>	<p><b>Il est proposé de prendre en compte cette proposition de rédaction.</b></p>
<p><b>p.33</b> : Les modalités de la protection <b>[et de restauration]</b> des lisières des autres forêts</p>	<p><b>Il est proposé de prendre en compte cet ajout.</b></p>
<p><b>p.33</b> : le schéma ne montre pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les continuités avec la Seine</li> <li>• à préserver (flèches bleues qui vont dans la Seine)</li> <li>• à restaurer (mettre une partie de la berge en digue et y ajouter une rupture rouge)</li> <li>- les îles = ce sont des réservoirs à protéger mais aussi des corridors</li> </ul>	<p>Pour traduire plus exactement les principes de préservation de la trame aquatique, <b>il est proposé de prolonger les continuités latérales jusque dans la Seine et d'ajouter une rupture de continuité (digue) sur la berge.</b></p> <p><b>Par ailleurs, il est proposé de préciser dans le texte, p.33 du DOO (II.1.C.b) que les îles des cours d'eau identifiés comme réservoirs sont également identifiées comme réservoirs.</b> En revanche la proposition d'ajouter une île sur le schéma n'est pas retenue, dans la mesure où ce schéma a vocation à illustrer certains des éléments de la trame aquatique et humide, et non à être exhaustif.</p>
<p><b>p.33 et 35</b> : "Dans ces corridors, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale."</p> <p>=&gt; à quelle réglementation sont alors soumis les travaux en question ?</p>	<p>Le SCOT ne se substitue pas à la réglementation, notamment aux autorisations loi sur l'eau.</p>
<p><b>p.36</b> : "Pour restaurer les continuités écologiques aquatiques, de nouveaux obstacles au déplacement des poissons migrateurs ne peuvent être créés sur les cours d'eau en cohérence avec leur classement au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement"</p> <p>Il serait bien de prendre en considération les autres poissons que les migrateurs : les poissons d'eau douce, mais surtout les <b>poissons estuariens</b></p>	<p>L'article L. 214-17 du code de l'environnement ne fait référence qu'aux poissons migrateurs, et cette disposition s'inscrit en cohérence avec cet article.</p>
<p><b>p.36</b> : "Il est recommandé, au sein des espaces identifiés dans la trame aquatique et humide, un réaménagement des</p>	<p>Cette disposition est complétée par celle indiquée p.66 du DOO concernant les ressources en matériaux. Il y est précisé que le remblaiement des carrières, au-delà de l'intérêt écologique, peut-être</p>

<p><i>carrières favorable à la restauration d'un écosystème de prairies humide et de bocages.</i> "</p> <p>Attention : cela <b>doit être fait dans des conditions expérimentales particulièrement bien conçues et suivies de façon à s'assurer de limiter les risques à l'environnement (en l'occurrence au moins la nappe alluviale de la Seine).</b></p>	<p>« l'opportunité pour la création d'espaces favorables aux loisirs » et il est recommandé un « retour à la vocation d'origine du sol » (dont les cultures).</p> <p><b>Aussi, il est proposé de préciser p.36 : « ... A cet égard, les sédiments issus du dragage de la Seine sont une source potentielle de remblaiement des carrières à valoriser, dès lors qu'ils ne présentent pas de risque de pollution.»</b></p>
--	--

<p><b>p.54</b> (II-4-A.a) « contribuer au bon état qualitatif des eaux ». Un autre vecteur de pollution urbaine est le ruissellement sur des sites et sols pollués (entraînement des polluants) ou la remise en suspension de sédiments contaminés présents dans le lit mineur des cours d'eau. Il s'agirait donc d'identifier ces sites et d'isoler (ou éliminer) les polluants pour éviter tout transfert vers le milieu</p>	<p>La prise en compte de la pollution des eaux pluviales est déjà évoquée p.54 du DOO. <b>Il est néanmoins proposé de préciser p.65 du DOO (II.4.D.c)</b>, que « l'objectif est de réduire le risque de pollution (directe ou indirecte <b>via les ressources en eau et les milieux aquatiques</b>)... »</p>
<p><b>p.56</b> (II-4-B) « inondation » : préciser que pour les terrains en bord de Seine, les influences marine (marée) et météorologiques (vent et pression atmosphérique) jouent un rôle sur les niveaux d'eau de la Seine, avec des inondations par débordement pouvant provenir de phénomènes à l'aval du cours d'eau. Cela revêt de l'importance dans la gestion de ce risque à l'échelle de l'estuaire (Poses – embouchure).</p>	<p>Cette précision est une information déjà donnée dans l'EIE et il ne semble pas nécessaire de la rappeler dans le DOO.</p>
<p><b>p.61</b> (II-4-C) « changement climatique » Parler également de l'élévation du niveau marin qui impactera le niveau moyen de la Seine, même dans un contexte hors inondation</p>	<p>Pour prendre en compte cette conséquence du changement climatique, <b>il est proposé de l'introduire dans la partie II.4.C.c) « S'adapter au changement climatique » p.63 du DOO.</b></p>
<p><b>p.65</b> (II-4-D-c) « sites et sols pollués » Evoquer également la présence de stocks de contaminants (métaux, HAP, PCB,...) dans les couches sédimentaires profondes ou semi-profondes dans le lit mineur de la Seine (ex. darse des docks, vasières de Oissel) ? La remobilisation de ces sédiments (crue, dragage, aménagement,...) pourrait remettre en circulation de nombreux contaminants</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter un paragraphe p.66 du DOO (II.4.C.c):</b> « Une vigilance particulière sera par ailleurs portée aux risques de mobilisation des polluants contenus dans les sédiments du lit mineur de la Seine lors des opérations de dragage ou des aménagements pouvant concerner les berges. »</p>
<p><b>OFFICE NATIONAL DES FORETS (AVIS AVEC PROPOSITIONS)</b></p>	
<p><b>TOME II</b></p>	
<p>De manière générale, il est demandé de remplacer « espaces naturels et agricoles » par « espaces naturels, agricoles et forestiers » (p.4, 10, 24, 26, 27, 37).</p>	<p>Les espaces forestiers sont de manière générale inclus dans les espaces naturels. Cependant, dans un souci de clarification, <b>il est proposé d'apporter ces précisions.</b></p>
<p><b>p.12</b> : il est proposé de modifier la liste : « Une mise en valeur du patrimoine forestier via la mise en œuvre d'une charte forestière depuis 2005 pour une gestion multifonctionnelle de la forêt et le label <b>Forêt d'Exception</b><sup>®</sup> de l'ONF. »</p>	<p><b>Il est proposé d'apporter cette modification.</b></p>

<p><b>p.21-22</b> : Il est proposé d'ajouter dans la section <b>Air, Energie, Climat</b> un paragraphe indiquant que les forêts constituent les principaux puits de carbone du territoire.</p>	<p><b>Il est proposé d'ajouter le paragraphe suivant p.22 :</b>  <b>« De vastes espaces forestiers qui jouent le rôle de « puits de carbone »</b>  → Les sols non artificialisés et la forêt absorbent et émettent du CO2. Ils en absorbent et jouent ainsi le rôle de « puits de carbone » lors de la croissance des végétaux et des arbres, de l'extension des forêts ou lorsqu'un sol s'enrichit en matière organique. Le rôle de puits de carbone joué par les vastes espaces forestiers de la CREA est estimé à plus de 300 000 teqCO<sub>2</sub>, soit près de 4% des émissions du territoire. »</p> <p>L'EIE (Tome IV) indique déjà p.142 : « A noter le rôle de puits de carbone (stockage du carbone de l'atmosphère via la photosynthèse effectuée par les végétaux) joué par les vastes espaces forestiers de la CREA est estimé à plus de 300 000 teqCO<sub>2</sub>, soit près de 4% des émissions du territoire. »</p> <p>Cependant, par souci de cohérence avec l'ajout proposé dans le Tome II, <b>il est également proposé d'ajouter un paragraphe dans la partie « Air, énergie, climat » de l'EIE (p.144 – introduction du 8.5) :</b>  « Il faut souligner par ailleurs que les sols non artificialisés et la forêt absorbent et émettent du CO2. Ils en absorbent et jouent ainsi le rôle de « puits de carbone » lors de la croissance des végétaux et des arbres, de l'extension des forêts ou lorsqu'un sol s'enrichit en matière organique. A ce titre, la préservation des prairies et des espaces boisés constituent un enjeu important pour le territoire. »</p>
<p><b>p.24</b> : il est proposé d'ajouter :  2 / Aménager le territoire (...) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préservation et restauration d'un maillage écologique (<b>boisements</b>, fossés, haies, bandes enherbées...) des espaces agricoles contribuant à la limitation de la génération du ruissellement et à l'érosion des sols</li> <li>• <b>Reconnaître le rôle des espaces forestiers dans la limitation du ruissellement, de l'érosion et de la prévention des inondations</b></li> </ul>	<p><b>Il est proposé d'ajouter dans la parenthèse « bosquets, petits boisements »</b></p> <p><b>Il est proposé d'apporter ce complément dans le point précédant relatif à la préservation et la restauration du maillage écologique des espaces agricoles.</b></p>
<p><b>TOME III</b></p>	
<p><b>p.4</b> : il est proposé de supprimer « forêt du Rouvray » dans le troisième paragraphe : « Le secteur Rive gauche occupe un méandre en grande partie urbanisé dans la partie nord, et qui compte également d'importants espaces boisés (<del>forêt du Rouvray</del>) et des espaces agricoles (Oissel, les Essarts) dans la partie sud. »</p>	<p><b>Il est proposé de préciser « forêt de La Londe- Rouvray notamment ».</b></p>
<p><b>p.11</b> : Il est proposé de modifier le troisième paragraphe :  « Limités au sud par la forêt de <b>La Londe-Rouvray</b>, les paysages du méandre de la Rive gauche sont assez complexes, (...) »</p>	<p><b>Il est proposé d'intégrer cette modification.</b></p>



<p><b>p.23</b> : Il est proposé d'ajouter à la synthèse :</p> <p>« La Seine est très présente sur le territoire, offrant des paysages très variés : <b>forestiers, agricoles, ruraux, naturels, urbains, industriels, portuaires.</b> »</p>	<p><b>Il est proposé d'intégrer cette modification.</b></p>
<p><b>p.39</b> : Il est proposé de modifier la partie sur les espaces forestiers de la manière suivante :</p> <p>« Les (...) des plateaux. <b>Une grande partie d'entre elles sont publiques, dont quatre grandes forêts domaniales (forêt domaniale Verte, de la Londe-Rouvray, de Roumare, et du Trait-Maulévrier) – propriétés de l'Etat inaliénables -, gérées par l'Office National des Forêts.</b> Ceinturant l'agglomération, (...) qualité.</p> <p><b>Outre l'inaliénabilité des terrains domaniaux, les espaces forestiers sont règlementairement protégés par le Régime Forestier sur les forêts de collectivités, les périmètres de Forêt de protection, les espaces boisés classés (PLU) et une réglementation des autorisations de défrichement.</b></p> <p>Les forêts ont un rôle économique, (...) enquête réalisée en 2010).</p> <p>La prise en compte de l'enjeu de multifonctionnalité des forêts est l'objectif central <b>de la démarche Forêt d'Exception animée par l'ONF (portant sur les forêts domaniales Verte, de Roumare et de La Londe-Rouvray) et de la démarche de charte forestière animée dès 2005 par l'ex-CAR.</b> (...) Le plan d'actions <b>de ces deux démarches</b> doit ainsi conduire à améliorer (...). »</p>	<p>Afin de compléter les informations relatives au rôle, au statut et à la protection des forêts, <b>il est proposé d'ajouter les précisions suivantes</b> :</p> <p>« (...) <b>Une grande partie d'entre elles sont publiques, dont quatre grandes forêts domaniales (forêt domaniale Verte, de la Londe-Rouvray, de Roumare, et du Trait-Maulévrier).</b> (...) <b>Outre l'inaliénabilité des terrains domaniaux, les espaces forestiers sont règlementairement protégés par le Régime Forestier sur les forêts de collectivités, les périmètres de Forêt de protection, les espaces boisés classés (PLU) et une réglementation des autorisations de défrichement.</b> (...) La prise en compte de l'enjeu de multifonctionnalité des forêts est l'objectif central <b>de la démarche Forêt d'Exception® animée par l'ONF (portant sur les forêts domaniales Verte, de Roumare et de La Londe-Rouvray) et de la démarche de charte forestière animée dès 2005 par l'ex-CAR.</b> (...) Le plan d'actions <b>de ces deux démarches</b> doit ainsi conduire à améliorer (...). »</p>
<p><b>p.47</b> : Il est proposé d'ajouter au premier paragraphe de la synthèse :</p> <p>« Une part importante de ces espaces naturels <b>et forestiers</b> fait l'objet (...) »</p>	<p><b>Il est proposé d'intégrer cette modification.</b></p>
<p><b>p.82</b> : Il est proposé d'ajouter au quatrième paragraphe de la synthèse :</p> <p>« Les forêts(...) par an). <b>Elles sont également traversées par des voies routières ouvertes à la circulation publique (départementales, communales, forestières) pouvant poser problème les jours de grand vent.</b> »</p>	<p>Cette information semble trop précise pour être apportée dans le résumé non technique.</p>

<p><b>p.99 à 107</b> (Les fonctions économiques qui caractérisent l'agglomération) : Il est proposé d'ajouter quelques mots sur la filière bois.</p>	<p><b>Au même titre que l'agriculture, il est proposé d'ajouter une partie sur l'économe de la forêt et du bois (III.B.3. du Tome III).</b></p>
<p><b>p.121</b> : Il est proposé d'ajouter « et forestiers » dans le premier paragraphe de la section <b>Respecter les grands équilibres territoriaux.</b></p>	<p><b>Il est proposé d'intégrer cette modification.</b></p>
<p><b>DOO</b></p>	
<p><b>p.31-32</b> : Il est proposé d'ajouter le texte suivant issu du SRCE (Version approuvée par arrêté du 18 novembre 2014 – page 80) :</p> <p><b>Au sein de la trame boisée l'équilibre entre les réservoirs et corridors forestiers, et notamment le choix d'essences feuillues ou résineuses lorsqu'il s'agit de renouveler des peuplements, est assuré au bon niveau dans le cadre des aménagements forestiers (forêts publiques) et plans simples de gestion (forêts privées), en application des orientations régionales forestières, tel que prévu par le Code forestier.</b></p>	<p>La proposition d'introduire cet extrait du SRCE dans le DOO du SCOT n'est pas retenue car il présente une disposition relative à la gestion des espaces forestiers, qu'il n'appartient pas au SCOT de préciser.</p>
<p><b>p.32</b> : A la fin du 1<sup>er</sup> paragraphe de la p.32 un certain nombre de protections réglementaires sont listées. Il est proposé d'ajouter les protections suivantes :</p> <p><b>« ...le régime forestier pour les forêts domaniales et les forêts des collectivités, le statut de forêt de protection pour la forêt de Rouvray et le massif de Roumare et les dispositions du code forestier en matière de défrichement pour l'ensemble des forêts. Ces dispositions s'appliquent de manière indifférenciée aux zones forestières classées en réservoir et à celles classées en corridor. »</b></p>	<p>Les protections réglementaires sont listées non pas pour rappeler les protections qui s'appliquent aux réservoirs, mais pour préciser que les espaces boisés concernés par ces protections sont identifiés comme réservoirs de la trame boisée. Il n'est donc pas nécessaire de rappeler les dispositions du code forestier, la forêt de Rouvray et le massif de Roumare sont déjà identifiés comme réservoirs dans le même paragraphe.</p>
<p><b>p.32</b> : lisières forestières : Il est proposé de remplacer :</p> <p><b>« toute nouvelle urbanisation ne peut y être implantée qu'à une distance d'au moins 30 mètres des lisières des massifs boisés de production »</b> par <b>« toute nouvelle urbanisation ne peut y être implantée qu'à une distance d'au moins 30 mètres <u>des limites de propriété</u> des massifs boisés de production »</b></p>	<p>Cette proposition n'est pas retenue dans la mesure où la limite de propriété peut être très différente de la limite marquée par les lisières, ce qui peut amener à contraindre beaucoup plus les projets d'urbanisation que la règle telle qu'elle est proposée initialement. Ce degré de précision d'application de la règle n'est pas du ressort du SCOT et il appartiendra aux PLU de la décliner. De plus, il est rappelé que les PLU et les projets nécessitant un permis d'aménager de plus de 5000 m<sup>2</sup> de surface plancher s'inscrivent dans un rapport de compatibilité avec le SCOT, et non de conformité, et que par conséquent il est nécessaire que le SCOT laisse une certaine souplesse dans l'appréciation de la mise en œuvre de cette règle. <b>Il est néanmoins proposé d'ajouter que : « Les modalités d'application de la règle de recul de 30 mètres seront définies localement. »</b></p>

*Réponses (éléments d'explication, de justification et propositions) aux avis reçus dans le cadre de la consultation des personnes publiques et aux avis et conclusions de la commission d'enquête*

<p><b>p.32</b> : Il également proposé de rajouter le paragraphe suivant sur l'accès direct de la forêt par les riverains :</p> <p><b>L'accès direct à la lisière forestière par la mise en place d'un portillon ou d'une porte dans la clôture des propriétés riveraines est interdit qu'il s'agisse d'une propriété publique ou privée (disposition du code civil) . Des autorisations peuvent être accordées mais l'accès par les voies publiques et les aménagements collectifs existants sera toujours privilégié.</b></p>	<p>Cette disposition n'est qu'un rappel du code et s'applique déjà – elle n'a donc pas vocation à être rappelée dans le SCOT. Cette disposition relève plus du niveau de précision du PLU que du SCOT.</p>
<p><b>p.56 à 60</b> : Il est proposé de rajouter un paragraphe f) à cette section B : « <b>Mieux prendre en compte les risques liés aux tempêtes dans les forêts</b> » :</p> <p><b>Les conditions écologiques locales permettent à la végétation forestière d'atteindre des hauteurs supérieures à 30 m. Lors de tempêtes la chute de ces arbres constitue un danger pour les biens et les personnes.</b></p> <p><b>Les risques peuvent concerner les constructions situées à proximité immédiate des forêts. La préconisation d'un recul minimal de 30 m de la limite forestière permettra dans l'avenir de limiter ce risque.</b></p> <p><b>Le risque est également important pour les usagers des routes départementales ou des routes forestières ouvertes à la circulation qui traversent les zones forestières. Le risque est lié directement à la chute d'arbres sur les véhicules mais également aux barrages constitués par les troncs en travers de la route qui piègent les automobilistes dans la zone dangereuse. En fonction du niveau de risque des mesures de restriction ou d'interdiction temporaire de la circulation doivent être envisagées.</b></p>	<p>Les tempêtes ne sont pas recensées dans les risques majeurs par le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) de Seine Maritime.</p> <p>Néanmoins, <b>il est proposé d'ajouter le paragraphe suivant p.105 du Tome IV</b> (introduction de la partie relative aux risques naturels) : « Les principaux risques naturels concernant le territoire et identifiés par le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) sont les inondations (y compris les coulées de boues) et les mouvements de terrain. A noter que si le risque de tempête n'est pas identifié en tant que tel pour le territoire par le DDRM, il peut avoir des conséquences via les inondations qui peuvent accompagner ces événements mais aussi la chute d'arbres, le territoire étant particulièrement concerné par l'importance de ses espaces forestiers. »</p> <p>Aussi, la gestion du risque en lisière de forêt est déjà traitée par ailleurs dans la partie sur la trame boisée, p.33 du DOO (II.1.C.a) : « Les modalités de protection des lisières des autres forêts (milieux boisés de plus d'un hectare d'un seul tenant) sont définies localement afin de garantir un étagement de la végétation suffisant, <u>et la protection des constructions (chutes d'arbres).</u> »</p> <p>Par ailleurs, les questions de restriction de circulation ne relèvent pas de l'échelle du SCOT.</p>
<p><b>SYNDICAT MIXTE DU BASSIN VERSANT D'AUSTREBERTHE ET SAFFIMBEC (AVIS AVEC PROPOSITIONS)</b></p>	
<p><b>RISQUE INONDATION</b></p>	
<p>Partie II. 4. B. a. du DOO (p.56) :</p> <p>Il est proposé d'ajouter que la réglementation sur la protection des zones d'expansions des crues doit être conforme aux textes réglementaires de type SAGEs lorsqu'ils existent ; de même, pour les zones humides.</p>	<p>Toute la partie II.4.B.a fait justement référence à la protection des zones d'expansion de crues et le SAGE Cailly-Aubette-Robec est explicitement cité. Il en est de même pour les zones humides.</p>

<p>Partie II. 4. B. b. du DOO (p.57) :</p> <p>Nécessaire de citer, en plus du règlement d'assainissement et du SAGE, les zonages d'assainissement pluviaux communaux s'ils existent, ainsi que les PLU.</p> <p>Citer également le guide « Principes de gestion des eaux pluviales des projets d'urbanisation – les principes de non-aggravation du risque inondation dans les documents locaux d'urbanisme » comme référence en complément du règlement d'assainissement existant.</p>	<p>Les schémas pluviaux peuvent être ajoutés et le guide est utile pour accompagner les communes dans la rédaction de leur PLU ou l'instruction des autorisations d'urbanisme. <b>Il est proposé de modifier le dernier paragraphe de la partie II.4.B.b. (p.58 du DOO) de la manière suivante :</b></p> <p>« En tout état de cause, la réglementation de la gestion des eaux pluviales <b> dans les documents d'urbanisme </b> doit être conforme au règlement d'assainissement en vigueur, <b> et lorsqu'ils existent aux schémas de gestion des eaux pluviales </b> ainsi qu'aux textes réglementaires de portée supérieure (ex : SAGE Cailly-Aubette-Robec) <del> lorsqu'ils existent.</del> <b> En la matière, le guide de la DISE, intitulé « principes de gestion des eaux pluviales des projets d'urbanisation – Les principes de non-aggravation du risque inondation dans les documents locaux d'urbanisme » permet aux collectivités d'intégrer au mieux la gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagements. »</b></p>
<p>Partie II. 4. B. c. du DOO (p.58) :</p> <p>En l'absence de PPRI, la doctrine DDTM (« Les principes de prévention des risques naturels dans les documents locaux d'urbanisme ») peut-elle servir de référence dans le DOO du SCOT ?</p>	<p>Tout ce qui est écrit en page 58 du DOO découle de la doctrine DDTM à laquelle le SMBVAS fait référence. Aussi, en réponse à cette remarque et dans un souci de lisibilité, <b>il est proposé d'ajouter la phrase suivante :</b></p> <p>« Elles prennent les mesures proportionnées au risque qui peuvent consister à interdire l'urbanisation (ex : zones urbaines soumises à de forts risques d'inondation, fonds des vallons secs qui peuvent se transformer en torrent de boue...) ou la soumettre à conditions spéciales adaptées au niveau du risque identifié. <b> A ce titre, les politiques d'urbanisme peuvent se référer à la doctrine de la DDTM (en reprenant son titre exact) pour définir les mesures adaptées en fonction du risque ».</b></p>
<p>Il serait pertinent de citer le « cahier des charges type » édité pour le Département de Seine Maritime pour l'élaboration des schémas d'assainissement pluviaux communaux.</p>	<p>Cette demande est trop précise et ce n'est pas l'objet d'un SCOT d'expliquer comment le risque doit être étudié.</p>
<p>La méthodologie portée par le DOO sur la réglementation à appliquer aux nouveaux projets urbains en zone inondable semble poser problème lorsqu'un PPRI est en cours (rares sont les communes qui disposent d'études présentant des niveaux d'aléas). C'est la méthodologie « AREAS » qui est conseillée temporairement.</p>	<p>La Métropole applique déjà la méthodologie « AREAS », à savoir qu'en absence d'une étude permettant de caractériser le risque en « faible » ou « fort », c'est le principe de précaution qui prévaut, et les secteurs inondables par ruissellement concentré sont alors inconstructibles. <b>Il est proposé d'ajouter un paragraphe (avant les deux dernières lignes page 58) : « En l'absence d'une caractérisation du niveau d'aléa (fort ou faible), il est nécessaire d'appliquer un principe de précaution, et d'interdire tout aménagement sur des terrains traversés par un axe de ruissellement concentré. »</b></p>
<p>Propositions de règles pour la prise en compte du risque inondation dans l'urbanisation, adaptées aux PLU en l'absence de PPRI.</p>	<p>Les règles proposées concernent la rédaction des articles des PLU sur la partie ruissellement, il n'est pas du ressort du SCOT de rentrer dans ce niveau de détail. Compte-tenu du fait que le SCOT fasse référence au règlement d'assainissement, aux doctrines de l'Etat, au SAGE, etc, les éléments proposés sont déjà pris en compte dans le SCOT.</p>

## AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Recommandations	Éléments d'explication, de justification et propositions
Conserver la possibilité d'intégrer l'aéroport de Boos dans la vision prospective des pratiques de mobilité sur le territoire, au sein du document d'orientation et d'objectifs du SCOT	<p>Comme précisé dans le PADD p.14, l'aéroport de Rouen Vallée de Seine a la vocation d'un aéroport de proximité, dont le trafic doit être contenu, accueillant une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et sanitaires, mais pas de lignes régulières. 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.</p> <p>Au regard de ces objectifs, le DOO ne fixe pas d'orientation relative à cet équipement en terme de mobilité.</p>
Préciser la portée juridique de la trame naturelle de l'espace rural	<p>Dans un souci de clarification de la mise en œuvre des orientations relatives à cette trame, <b>il est proposé que la rédaction de ces orientations (p.38 du DOO) soit explicitée afin de lever les ambiguïtés sur son rôle.</b></p> <p>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 a priori 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 et prendre en compte localement.</p> <p>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 adaptés sera alors apprécié localement au regard de ces enjeux.</p>
En matière de protection des sites, prendre en considération l'image que le fleuve offre aux habitants et visiteurs vers et depuis la Seine, à l'instar de ce qui est recommandé pour les entrées d'agglomération	<p>Le SCOT prend déjà en considération le fleuve comme axe majeur du territoire, à la fois en termes paysager, touristique et économique.</p> <p>Dans le rapport de présentation, et plus particulièrement dans le Tome III (diagnostic), la présentation du territoire commence par la Seine, comme identité commune offrant des paysages naturels et urbains.</p> <p>Dans le DOO, une partie est consacrée à « la Seine, axe majeur à mettre en scène » (p.44), fixant les objectifs de valorisation et de préservation de la Seine et ses abords.</p> <p>Des panoramas et cônes de vue sont identifiés de part et d'autre de la Seine (voir carte « faire de la qualité urbaine et paysagère une composante essentielle du cadre de vie » p.131 du DOO), ceux-ci étant préservés et valorisés.</p>

	<p>Le SCOT vise également à préserver les ensembles bâtis remarquables et les éléments de patrimoine urbain (dont le site urbain de La Bouille). Aussi, il appartiendra au PLUi de définir plus précisément les éléments patrimoniaux nécessitant une protection particulière.</p> <p>Enfin, d'un point de vue touristique, le SCOT fixe l'objectif de valorisation de la Seine, notamment via l'amélioration de l'offre de plaisance et le développement d'une offre de croisières.</p> <p>Au regard de tous ces éléments déjà inscrits dans le DOO du SCOT, l'image que le fleuve offre aux habitants et visiteurs est déjà prise en considération, et il appartiendra au PLUi de définir plus précisément les éléments paysagers et patrimoniaux à préserver et valoriser.</p>
<p>Supprimer la notion de « projet d'ampleur très limitée » dans le document d'orientation et d'objectifs du SCOT en matière d'extraction de matériaux de construction, et proposer la mise en œuvre d'un « diagnostic carrières » dans les documents d'urbanisme des communes concernées</p>	<p>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 et dans un rapport de compatibilité avec le SCOT.</p> <p><b>Il est cependant proposé de préciser ce qui est entendu par « ampleur très limitée » et de citer à titre indicatif des critères au regard desquels l'ampleur du projet pourrait être évaluée :</b></p> <p>« ...peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, <b>l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivés l'identification en réservoir.</b> Ils sont soumis au respect... ».</p> <p>En revanche, le SCOT n'a pas la possibilité d'imposer aux communes une procédure telle que la réalisation d'un diagnostic carrières.</p>