



DEMAIN 2030

SCOT DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Document approuvé le 12 octobre 2015

Document mis en compatibilité suite à la déclaration d'utilité publique
du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13
(décret en Conseil d'Etat du 14 novembre 2017 annexé au SCOT)



www.metropole-rouen-normandie.fr



métropole
ROUENORMANDIE

DÉMARCHE - CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE AMBITIONS

- Richesse et diversité naturelles du territoire
- Une position stratégique au cœur de l'axe Seine
- Une métropole ouverte à l'international
- Ambitions : la mise en cohérence des politiques publiques au service du développement durable du territoire
- Renforcer l'attractivité du territoire
- Garantir les Solidarités
- Construire une Eco-métropole respectueuse des grands équilibres du territoire

LE PROJET « LA MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE, DEMAIN 2030 »

4	I - LE RAYONNEMENT ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE AU SERVICE DE LA DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINE	12
5		
5	1) S'INSCRIRE DANS UN PROJET D'ENVERGURE NATIONALE ET INTERNATIONALE	13
6		
6	■ Paris-Rouen-Le Havre : un projet stratégique sur l'axe Seine	13
7		
8		
8	2) RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE	15
8		
	■ Promouvoir un développement industriel durable, conforter l'excellence logistique et portuaire	15
	■ Dynamiser le développement tertiaire	17
10	■ Renforcer les grandes filières de l'agriculture et leur ancrage sur le territoire	18
	■ L'enseignement supérieur et la recherche : une priorité pour développer les compétences et l'innovation	19
	■ Tourisme et Culture : des vecteurs d'attractivité et d'appartenance au territoire	20
	3) L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE AU SERVICE DE LA DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE	21



SOMMAIRE

II - UNE MÉTROPOLE GARANTE DES ÉQUILIBRES ET DES SOLIDARITÉS	22	III - UN ENVIRONNEMENT DE QUALITÉ ET DE PROXIMITÉ POUR TOUS LES HABITANTS	38
1) LES GRANDS PRINCIPES POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE	23	1) UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOME POUR LE TERRITOIRE	39
■ Une organisation spatiale plus cohérente	23	■ Un territoire économe en énergie	39
■ Limiter l'étalement urbain : une gestion économe du foncier	24	■ Réduction et valorisation des déchets au service d'une meilleure qualité de vie	40
		■ Economiser les ressources naturelles non-renouvelables	40
2) UNE ORGANISATION SPATIALE ASSURANT UN FONCTIONNEMENT DURABLE DU TERRITOIRE	26	2) EQUIPEMENTS, COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA VIE QUOTIDIENNE	41
L'armature naturelle, support essentiel des équilibres environnementaux		■ Une offre urbaine de qualité	41
■ Préserver, gérer, mettre en valeur, voire restaurer les milieux naturels et les continuités écologiques du territoire	26	■ Une meilleure accessibilité aux commerces, services et équipements	42
■ Protéger et valoriser les espaces agricoles et forestiers	27		
■ Promouvoir une gestion concertée et intégrée des ressources en eau	28	3) LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE, COMPOSANTE ESSENTIELLE DU CADRE DE VIE	42
L'armature urbaine, support du développement		■ Améliorer significativement l'environnement et la santé	43
■ Les cœurs d'agglomération : une mixité urbaine forte	28	■ Une ambition forte pour la qualité paysagère et architecturale	44
■ Les espaces urbains : une diversité des fonctions urbaines	29		
■ Les pôles de vie : les centralités de l'espace rural	30		
■ Les bourgs et villages : les cœurs historiques de l'espace rural	31		
3) UN PROJET ÉQUILIBRÉ ET SOLIDAIRE POUR L'HABITAT	32		
■ Rééquilibrer l'offre de logements pour conforter l'attractivité résidentielle	32		
■ Atténuer les disparités et favoriser la mixité sociale	32		
■ Réhabiliter le parc de logements existants pour renforcer l'attractivité résidentielle	33		
4) RECHERCHER UN ÉQUILIBRE DE L'EMPLOI PAR BASSIN DE VIE	33		
■ Améliorer la répartition territoriale de l'emploi	33		
■ Répondre aux profils de compétences du territoire et accompagner le développement des emplois tertiaires	34		
5) FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE	35		
■ L'intermodalité pour améliorer la qualité des déplacements	35		
■ Des transports en commun pour le plus grand nombre	36		
■ Faciliter les déplacements à pied et à vélo	36		

Photos de l'ensemble du document

© Droits réservés - Métropole Rouen Normandie

DÉMARCHE ■ CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE ■ AMBITIONS

DÉMARCHE

La Métropole Rouen Normandie se dote d'un document global de planification et de prospective à dix-huit ans sur l'ensemble de son territoire. Ce Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) constitue une étape importante pour la collectivité. Il s'inscrit dans le prolongement des grandes orientations qui ont été fixées par le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf pour la dernière décennie.

Le maître mot de l'appellation « projet d'aménagement et de développement durables » est projet : projet urbain métropolitain, qui vise à donner un sens, c'est-à-dire une direction, et du sens, c'est-à-dire de la valeur, en définissant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme. Comme le prévoit le Code de l'urbanisme, il fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'urbanisme, de logement, de transports et de déplacements, de développement économique, touristique et culturel, d'équipements structurants, d'implantation commerciale, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles et de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Pour la métropole, le partage et l'adhésion à l'esprit du schéma de cohérence territoriale, dont le PADD synthétise l'esprit, revêtent une importance particulière de la part des élus et des habitants. Ce projet de territoire constitue en effet une référence pour la mise en cohérence des différentes politiques publiques conduites par la métropole, ses communes membres et l'ensemble des partenaires. Il est le fruit d'un processus d'échanges et de concertation.

La méthode d'élaboration de ce PADD s'est appuyée sur les trois échelles retenues dans le diagnostic territorial (le PADD fait suite au rapport de présentation du diagnostic et de l'état initial de l'environnement) :

- **l'échelle métropolitaine**, qui renvoie au rayonnement et à l'attractivité de notre territoire, au-delà de ses limites administratives
- **l'échelle de la collectivité**, territoire de fonctionnement concret de l'intercommunalité,
- **la proximité**, qui recouvre la façon dont nos concitoyens vivent au quotidien leur environnement.

Enfin, il s'agit d'un document à portée stratégique qui trouvera sa déclinaison dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), troisième pièce constituant le SCOT. Ce dernier définit les principes et les règles d'urbanisme qui s'imposent notamment, dans un rapport de compatibilité, au Plan Local d'Urbanisme (PLU). L'ambition de ce projet de territoire trouvera sa force dans la capacité des acteurs, à se mobiliser dans leurs champs de compétences respectifs afin de mettre en œuvre collectivement les orientations définies.



Panorama sur la Seine - circuit pédagogique d'Orival



CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

■ RICHESSE ET DIVERSITÉ NATURELLES DU TERRITOIRE

Autour de cinq boucles de la Seine, à l'interface de plateaux forestiers et agricoles, le territoire de la métropole se déploie sur un site naturel exceptionnel. Les espaces naturels, agricoles et forestiers en constituent les trois quarts.

Le dialogue d'une diversité de paysages avec les éléments forts et structurants que sont les grands massifs forestiers (Roumare, La Londe-Rouvray, Forêt verte), les coteaux boisés (Orival, Hénouville...), et, évidemment, la Seine, confère au territoire son harmonie et sa richesse.

Quatre unités paysagères façonnent l'identité du territoire, riche d'une diversité de milieux naturels, en traduisent les caractéristiques remarquables et emblématiques. En amont du fleuve, deux grandes boucles urbaines à Elbeuf et à Rouen. En descendant vers l'aval, les trois boucles plus rurales de Roumare, Anneville-Ambourville et Jumièges présentent un visage de prairies, de vergers et de bocages, de gravières et de grands massifs forestiers. Les petites vallées affluentes de la Seine (Austreberthe, Cailly, Robec, Aubette) qui entaillent le plateau de Caux créent une alternance de micro-paysages urbains, industriels et naturels. Enfin, le plateau de Caux autour de Rouen présente un paysage agricole de grandes plaines cultivées, plus récemment urbanisé, parsemé de villages.

■ UNE POSITION STRATÉGIQUE AU CŒUR DE L'AXE SEINE

Située à mi-chemin entre la région parisienne et la Manche (une des mers les plus fréquentées), traversée par la Seine, la Métropole Rouen Normandie (71 communes, près d'un demi-million d'habitants) bénéficie d'une position géographique stratégique qui a historiquement constitué un atout pour son développement.

Cette position stratégique est renforcée par la présence d'infrastructures, qui, si elles restent à améliorer, n'en rendent pas moins le territoire facilement accessible, au carrefour d'importantes voies de communication.

La métropole bénéficie d'un maillage routier et autoroutier important (A13-A14, A28 et A29) et des nombreux franchissements de la Seine en Haute-Normandie; elle est ainsi facilement accessible par la route, à une heure de Paris (la Défense est en position avancée à l'Ouest) mais également de grandes villes françaises et européennes telles que Calais (2h), Nantes (3h30), Anvers (3h40) ou Londres (4h). La métropole est également irriguée par un réseau ferroviaire autour de la gare Rouen Rive Droite, aujourd'hui à saturation; la desserte ferroviaire doit être améliorée en conséquence afin de conforter ses fonctions métropolitaines.



Vue sur La Bouille et boucles de Seine

Rouen est également le premier port d'accès à la mer depuis Paris. Port de fond d'estuaire, sa localisation permet à un vaste hinterland, un large bassin de production et de consommation, de bénéficier de la proximité des marchés de l'Ile-de-France, de Londres et du Benelux et ainsi de se positionner sur ces marchés extérieurs de manière très compétitive ; en diminuant les distances d'acheminement, elle lui confère un avantage environnemental et un caractère stratégique. S'appuyant sur sa vocation de façade maritime, l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe s'inscrit au cœur de la dynamique de l'axe Seine, corridor de développement économique et touristique qui relie Paris, Rouen et Le Havre.



Aménagement des quais rive gauche

■ UNE MÉTROPOLE OUVERTE À L'INTERNATIONAL

Porte naturelle de l'Europe occidentale, la Métropole Rouen Normandie est un territoire ouvert sur le monde. Plus du tiers du trafic portuaire est réalisé dans le cadre d'échanges extra-européens.

Sa localisation géostratégique dans le triangle nord-européen Paris-Londres-Rotterdam (et ses 45 millions d'habitants) facilite le développement de réseaux et de coo-



Transport ferroviaire

pérations européennes et transfrontalières, notamment dans le cadre des programmes européens INTERREG France/Angleterre et Europe du Nord-Ouest. Sa position privilégiée à l'ouest de Paris est un atout pour le développement des échanges à l'échelle du bassin parisien. Capitale de la Haute-Normandie, au cœur d'un bassin d'emplois de 750 000 habitants, le territoire développe également des relations privilégiées avec les grandes régions limitrophes : la Basse-Normandie, l'Ile-de-France, la Picardie, la Région Centre.

La Métropole Rouen Normandie concentre donc de nombreuses caractéristiques d'envergures métropolitaines avec des fonctions et des équipements supérieurs, et bénéficie d'une situation portuaire privilégiée (porte historique du bassin parisien) et d'une localisation géographique stratégique dans son environnement immédiat et plus large, à une heure de Paris, sur un axe nord-sud atlantique, et au premier point de franchissement urbain des estuaires.

AMBITIONS

■ LA MISE EN COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

La métropole poursuit une ambition principale : faire des trois piliers (économique, social et écologique) qui définissent le développement durable une opportunité pour son territoire.

Favoriser la dynamique économique pour renforcer l'attractivité du territoire, garantir les solidarités, promouvoir une éco-métropole respectueuse des grands équilibres du territoire : pour atteindre ces trois grands objectifs, la métropole devra mettre en œuvre un principe directeur fort, la mise en cohérence des politiques publiques, tout en favorisant l'appropriation du projet commun de territoire.

Cette volonté d'articulation, de coordination (qui trouve son expression dans la réflexion commune et la concertation engagées pour l'élaboration des documents de planification et de programmation - Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Cailly-Aubette-Robec, Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, Plan Climat Energie Territorial, Plan Local d'Urbanisme) participe de la mise en œuvre de la politique de développement durable à l'horizon 2030 et se traduit également par la coopération avec les territoires voisins. Le SCOT reconnaît en effet l'interdépendance des politiques d'aménagement, et la coopération avec le pôle métropolitain CREA-Seine-Eure, les territoires de SCOT limitrophes et le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande visera à développer, dans le respect des spécificités et missions de chacun, des synergies de projets garantissant la cohérence des interventions.



La nouvelle rame de métro transporte quotidiennement 60 000 voyageurs.

Le projet de territoire de la métropole est amené à rayonner au-delà du bassin de vie sur un territoire plus vaste s'affranchissant des limites administratives, où il est mis en perspective avec les grands enjeux nationaux.

■ RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

La métropole porte une volonté politique forte : renforcer l'attractivité de son territoire, tant sur le plan économique qu'en matière de cadre de vie et d'environnement. Quels sont les ressorts de cette politique ?

Le territoire concentre de nombreuses activités industrielles dans des secteurs particulièrement exposés à la concurrence internationale. S'il est une menace réelle dont les conséquences sont toujours lourdes pour le territoire, le déclin industriel n'est pas une fatalité et la métropole fait de la réponse à ce défi sa priorité. Elle définit ainsi une stratégie de réindustrialisation qui tire parti des nombreux atouts du territoire dans ce domaine, au premier rang desquels la présence d'outils de production, de compétences et de savoir-faire diversifiés et de haut niveau. Il s'agit pour la métropole et ses partenaires de construire un modèle de développement industriel durable associant l'excellence logistique et portuaire (levier essentiel en matière de compétitivité qui doit être renforcé) à une spécialisation industrielle haut-de-gamme orientée vers les hautes technologies, les éco-industries

ou l'industrie verte. Parallèlement, la métropole entend renforcer la dynamique tertiaire sur son territoire qui passe par le développement des fonctions métropolitaines supérieures peu présentes sur le territoire, et qui permettront de renforcer les filières locales (existantes ou émergentes), notamment industrielles. La métropole poursuit par ailleurs son soutien à la filière agricole locale. Le territoire tire parti de sa situation centrale sur l'axe Seine, corridor de développement entre Paris et l'estuaire ; son projet de territoire vient s'inscrire dans la dynamique de ce projet d'envergure nationale et internationale qui participe de l'attractivité de l'agglomération. Sur cet axe, la coopération renforcée entre les territoires, les projets structurants de développement portuaires et de desserte ferroviaire voyageurs, et enfin les perspectives de desserrement de l'Île-de-France offrent des opportunités à saisir pour une nouvelle dynamique économique et résidentielle. Relever le défi de l'attractivité permettra de relancer la dynamique démographique sur le territoire. Cela passe par une politique visant à améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de logements et d'emplois en conséquence. Pour attirer et retenir cadres, chercheurs, étudiants, touristes et entreprises, c'est aussi l'offre d'équipements et de services urbains qu'il convient de développer. Facteur essentiel d'attractivité, la qualité du cadre de vie est intrinsèquement liée à l'identité du territoire, identité à préserver et à valoriser pour renforcer le sentiment d'appartenance des habitants. Cette identité repose sur la richesse et la diversité naturelle, patrimoniale et culturelle, et plus fondamentalement encore sur la Seine - joyau au cœur des atouts du territoire, élément

fédérateur qui le façonne en continuité avec les territoires voisins, vecteur de développement incomparable. Une politique de développement touristique ambitieuse, la création de grands équipements et de grands événements porteurs d'image et de sens constituent un levier essentiel pour renforcer notre identité.

■ GARANTIR LES SOLIDARITÉS

L'organisation urbaine, fondée sur la complémentarité des différents espaces, permettra d'assurer la solidarité entre les territoires. Garantir la cohésion sociale et la cohésion territoriale vont de pair.

La métropole articule ses projets de développement autour des grandes infrastructures de demain, afin d'en tirer le maximum de bénéfices, tout en évitant de subir les développements urbains spontanés et incontrôlés qui les accompagneraient dans le cas contraire : organisation spatiale des équipements, mesures d'accompagnement, anticipation et intégration de ces infrastructures dans les politiques sont les principes qui sous-tendent la programmation de l'aménagement de son territoire à moyen terme. Ce travail est également mis en perspective à l'échelle du bassin de vie et en regard des enjeux nationaux.

Si l'offre quantitative d'équipements, de services et de logements est aujourd'hui globalement satisfaisante sur le territoire, l'offre d'emplois demeure insuffisante. Une analyse plus précise pointe en outre un certain nombre de besoins spécifiques aujourd'hui insuffisamment pris en compte ; se manifestent ainsi une inadéquation entre l'offre et la demande (en matière d'emplois et de logements) et une répartition spatiale peu équilibrée.

► **En matière de logement**, l'ambition est de réduire les déséquilibres territoriaux, de garantir la diversité de l'offre et ainsi faciliter les parcours résidentiels au sein du territoire pour tous les publics, d'encourager enfin la rénovation du parc de logements pour répondre au défi énergétique.

► **En matière d'emploi**, l'objectif d'en assurer la croissance s'accompagne de la volonté d'en promouvoir un développement équilibré tant en ce qui concerne la répartition territoriale que la variété des profils des compétences présentes sur le territoire, à laquelle il est nécessaire de répondre. Si le développement des emplois tertiaires et industriels constitue bien une priorité du SCOT, l'offre d'emploi devra répondre à l'ensemble de l'offre de compétences sur le territoire ; il s'agit de tendre vers une meilleure adéquation entre emplois, qualifications et formations.

La cohésion sociale passe aussi par l'accès aux services et aux équipements essentiels et de proximité. De même, l'accès à la culture, aux loisirs et à l'information pour tous doit être garanti.

► **En matière de déplacements**, l'ambition de la métropole est de réduire la dépendance aux véhicules particuliers, de placer les usagers les plus vulnérables au cœur

des enjeux de déplacements en assurant la cohérence entre la mobilité et le développement urbain, en facilitant la mobilité des périurbains, en développant l'usage des transports en commun et en repensant l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.

■ CONSTRUIRE UNE ECO-MÉTROPOLE RESPECTUEUSE DES GRANDS ÉQUILIBRES DU TERRITOIRE

Les espaces ruraux, agricoles, naturels ou boisés représentent les trois quarts de la superficie du territoire. Avec la Seine (sur un linéaire de près de 100 km) et ses affluents, le territoire est marqué par la forte présence de l'eau.

Cet important patrimoine naturel à proximité du territoire urbanisé est un atout : gage de la qualité de vie des habitants, il joue un rôle essentiel dans le fonctionnement et l'équilibre tant économique qu'écologique et paysager du territoire. Au-delà de la présence de noyaux écologiques constituant les zones les plus riches en termes de biodiversité, la préservation de corridors écologiques reliant ces noyaux constitue un enjeu fort dans la région de France où les milieux sont les plus fragmentés. La préservation, voire la reconquête et la valorisation des paysages et des espaces naturels et agricoles viendront conforter l'armature naturelle du territoire, support de la trame verte et bleue qui devra se prolonger au sein même des espaces urbanisés ; en conséquence, la nature en ville devra être développée et valorisée.



Une production agricole abondante est un atout pour le territoire.

La métropole entend conjuguer aménagement et environnement. Soucieuse de réduire son empreinte écologique et de favoriser l'évolution des comportements et des pratiques sur le territoire, elle place l'éco-responsabilité au cœur de ses décisions et de ses actions ; elle fait reposer son projet de territoire sur un mode de dévelop-



Panorama sur le centre-ville de Rouen depuis la colline Sainte-Catherine

pement où l'équilibre des territoires, la qualité de vie et celle de l'environnement constituent le fil conducteur de la réflexion et de l'action : La métropole ambitionne ainsi de devenir exemplaire sur le plan écologique.

A travers le PADD, la métropole se donne les moyens de cette ambition : elle y définit une volonté forte de maîtrise de l'utilisation des ressources et du sol, ainsi que des principes directeurs en matière d'urbanisation : les stratégies d'intensification urbaine, d'optimisation de l'efficacité foncière, les opérations de renouvellement urbain, la volonté de reconstruire la ville sur la ville seront autant d'outils dont la mise en œuvre prioritaire sera au cœur du projet de territoire ; le choix de formes urbaines tendant vers une croissance acceptable des densités répond également à cette préoccupation, toujours dans le souci de mieux répondre aux besoins de la population.

Le principe directeur est ici l'économie, c'est-à-dire la maîtrise, voire la réduction de tous les types de consommation. Economie de l'espace tout d'abord : pour être à même d'améliorer l'environnement, le développement urbain doit privilégier le choix de modes d'urbanisation économes de l'espace en encourageant une polarisation de l'offre de services à partir des pôles existants, la recherche d'un équilibre et d'une cohérence entre habitat, activités et déplacements. Des objectifs chiffrés de limitation de la consommation de l'espace seront fixés, et les stratégies de reconstruction de la ville sur la ville visant une intensification urbaine en cohérence avec les réseaux de transports collectifs (en lien avec l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité des équipements et services et l'encouragement de la mobilité durable), seront privilégiées.

Maîtrise énergétique ensuite : dans ce domaine, les actions doivent être amplifiées, notamment en ce qui concerne le logement et les transports. Le développement des mobilités alternatives à la voiture et la structuration de l'organisation spatiale en lien avec les déplacements doivent contribuer à la grande entreprise visant à rendre le territoire plus sobre en matière énergétique. Les efforts pour atteindre des objectifs d'efficacité énergétique concerneront prioritairement les constructions à réhabiliter (les constructions neuves devant respecter des normes dans ce domaine), ainsi que les projets d'aménagements.

La stratégie globale d'aménagement et de développement de la métropole affiche la volonté de rééquilibrer l'ensemble des fonctions urbaines autour de la Seine. Elle mettra l'accent sur la prise en compte des effets du changement climatique et sur l'intégration environnementale des projets d'aménagement, tant dans leur réalisation que dans la recherche d'une mise en cohérence.

La préservation et la restauration du cadre de vie passent également par la recherche d'une meilleure coexistence entre secteurs résidentiels et industriels afin de limiter les nuisances urbaines (pollution de l'air et nuisances sonores) et les risques industriels, notamment via les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Une gestion durable des ressources en eau est un enjeu fort de solidarité territoriale, que ce soit pour l'alimentation en eau potable ou la gestion des risques d'inondation. Cet enjeu, porté par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Cailly-Aubette-Robec sera décliné sur l'ensemble du territoire du SCOT. Il se traduit par une préservation/restauration de certains espaces (forêts, cours d'eau, zones humides...) ainsi que par le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement.



LE PROJET « LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE, DEMAIN 2030 »

Le SCOT procède par l'identification de trois échelles spatiales au sein du territoire ; si chacune a ses enjeux spécifiques, il n'en reste pas moins que ces enjeux sont interdépendants :

- La première échelle est celle **du grand territoire, du rayonnement métropolitain** ; elle pose la problématique du positionnement de la métropole au sein de la Région Haute-Normandie, du bassin parisien, de l'axe Seine qui relie Paris, Rouen et Le Havre, et de l'Europe du Nord-Ouest, et définit plus généralement les relations du territoire avec son environnement. Elle concentre les enjeux liés à l'attractivité.
- La deuxième est **celle du territoire de la métropole à proprement parler**. Elle permet d'aborder les questions d'organisation et de fonctionnement internes des bassins de vie, ainsi que la mise en cohérence des politiques publiques. C'est à cette échelle que se dessine la stratégie d'organisation spatiale, avec un maître mot : équilibre.
- La troisième échelle, **celle de la proximité**, permet d'envisager les caractéristiques du cadre et de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire pour tous les habitants. Le PADD y traitera notamment les enjeux de santé, de la place de la nature en ville, des équipements et des services du quotidien, de la qualité urbaine et paysagère.



Les projections Cathédrales de lumière



L'espace réaménagé de la Presqu'île



I - LE RAYONNEMENT ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE AU SERVICE DE LA DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINE

La Métropole Rouen Normandie s'affirme comme un territoire d'avenir. C'est son attractivité, c'est-à-dire sa capacité à attirer durablement, à créer, produire et renouveler différentes formes de ressources (humaines, économiques, financières), qui est au fondement de l'existence et de l'identité du territoire, rassemblement de richesses et d'hommes, cité commerçante et maritime, capitale de la Haute-Normandie rayonnant sur un vaste territoire. Le territoire s'inscrit dans une dynamique métropolitaine, qu'elle entend renforcer. Sur quoi repose ce « statut » ou cette dimension métropolitaine ? On peut citer la présence de sièges sociaux, la concentration de fonctions et d'emplois stratégiques, une organisation forte enfin des activités industrielles et tertiaires. La dynamique métropolitaine a un pouvoir d'entraînement sur l'ensemble de l'économie : in fine, c'est tout le territoire qui bénéficie de ses impacts positifs, en termes de poids démographique et de développement humain, social et culturel. Le projet de territoire entend répondre aux défis et saisir les opportunités propres à la dimension métropolitaine, avec l'ambition d'amplifier cette dynamique d'attractivité envers les habitants, les entreprises, les étudiants, les chercheurs, les touristes et qui fait le rayonnement du territoire.

Pour mener à bien cette ambition, la métropole s'appuiera notamment sur les coopérations renforcées avec ses partenaires, au premier rang desquels figurent la Région Haute-Normandie, le Département de Seine-Maritime et la Ville de Rouen.

1) S'INSCRIRE DANS UN PROJET D'ENVERGURE NATIONALE ET INTERNATIONALE

■ PARIS-ROUEN-LE HAVRE : UN PROJET STRATÉGIQUE SUR L'AXE SEINE

La Seine a historiquement contribué au développement de Rouen, point de rencontre entre la voie fluviale et de la voie maritime. Elle continue aujourd'hui d'organiser le fonctionnement du territoire et le développement des activités.

Le positionnement du territoire, première métropole normande de l'axe Seine, dans son environnement immédiat et plus large constitue un atout pour développer son attractivité et son accessibilité. Les politiques de la métropole doivent donc s'inscrire dans une dynamique plus large de développement de la vallée de la Seine. Cette volonté trouve sa traduction dans un certain nombre de projets et de démarches : on peut citer le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, la démarche Grande Seine 2015 du Département de la Seine-Maritime, dont Rouen est le cœur, ou encore les colloques annuels Paris-Rouen-Le Havre qui ont créé une dynamique de travail commun dans certains domaines précis (économie, enseignement supérieur et recherche, tourisme, culture et patrimoine, transports et mobilité).

Cette dynamique fait une large place à l'ouverture maritime, qui doit être renforcée : la création du Groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA Ports de Paris Seine Normandie, avec l'objectif de coordonner et de mettre en œuvre des actions visant à renforcer les parts de marchés des ports séquanais, notamment dans le cadre du projet Canal Seine Nord Europe, pourra être l'un des moyens d'y parvenir. La métropole entretient par ailleurs une coopération active avec le Grand Port Maritime de Rouen, acteur économique majeur de son territoire.

Élément fédérateur au cœur du projet stratégique de l'axe Seine, le fleuve est aussi le trait d'union, l'élément commun d'un même bassin de vie et d'emploi que partagent la Métropole Rouen Normandie et la Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE) ; les deux intercommunalités ont créé en mars 2012 un pôle métropolitain qui compte parmi les premiers de France : CREA Seine-Eure. Ce nouvel outil leur permet de renforcer les coopérations autour de projets communs dans trois domaines : le développement économique, le tourisme et les études sur les transports en commun. La méthode de travail de ce syndicat mixte entend répondre au double mot d'ordre de souplesse et de consensus : par l'identification de problématiques et d'enjeux communs aux deux territoires, la définition de perspectives et d'orientations partagées, il offre une opportunité de coopération pour renforcer l'attractivité du territoire et promouvoir, d'une voix plus

forte parce que collective, un modèle de développement durable le long de l'axe Seine.

Partenaire privilégié, la Métropole Rouen Normandie participe activement à la construction de l'avenir de la vallée de la Seine autour de projets d'intérêt général. Elle contribue au vaste travail de structuration des territoires traversés par la Seine en faveur d'un puissant maillage économique et logistique, dans une dynamique soutenue par la présence de pôles de compétitivité nationaux et une forte implication locale. La dynamique de l'axe Seine, axe majeur de développement, porte ainsi en elle une modification de la perception et des rapports qu'entretiennent Rouen et son fleuve – comme de ceux que Paris entretient avec la mer.

Il convient de souligner que le rôle structurant du fleuve ne saurait se limiter aux grands projets et à la dynamique économique dont il est le support : il se traduit aussi par une ambition de réappropriation et de valorisation de la Seine naturelle, comme en témoignent les projets de reconquête de ses berges.



Route des Roches sur la commune d'Orival

■ DES COMMUNICATIONS PERFORMANTES POUR UNE MÉTROPOLE OUVERTE SUR LE MONDE

Malgré sa localisation stratégique (port de fond d'estuaire situé au carrefour des communications terrestres), la métropole est pénalisée par certaines insuffisances en termes d'accessibilité : celle-ci devra être renforcée, gagner en fonctionnalités et en performance à tous les niveaux, tant physiques que numériques. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire.

Premier de ces niveaux, l'accessibilité fluviale: l'amélioration des accès portuaires doit être poursuivie, dans la logique du projet d'écroulement des points hauts du chenal de navigation du Grand Port Maritime de Rouen qui permettra aux gros porteurs de remonter la Seine. Le développement du transport fluvio-maritime doit être encouragé dans le but de valoriser au maximum la voie d'eau et l'axe de développement majeur que constitue la Seine. Le fleuve est le vecteur naturel du transport massifié entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris; prolongé par le Canal Seine Nord Europe, il pourra constituer demain la porte d'entrée naturelle de l'Europe de l'Ouest.

L'accessibilité ferroviaire doit être améliorée, tant pour les voyageurs que pour le fret. Le projet de construction d'une nouvelle gare d'agglomération à Rouen Saint-Sever pourra constituer un moyen pour y parvenir. Ce projet phare à l'horizon SCOT, autour duquel pourra prendre place un important pôle d'échanges multimodal, vient répondre au constat de la quasi-saturation de la gare de Rouen Rive droite et permettra de traiter le nœud ferroviaire rouennais en offrant des solutions performantes tant pour la liaison grandes lignes, la desserte régionale que le transport de marchandises (l'actuelle gare de Rouen Rive droite serait alors requalifiée en pôle d'échanges de proximité en lien avec la nouvelle gare, de manière à permettre les liaisons régionales et le transit ferroviaire de marchandises). Autre projet d'envergure, celui de Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN): il permettrait d'améliorer la connexion de la métropole avec les aéroports franciliens comme avec les autres réseaux européens de transport en commun, et ainsi de renforcer l'attractivité et le rayonnement du territoire. Au vu de leur ampleur, ces projets nécessiteront une mobilisation importante (y compris financière) de l'ensemble des acteurs. En complémentarité avec le projet de Ligne Nouvelle avec Paris, la ligne Serqueux-Gisors et l'axe Rouen-Barentin-Yvetot feront l'objet d'opérations de réhabilitation.

L'amélioration de l'accessibilité routière doit être poursuivie par la réalisation d'une série de voies de contournement:

► **le contournement est/liaison A28-A13**, en lien avec l'achèvement des accès aux grandes infrastructures de déplacements réalisées dans la dernière décennie (accès au Pont Flaubert notamment) et la traversée routière de la vallée du Cailly, permettrait le contournement complet du territoire;

► **la réalisation du contournement Est d'Elbeuf**,

L'ambition du territoire est de détourner le trafic de transit du centre afin de désengorger le centre-ville de Rouen et les voies pénétrantes et de limiter les nuisances et les pollutions liées aux flux de déplacements. A cette fin, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire devra être envisagée, accompagnée d'un ensemble de mesures favorisant le report modal et une meilleure organisation du trafic de marchandises, notamment ses accès aux zones industrielo-portuaires.

L'aéroport de Rouen Vallée de Seine a la vocation d'un aéroport de proximité. Le trafic doit y être contenu: il

n'accueille pas de lignes régulières mais une aviation d'affaires et de loisirs, les vols touristiques et les vols sanitaires indispensables aux liens entre hôpitaux. Le développement de l'aéroport interrégional de Deauville Normandie devra permettre de doter le territoire des différentes liaisons vers les hubs internationaux et de développer l'ensemble des liaisons régionales.

L'amélioration de l'accessibilité physique du territoire ne saurait aujourd'hui suffire pour asseoir le rayonnement et l'attractivité d'une grande métropole. Une bonne desserte en réseaux de communication numérique est essentielle pour répondre aux besoins des entreprises, des unités de recherche et de formation mais aussi des habitants. Le projet de territoire visera à permettre le déploiement d'une infrastructure haut et très haut débit à prix abordable, en cohérence avec la stratégie régionale pour l'aménagement numérique du territoire; l'anticipation du développement d'un réseau de communication performant et généralisé suppose de prévoir des capacités de câblage et de saisir les opportunités d'extension des gaines de réseaux. La métropole envisage ainsi un accès à la fibre optique pour l'ensemble de la population et des entreprises du territoire à l'horizon 2020, en cohérence avec les actions envisagées par les opérateurs privés. Un tel maillage numérique permettra de généraliser des services et des pratiques aujourd'hui émergentes comme l'éducation et l'administration à distance, le télétravail, la télémédecine, la téléassistance aux personnes âgées, le commerce électronique. Le SCOT rappelle que le déploiement des communications électroniques devra intégrer les progrès des technologies en la matière.



Plusieurs lignes de bus disposent de voies réservées



Vue sur La Bouille et Boucles de Seine

2) RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Comme d'autres territoires en France, la Métropole Rouen Normandie est confrontée à une situation économique nationale difficile; elle doit continuer de relever les défis liés à son insertion dans la mondialisation, en soutenant particulièrement le secteur industriel fragilisé.

Le territoire est riche de filières économiques performantes, porteuses de dynamisme: tout l'enjeu est d'étendre ce dynamisme à l'ensemble du tissu économique du territoire et de la région. Forte d'une diversité de secteurs d'activité, (l'industrie, notamment portuaire, l'artisanat, les activités de logistique, les activités tertiaires, les secteurs d'excellence, l'enseignement supérieur et la recherche), la métropole entend être un territoire d'avenir; cette diversité, qui témoigne d'un héritage de savoir-faire locaux, est à préserver, elle ouvre aussi la perspective d'une croissance en devenir. Le développement de l'ensemble de ces filières et des fonctions métropolitaines s'appuiera sur une complémentarité nécessaire avec les territoires voisins, que ce soit au sein du pôle métropolitain CREA Seine-Eure ou dans la perspective du projet Axe Seine. Cette politique passera enfin par une coopération renforcée avec la Région Haute-Normandie, dans la logique du Contrat Régional de Développement Économique (CRDE).

Le SCOT s'appuie sur un important foncier qui servira de support à la dynamique économique. Ce foncier, dont 60 % à vocation économique, estimé à 1 200 hectares sur l'ensemble du territoire permet de poursuivre l'accueil de nouvelles activités, de nouvelles entreprises et de nouveaux emplois en lien avec les grandes filières économiques du territoire. La reconversion d'anciennes grandes friches industrielles représente une contrainte, mais aussi un atout dans la mesure où elles permettent d'envisager l'accueil de nouvelles activités (comme de zones d'habitat) tout en limitant la consommation d'espaces naturels et agricoles: le SCOT promeut ainsi une dynamique économique compatible avec la protection de l'environnement et l'aménagement durable du territoire. La stratégie foncière prévoit un effort de densification et de requalification des sites existants, associé à un traitement spécifique de la problématique des sols pollués.

Il convient cependant de rappeler que la dynamique de création de nouveaux emplois ne dépendra pas du seul foncier, mais également des autres facteurs qui renvoient à l'attractivité globale du territoire (qualité des infrastructures, qualification de la main d'œuvre, offre de logements diversifiée, qualité de l'environnement et du cadre de vie...).

■ PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DURABLE, CONFORTER L'EXCELLENCE LOGISTIQUE ET PORTUAIRE

L'industrie est un secteur puissant du territoire, même si les difficultés actuelles ont aggravé le risque de désindustrialisation, auquel le territoire est particulièrement exposé. Face à cette menace, une activité diversifiée, une importante présence

d'ouvriers et de techniciens qualifiés, la présence de grandes entreprises (comme Renault à Cléon, Flexi France au Trait, GSK à Notre-Dame-de-Bondeville...) représentant les grandes filières économiques du territoire (automobile, aérospatiale, chimie-pétrochimie, papier, transformation des métaux, construction, pharmacie et chimie fine et industrie agro-alimentaire) constituent des atouts nombreux.

Le projet métropolitain est ambitieux : il s'agit d'inverser la tendance qui a vu un déclin relatif du secteur industriel au cours de la dernière décennie et de relancer une dynamique sur le territoire autour d'un projet de ré-industrialisation d'envergure nationale et internationale, indissociable du développement du secteur tertiaire. Ce projet donne la priorité à l'industrie durable, aux hautes technologies et particulièrement aux éco-industries, en s'appuyant sur les outils de production, les savoir-faire et les spécialisations présents sur le territoire.

La plateforme industrielle rouennaise s'appuie en premier lieu sur le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR). Premier port français pour l'exportation dans l'agro-alimentaire, l'agro-industrie et les produits papetiers et forestiers, premier port européen pour l'exportation de céréales, le Grand Port Maritime de Rouen joue un rôle important dans la performance industrielle et logistique du territoire. Il jouit d'une situation économique solide et dynamique - les dernières années ont vu une croissance continue de son activité - qu'il faudra conforter, notamment en optimisant son accessibilité. La dynamique industrielle du territoire repose en outre sur des grands projets métropolitains structurants, vitrines industrielles et technologiques de pointe : dans le secteur de l'ingénierie, de la mobilité et de la logistique (deux pôles de compétitivité : Automobile et Transports publics (MOVEO), Logistique (Nov@log), dans le secteur de la chimie-pétrochimie, pharmacie et chimie fine (autour du CHU de Rouen et en lien avec la Région Haute-Normandie et la filière d'excellence Chimie-Biologie-Santé).

Le développement industriel s'articule autour de trois grands types d'activités qui relèvent de logiques différentes en matière d'aménagement :

► **L'industrie**, dont l'industrie portuaire, se concentre dans des zones d'activités bénéficiant d'une desserte multimodale. Afin d'assurer l'insertion paysagère et de minimiser l'impact environnemental du secteur industriel, des aménagements de haute qualité environnementale devront être mis en œuvre.

► **La logistique**, portuaire notamment, constitue un levier important d'optimisation des coûts et de la productivité pour les entreprises. La filière logistique et transports sera intégrée prioritairement au cœur des grands projets de développement portuaire et de revitalisation des zones industrielles ; elle poursuivra son développement autour de deux grands sites principaux : en aval de Rouen, le site de Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL), développé par le Grand Port Maritime de Rouen en bord à quai, avec

accès maritime, fluvial, ferroviaire et autoroutier directs ; à l'amont de Rouen, le site de Seine-Sud, au vaste potentiel de développement, qui bénéficie d'une position stratégique au croisement du fleuve, du fer et de la route qui lui permettra d'accueillir une plateforme multimodale et les activités industrielles et logistiques de demain. Il sera recherché des complémentarités entre plateformes multimodales (Seine-Sud, les Grands Ports Maritime de Rouen et du Havre, la plateforme trimodale de Pîtres-Le Manoir envisagée sur le territoire du SCOT de Seine-Eure-Forest de Bord) tant en termes de mode (fluvial, maritime, ferroviaire, routière) que par type de produits transportés (containers, vrac...) -, afin de capter de nouveaux flux et de développer les filières porteuses et haut de gamme à l'échelle de l'axe Seine.

► Enfin, **les activités mixtes/artisanales** devront s'inscrire dans une logique de proximité des entreprises avec leur clientèle. Le SCOT promeut la mise en place d'un réseau de parcs d'activités économiques performants, proposant des conditions d'accueil optimales pour les entreprises (accessibilité, desserte haut débit, pôles de vie, haute qualité environnementale). La situation actuelle se caractérise par une spécialisation relative des parcs d'activités, reflet de la diversité économique du territoire : les parcs du Malaquis, de la Vente Olivier et de Moulin IV ont pour vocation d'accueillir les activités mixtes de production, de services aux entreprises ou de logistique. En fonction des flux générés par certaines activités artisanales, la création de zones d'activités dédiées sera préférentielle.



Sur le territoire, la prise en compte des risques industriels représente un enjeu important, où est concentré en effet plus d'une trentaine d'installations présentant des risques industriels majeurs, et où le cœur de la métropole est le lieu d'une cohabitation ancienne entre industries et habi-



Seine Innopolis, pépinière d'entreprises dédiée aux TIC

tat. En conséquence, le SCOT définit une orientation qui conjugue l'ambition de dynamisme économique et industriel avec une volonté affirmée de maîtrise du risque technologique.

► L'accueil de nouvelles activités à risque devra être anticipé, **par l'identification de secteurs où leur implantation ne viendra pas amplifier l'exposition des populations.** Les efforts engagés par les entreprises pour réduire le risque à la source devront être poursuivis, et l'urbanisation future devra tenir compte des périmètres instaurés par les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT),

► **L'activité industrielle et particulièrement portuaire** génère des flux de transport de marchandises. Afin de limiter les impacts pour la population, les zones d'habitat et désengorger le centre-ville, les nouvelles infrastructures, telles que le contournement est / liaison A28-A13, devraient contribuer à détourner la majorité des convois du trafic portuaire par les zones industrialo-portuaires ; il conviendra par ailleurs de s'appuyer sur les plateformes logistiques en faveur du report modal.

■ DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT TERTIAIRE

A travers le PADD, la métropole affirme son ambition de développer les fonctions métropolitaines supérieures par l'accueil d'entreprises et d'emplois tertiaires porteurs de forte valeur ajoutée.

Ces activités tertiaires, par leurs spécificités et la nécessaire proximité entre recherche, innovation et connexions

aux centres de décision, viendront dynamiser le cœur de la métropole et auront un effet d'impulsion fort sur les filières économiques locales. Afin de mettre en œuvre cette stratégie, une offre foncière est mobilisée et le développement économique de ces filières et des emplois métropolitains supérieurs est polarisé sur un nombre ciblé de sites spécifiques, dont les localisations et les vocations sont définies dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

La stratégie d'implantation tertiaire au cœur de la métropole trouve sa traduction dans le projet Seine Cité. Ce projet, qui poursuit la dynamique de développement et d'élargissement de l'hyper-centre rouennais lancé avec la reconquête des quartiers ouest (écoquartier Flaubert, écoquartier Luciline) pourrait être complété à l'horizon du SCOT par le projet de nouvelle gare d'agglomération. La desserte du territoire par une ligne qui doit relier le centre de Rouen à Paris (et plus particulièrement le site de la Défense) en 45 minutes peut avoir un impact majeur en termes d'attractivité et de création d'emplois tertiaires sur le territoire. S'inscrivant au cœur d'un projet urbain d'envergure, de part et d'autre de la Seine, un grand pôle d'affaires pourrait ainsi accueillir des activités tertiaires supérieures, à aménager en plusieurs phases : autour de l'écoquartier Luciline dans un premier temps, puis de l'écoquartier Flaubert, et enfin autour de la future gare d'agglomération qui deviendrait une nouvelle centralité, couplé à une offre de logements, de commerces, d'équipements et de services.

Le développement du « croissant tertiaire » du secteur du Plateau Nord (la Vatine, la Zone Franche Urbaine (ZFU) de Rouen et le parc de la Ronce) permettant notamment de répondre au besoin de desserrement des entreprises sera également poursuivi.

L'implantation de nouvelles zones d'activités tertiaires doit rechercher une plus grande efficacité foncière des terrains utilisés (densité bâtie), des formes urbaines innovantes et une meilleure desserte des transports en commun. La localisation des services à la personne et aux entreprises au sein des zones bâties, dans une logique de mixité des fonctions urbaines, doit être prioritaire. Ce type d'emplois sera ainsi concentré dans les espaces urbains les plus denses, afin de tenir compte des exigences de proximité, d'intensité de services et d'accessibilité renforcée.

Dans le domaine des hautes technologies et de l'économie de la connaissance la capacité d'accueil se déploie autour de technopôles et de pôles de compétitivité; il s'agit de proposer aux entreprises un environnement propice au développement des activités économiques en lien avec les établissements de formation supérieure et les laboratoires de recherche.

Sur le territoire, trois pôles technologiques majeurs sont identifiés; ils s'appuient sur un réseau de pépinières et d'hôtels d'entreprises qui permettent le soutien des initiatives locales et la création d'emplois :

- **au sud de la Rive gauche**, le technopôle du Madrillet accueille des entreprises relevant des écotechnologies et de l'écoconstruction;

- **au cœur de la ville de Rouen et du campus hospitalo-universitaire**, le pôle Rouen Innovation Santé est dédié aux entreprises du domaine de la santé (biotechnologie, équipements médicaux);

- **au cœur des espaces urbains de la Rive gauche** (Petit-Quevilly), un pôle numérique, Seine Innopolis, est destiné aux technologies de l'information et de la communication.

Levier majeur du dynamisme métropolitain, le développement tertiaire passe également par le maintien du pôle commercial du centre-ville rouennais au rayonnement régional. La sauvegarde d'une diversité commerciale et l'implantation de nouvelles enseignes de renom devront permettre de conforter l'attractivité du cœur rouennais et d'étendre sa zone d'influence.

■ RENFORCER LES GRANDES FILIÈRES DE L'AGRICULTURE ET LEUR ANCRAGE SUR LE TERRITOIRE

La filière agricole (qui occupe un tiers du territoire) est globalement dynamique; elle s'appuie principalement sur l'élevage et la céréaliculture.

Le territoire concentre un nombre important d'industries agroalimentaires, de structures de transformation ou d'équipements. Cependant, l'importance de ce secteur est surtout portée par la transformation de produits exportés par le Grand Port Maritime de Rouen.

En cohérence avec la stratégie de développement économique, la valorisation locale de la plus-value agricole doit être une priorité, en renforçant le lien entre productions agricoles issues des exploitations locales (lait, viande, céréales) et transformation sur place. L'importance des industries agro-alimentaires comme des débouchés non-alimentaires des productions agricoles, associées à la présence du cinquième port français sur le territoire, en font un territoire d'excellence en matière de valorisation et de transformation des ressources agricoles. Cet objectif se décline autour de deux axes :



L'élevage participe au dynamisme de la filière agricole.

► **le positionnement sur les filières porteuses** en lien étroit avec l'industrie et les marchés en développement. La complémentarité avec des filières industrielles ne se limite pas à l'agroalimentaire : les productions à usage non alimentaire (lin utilisé dans le secteur automobile) et la diversification des débouchés pour les matières premières agricoles permettent un développement réciproque de l'industrie locale et de l'agriculture en lien avec le Grand Port Maritime de Rouen ; le territoire possède des avantages comparatifs lui permettant de se positionner dans les secteurs de la chimie verte ou « bio-sourcée » ; le secteur agricole doit pouvoir devenir une économie dynamique de grandes cultures connectées aux industries innovantes ;



Filière courte - Saint-Martin-du-Vivier

► **Le SCOT** encourage le développement d'une agriculture de proximité (filiales courtes), répondant aux besoins des populations. L'augmentation de la part des produits biologiques vise à répondre à la demande locale et à offrir de nouveaux débouchés aux agriculteurs. Pour valoriser les filières du maraîchage et de l'arboriculture, ainsi que les jardins familiaux, les zones existantes sont identifiées dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) afin de les protéger de l'urbanisation. Le renforcement de la demande de produits locaux nécessite une meilleure structuration de l'approvisionnement, des outils collectifs de production, de transformation et de valorisation (abattoirs, logistique, légumeries, plates-formes, entreprises agroalimentaires...). Dans le souci de renforcer les relations sociales et les capacités d'insertion, les pratiques d'accueil et la découverte du milieu agricole seront encouragées.

■ L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE : UNE PRIORITÉ POUR DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES ET L'INNOVATION

Territoire d'avenir, la Métropole Rouen Normandie doit s'ancrer dans l'économie des savoirs, en favorisant les compétences et les talents, les grands équipements de recherche, en soutenant les filières de pointe et d'innovation.

En matière d'enseignement supérieur et de recherche, la politique repose sur trois principes directeurs : diversité, ouverture, excellence.

► **Diversité** d'abord : tout comme la pluridisciplinarité, elle doit permettre de renforcer le caractère attractif des établissements présents sur le territoire. Le développement des quatre pôles universitaires existants (Rouen, Elbeuf, Mont-Saint-Aignan et le Madrillet à Saint-Etienne-du-Rouvray) sera conforté ; en outre, poursuivre la logique de campus thématiques à l'échelle de la métropole permettra de mutualiser les grands équipements et d'optimiser les services. L'accueil de nouveaux établissements d'enseignement supérieur et de recherche (publics ou privés, antennes de grandes universités nationales ou étrangères) est une priorité stratégique. Enfin, il faut renforcer l'adéquation entre les formations et les débouchés locaux, en lien avec le Plan Régional de Développement des Formations (PRDF) de la Région.

► **Ouverture** : les coopérations existantes et celles à développer sont soutenues, notamment avec les autres sites universitaires du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) « Normandie Université ». L'ouverture passe aussi par la volonté d'accueillir des étudiants français et étrangers dans le cadre d'une politique visant à augmenter les effectifs. Le développement de la démographie étudiante constitue un levier pour rééquilibrer les quatre pôles universitaires existants ; il devra reposer sur une attractivité accrue, c'est-à-dire sur une politique de facilitation de l'animation et de la vie étudiantes (amélioration des conditions d'accueil, d'accompagnement et d'intégration des étudiants et des chercheurs dans la vie de la métropole, réalisation de logements étudiants à proximité des transports collectifs, amélioration de l'offre et de l'accessibilité aux services, équipements et loisirs, adaptation du système de déplacements aux pratiques et modes de vie étudiants sur les quatre sites d'enseignement majeurs).

► **Excellence**, enfin : l'excellence dans le domaine de l'enseignement supérieur est d'abord une culture, qui passe par le recrutement d'enseignants et de chercheurs renommés. C'est aussi la volonté d'accueillir des filières de haute technologie sur des créneaux correspondant aux activités économiques dominantes du territoire comme aux secteurs potentiels de développement. Le développement des laboratoires de recherche (publics ou privés) devra être assuré en valorisant les échanges et les transferts de compétences avec une gamme plus large de partenaires.



Jeunes créateurs, Bunk'R, rue des start ups hébergées à Seine Innopolis



La Fabrique des savoirs à Elbeuf

■ TOURISME ET CULTURE : DES VECTEURS D'ATTRACTIVITÉ ET D'APPARTENANCE AU TERRITOIRE

Le tourisme est un secteur d'activités particulier dans la mesure où il associe attractivité et identité. Il est source d'image et de notoriété et constitue un important potentiel pour le développement d'emplois nombreux et non délocalisables. Pour la métropole, son développement dans toutes ses dimensions constitue une priorité : tourisme urbain, patrimonial et culturel, tourisme de nature, tourisme d'affaires enfin. Acteur à part entière du développement touristique de son territoire, la métropole s'appuie également sur le bras armé de sa politique touristique que constitue l'Office de tourisme.

Le territoire métropolitain est fort d'une offre touristique particulièrement riche et diverse, qui se structure autour d'éléments – naturels, patrimoniaux – remarquables et emblématiques.

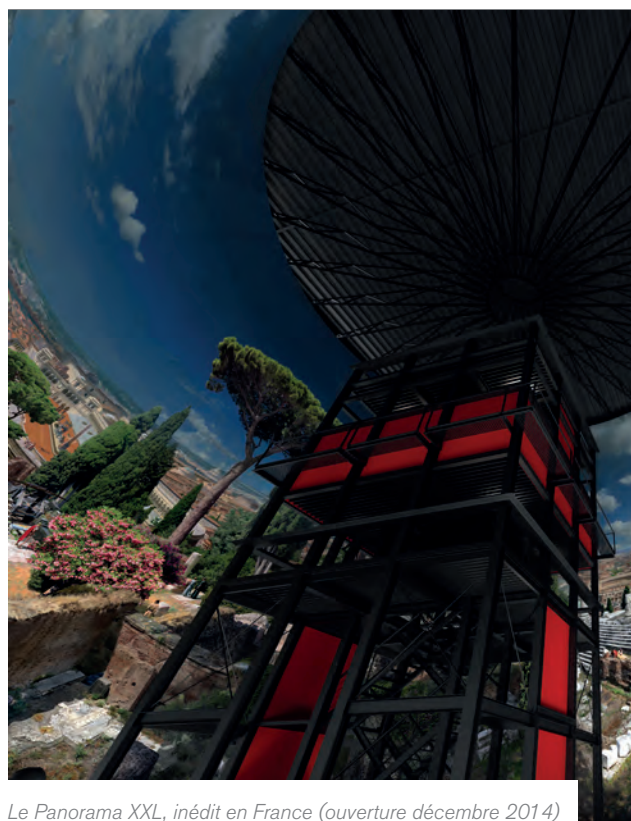
► **Le premier d'entre eux est la Seine**, autour de laquelle le SCOT propose une mise en scène des différents paysages urbains et naturels, des richesses patrimoniales comme des grandes infrastructures visibles depuis le fleuve. Cette politique de mise en valeur des richesses paysagères et patrimoniales prendra appui sur un circuit touristique, aménagé sur l'ensemble du linéaire des berges, à même d'identifier la vallée de la Seine et de faciliter son appropriation par les habitants et les touristes. Le développement du tourisme fluvial en forte expansion sera soutenu. Il faudra veiller à la compatibilité de ces projets touristiques avec les projets économiques autour de la Seine.

► **En matière de tourisme urbain**, l'offre sur le territoire se caractérise par sa richesse et sa diversité, fondée sur un héritage - historique, industriel, patrimonial

et architectural - exceptionnel. Toutes les dimensions doivent en être valorisées : tourisme culturel et découverte du patrimoine (la métropole est dotée depuis 2011 d'un nouvel atout, le label « Villes et Pays d'Art et d'Histoire »), tourisme industriel et technologique (le territoire est riche d'un patrimoine industriel de grande qualité, dont témoigne la reconversion de l'ancienne usine Blin et Blin en Fabrique des Savoirs à Elbeuf), tourisme d'affaires et de congrès enfin (dont le développement est assuré par l'Office de tourisme, et qui bénéficiera de l'implantation d'un centre des congrès).

► **Le tourisme de nature et de plein air** est un enjeu fort pour les habitants et les visiteurs, notamment sur le territoire du Parc Naturel Régional des Boucles de Seine Normande. Il connaît une forte croissance de la demande, notamment des citoyens qui recherchent des réponses adaptées en matière d'espaces de loisirs. Les activités nautiques et de loisirs sont soutenues et développées par l'exploitation du potentiel du territoire et le développement d'une offre d'hébergement adaptée. L'accent doit également être mis sur une structuration de circuits de randonnées et de vélo-routes.

► **L'attractivité touristique** repose également sur des projets « locomotive », des grands équipements et des grands événements porteurs d'image et de sens : grands musées rouennais, Historial Jeanne d'Arc, Cirque Théâtre d'Elbeuf et grands rendez-vous emblématiques comme le festival Normandie Impressionniste, l'Armada, les Trans-européennes, ou encore Viva Cité. Destination touristique, la Métropole travaillera à conforter cette vocation d'accueil de grandes manifestations qui viennent renforcer sa notoriété.



Le Panorama XXL, inédit en France (ouverture décembre 2014)



L'équipe de France de Basket au Kindarena

L'attractivité en matière d'hébergement et de restauration, l'accessibilité des sites touristiques majeurs (centres-villes de Rouen et d'Elbeuf, abbayes de Jumièges et de Saint-Martin-de-Boscherville) sont autant d'atouts pour le développement du tourisme sur le territoire métropolitain. La capacité du territoire en matière d'hébergement est à renforcer; au même titre que la restauration, l'offre hôtelière et d'hébergement occasionnel (gîtes ruraux, maisons et chambres d'hôtes, campings etc.) doit être valorisée sur l'ensemble du territoire. Certaines adaptations à la demande seront nécessaires: ainsi, la part de l'hôtellerie haut de gamme sera confortée et les petites structures d'accueil seront soutenues afin de proposer une offre plus diversifiée.

Enfin, la métropole porte une politique culturelle volontariste. La réalisation d'équipements structurants et une programmation culturelle ambitieuse poursuivent un double objectif: le rayonnement du territoire et l'attractivité pour les habitants, d'une part, la cohésion sociale et l'accessibilité de la culture pour tous, d'autre part. A l'échelle métropolitaine, la politique culturelle met donc l'accent sur l'accessibilité en termes de coût, d'horaires et de déplacements; cette politique est également marquée par une volonté forte d'équilibre qui passe par la recherche d'une complémentarité et d'une mutualisation entre territoires. La métropole a un riche passé en matière d'accueil d'artistes; elle doit maintenant favoriser l'éclosion des jeunes talents, qu'ils soient locaux ou venus d'ailleurs, et leur permettre de se professionnaliser et de se produire: à ce titre, des équipements spécifiques (lieux de répétition, résidences, ateliers et lieux d'exposition) sont à leur disposition pour soutenir la création culturelle contemporaine (citons le 106 ou H2o à Rouen, la Fabrique des savoirs et le Cirque-théâtre à Elbeuf).

3) L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE AU SERVICE DE LA DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE

Sur le territoire, la situation actuelle se caractérise par une croissance très faible de la population, croissance qui reste stable depuis 10 ans; à ce constat s'ajoutent un atout (une population plus jeune que la moyenne nationale) et une faiblesse (un solde migratoire négatif). La métropole se donne pour ambition de renouer avec une croissance plus forte de la population et d'initier une véritable dynamique démographique. L'objectif est d'accueillir de l'ordre de 40 000 habitants supplémentaires à horizon du SCOT, ce qui correspond à une croissance de la population comprise entre 0,4 % et 0,5 % par an.

Une telle dynamique démographique dépend nécessairement, en premier lieu, de l'attractivité économique et de l'offre d'emplois (en termes quantitatifs et qualitatifs).

Elle devra aussi reposer sur la valorisation de l'attractivité résidentielle du territoire dans ses deux dimensions, quantitative et qualitative. Le territoire bénéficiera d'une politique volontariste de construction de nombreux logements: 60 000 à l'horizon du SCOT. Les deux tiers de ces constructions neuves permettront de satisfaire les besoins de la population en place (desserrement des ménages et renouvellement du parc), l'autre tiers à assurer la croissance démographique attendue.

Cet effort conséquent de construction de nouveaux logements interviendra prioritairement dans les espaces urbains. Les grands projets urbains intégrés dans le cœur d'agglomération (écoquartier Luciline, écoquartier Flaubert, nouvelle gare d'agglomération) donneront une impulsion importante aux espaces urbains centraux et aux tissus urbains denses. L'effort de construction de logements sera aussi le levier d'un rééquilibrage géographique de l'offre de logements en faveur des secteurs urbains qui bénéficient d'une bonne desserte par les transports collectifs existants ou projetés, d'un bon niveau d'équipements et de services, et d'une importante offre d'emplois.



La Presqu'île, au coeur de l'écoquartier Flaubert



II - UNE MÉTROPOLE GARANTE DES ÉQUILIBRES ET DES SOLIDARITÉS

Dans les vingt prochaines années, le territoire aura à faire face à des défis multiples. Pour les relever, il faut conduire des politiques publiques cohérentes au service d'un développement qui soit solidaire et durable ; le SCOT contribue à définir ce modèle de développement, où l'équilibre des territoires, la qualité de vie et celle de l'environnement constituent le fil directeur de la réflexion et de l'action.

1) LES GRANDS PRINCIPES POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

Le SCOT dessine un projet de territoire qui s'appuie sur une organisation spatiale fondée sur la complémentarité des différents espaces qui le composent (espaces urbains, espaces naturels); il affirme notamment deux grands principes directeurs :

► **la mise en cohérence des politiques d'aménagement autour du réseau de transports en commun et des infrastructures assurant la mobilité des populations ;**

les déplacements doivent jouer un rôle essentiel dans l'organisation spatiale de notre territoire. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pose les bases d'un projet global de déplacements pour les dix prochaines années qui concerne l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation, le stationnement et propose la structuration du réseau de transports collectifs à moyen terme et long terme en cohérence avec les orientations du SCOT.

► **une ambition d'économie dans la gestion de l'espace de manière à garantir la protection des espaces naturels, agricoles et paysagers qui font la richesse et la qualité du territoire.**

Cette ambition s'appuie sur une politique de renouvellement urbain fondé sur les principes de la mixité sociale et fonctionnelle, et d'intensification urbaine : c'est la volonté de reconstruire la ville sur la ville, dans un dialogue privilégié avec le fleuve, qui permet de dessiner un modèle de développement urbain durable.

Le projet de territoire entend également traiter une problématique transversale cruciale pour son avenir, à savoir la question du réchauffement climatique. La responsabilité des activités humaines depuis l'essor de l'industrialisation et de la consommation des énergies fossiles est désormais largement reconnue. Aussi le phénomène du réchauffement, déjà engagé, emporte-t-il des conséquences majeures en termes d'aménagement afin de répondre simultanément à deux objectifs :

► **Réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre** pour lutter contre la tendance au réchauffement climatique.

► **Adapter les projets d'aménagement aux conséquences du phénomène lui-même**, que ce soit en termes de hausse des températures ou d'élévation du niveau des eaux et de perturbation du fonctionnement hydrologique du territoire.

■ UNE ORGANISATION SPATIALE PLUS COHÉRENTE

L'élaboration du SCOT est l'occasion de définir une organisation spatiale qui servira de cadre de référence à l'ensemble des politiques sectorielles à développer.

Le territoire est composé d'une diversité d'espaces qui diffèrent par le rôle et les fonctionnalités ; il s'agit dès lors de les articuler afin de mettre cette diversité au service de la construction du projet de territoire selon une logique de complémentarité. Ainsi, en s'appuyant sur une réflexion quant au rôle que peuvent jouer les communes dans l'espace global qu'elles partagent, le SCOT propose une organisation du territoire qui permette d'atteindre sur le long terme plusieurs niveaux de cohérence.

► En premier lieu, **la cohérence entre la localisation de l'emploi et de l'habitat** : il faut inverser la tendance actuelle à l'éloignement croissant entre le domicile et le lieu de travail. Cela suppose de développer une offre de logements adaptés autour des pôles d'emplois significatifs, et de développer les activités dans les secteurs où les emplois offerts sont insuffisants par rapport au nombre d'actifs résidents, dans le respect des équilibres généraux du territoire.

► Ensuite, **la cohérence entre l'urbanisme et les déplacements** : il s'agit de réduire la longueur moyenne des déplacements en agissant sur les choix de localisation du développement urbain comme sur les comportements. Pour réduire les distances parcourues au quotidien, le SCOT s'appuie sur une organisation territoriale fondée sur des polarités où s'articulent emplois, habitat, commerces et services (principe de mixité fonctionnelle). La cohérence entre urbanisme et déplacements vise aussi à permettre une meilleure utilisation des transports en commun.

► Enfin, **la cohérence entre la localisation de l'habitat, des commerces et des services à la personne** permettra d'aller vers une plus grande mixité des fonctions urbaines et une diversité des tissus urbains. La logique de polarités commerciales devra être amplifiée, ce qui suppose de renforcer les équipements et les commerces de proximité dans les centralités urbaines et de maîtriser l'essor des pôles commerciaux périphériques en taille et en nombre, de manière à répondre aux nouvelles attentes et aux nouveaux profils des consommateurs : il s'agit de répondre là à une exigence d'équilibre. Le vieillissement de la population et la prise en compte des personnes à mobilité réduite impose la recherche d'une bonne répartition des services à la personne.

Les déplacements sont un enjeu crucial pour atteindre ces objectifs. Un principe directeur, favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux ; en conséquence, le développement de l'habitat, de l'emploi, des commerces et des services sera localisé en priorité dans les espaces bien desservis par les réseaux actuels et

futurs de transports en commun. Afin de limiter la dispersion de l'urbanisation, la cohérence entre les choix d'urbanisme et les déplacements sera assurée au moyen d'une politique d'anticipation et de maîtrise du foncier, notamment à proximité des axes structurants de transport. Dans la même logique, les commerces, services et équipements nécessaires à la vie quotidienne seront localisés en priorité à proximité piétonne ou cyclable des secteurs d'habitat environnants, ce qui nécessite l'aménagement d'espaces publics et de cheminements adaptés à l'usage des modes doux (dits aussi « actifs »).

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) précise les conditions qui permettent de favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun.

Enfin, le développement du territoire devra se faire en cohérence avec les territoires voisins. Il faudra développer, dans le respect des spécificités de chacun, les synergies des projets entre les territoires où les dynamiques de développement sont interdépendantes et s'affranchissent des limites administratives. Les polarités identifiées au sein de chaque territoire sont autant de points d'appui pour rechercher voire renforcer des liens fonctionnels, stratégiques et spatiaux (interconnexion des transports en commun, liaisons routières, trame verte,...) avec les territoires limitrophes (SCOT du Pays Entre Seine et Bray, du Vexin Normand, de Seine-Eure-Forêt de Bord, du Pays du Roumois, de Caux Vallée de Seine), et avec le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, dont la Charte 2013-2025 fixe des objectifs qui concernent directement près d'un tiers des communes du SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

■ LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN : UNE GESTION ÉCONOME DU FONCIER

Le SCOT est garant de la bonne gestion des sols : il affirme le principe d'une gestion économe et d'un usage rationnel de l'espace et fait de la lutte contre l'étalement urbain, c'est-à-dire le grignotage progressif et la régression des surfaces naturelles, agricoles et forestières, une priorité.

La recherche d'un aménagement qui soit économe de l'espace passe par une stratégie de renouvellement urbain, de densification des tissus bâtis, d'optimisation de l'efficacité foncière des zones à urbaniser enfin. Cette stratégie doit répondre aux grands enjeux tant environnementaux (écologie, climat, énergie) qu'économiques (agriculture, équipements publics).

Les espaces naturels et agricoles sont appréciés comme une ressource non renouvelable dont il est essentiel d'assurer la préservation. La stratégie de réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles est abordée au regard de la consommation passée; elle est appréhendée en fonction de l'organisation spatiale. Les objectifs chiffrés de limitation de la consommation

d'espaces naturels et agricoles trouvent leur traduction dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), qui intègre pour la partie du territoire couverte par le Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, le potentiel d'urbanisation défini dans la Charte du Parc. La stratégie foncière de la métropole se déploie autour de deux axes :

► **investir prioritairement les espaces en friches et à requalifier**; la complexité de mise en œuvre de cette politique nécessite une coordination de l'ensemble des décisions publiques ayant un impact sur la valeur, l'appropriation et l'usage des terrains.

► **les nouveaux espaces à urbaniser** devront respecter un objectif d'efficacité foncière.

Le territoire est marqué par sa vocation industrielle; autour de la Seine et de ses affluents, de nombreuses friches témoignent de cette histoire urbaine et industrielle ancienne. Espaces mutables, espaces à reconquérir, ces friches constituent un potentiel considérable. La métropole s'est engagée dans une dynamique de renouvellement urbain depuis les années 1990 (stratégie dite Seine Ouest), qui a vu la reconquête d'espaces anciennement industrialo-portuaires dans le quartier Pasteur et autour des quais en rive droite. Le SCOT affirme la volonté de poursuivre cette stratégie de reconquête, en privilégiant les opérations de renouvellement urbain.



Depuis l'île Lacroix, vue sur la rive gauche

Cette stratégie vient répondre à plusieurs objectifs :

► **Limitier l'étalement urbain**: l'offre de terrains en milieux urbains dynamisera les secteurs centraux. Les centres urbains anciens seront le support du développement de la population et des emplois pour répondre aux objectifs quantitatifs. Une priorité sera donc donnée aux projets de régénération urbaine, au recyclage foncier et aux espaces à reconquérir à l'intérieur des villes, plutôt qu'aux projets d'extension urbaine.

► **Améliorer le cadre de vie**: la réutilisation des friches et des espaces mutables, outre une amélioration de l'image du territoire, permettra de recomposer et de requalifier certains quartiers enclavés ou dont le tissu urbain est peu structuré et peu structurant. Dans une logique d'optimisation des espaces de renouvellement urbain, elle poursuivra un double objectif de densification



La Métropole accompagne l'extension urbaine.

et de mixité fonctionnelle. La démarche engagée devra s'inscrire dans la durée, être globale et utiliser des outils adaptés. Elle est en effet confrontée à des problématiques lourdes et des contraintes fortes (la pollution des sols par exemple) qui devront être prise en compte dans la stratégie foncière. La mise en œuvre des opérations de renouvellement urbain nécessite en conséquence une intervention forte en termes de moyens financiers et techniques. L'Etablissement Public Foncier de Normandie (EPFN) joue à ce titre un rôle majeur dans la requalification des sites.

Saisir les opportunités de reconquête urbaine est l'un des grands objectifs définis par le SCOT. Les espaces concernés, véritables corridors d'activité, se situent principalement le long des axes structurants des transports en commun et autour de l'axe majeur que constitue la Seine. A ce titre, la stratégie de renouvellement urbain vise à une redéfinition globale des rapports que la ville entretient avec son fleuve comme avec son port. Le Grand Port Maritime de Rouen constitue un partenaire privilégié dans une démarche active de concertation afin d'appréhender tous les enjeux liés au fleuve, de manière à articuler sa destination industrialoportuaire avec son rôle de centre de vie urbain au cœur de la métropole. Les vallées de l'Austreberthe, du Cailly, de l'Aubette et du Robec, de tradition industrielle, présentent également des opportunités de reconquête urbaine. Les grands principes devant guider les opérations de renouvellement urbain sont précisés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Pour garantir un développement urbain économe du foncier, les extensions urbaines pour l'habitat, qui représentent la part la plus importante en consommation foncière, devront faire l'objet d'une attention particulière. Le SCOT affirme un principe de recherche d'efficacité foncière :

► **Pour les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat** seront recherchées des formes urbaines permettant d'optimiser la ressource foncière, au détriment de celles qui sont très consommatrices d'espaces naturels et agricoles ; ainsi, pour améliorer significativement l'efficacité foncière pour l'habitat, le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) fixe des objectifs de densités différenciées en fonction de l'armature urbaine du territoire.

► **Un effort de densification** devra être consenti dans les zones déjà urbanisées, le territoire présentant un parc de logements individuels importants ; dans une logique d'optimisation foncière, les divisions parcellaires devront être encouragées.

Une attention particulière devra être accordée aux infrastructures routières, dans la mesure où celles-ci sont des vecteurs d'étalement urbain et de consommation de terres agricoles. Le projet de contournement est / liaison A28-A13 emporte ainsi des enjeux importants : il faudra minimiser son impact sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci (par la mise en réserve des surfaces agricoles qui pourront leur être affectées : des stocks fonciers devront être constitués aussi rapidement que possible pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires). Il faudra également 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. Pour limiter l'étalement urbain lié à la réalisation d'infrastructures, des transports en commun efficaces seront envisagés sur certaines voies pénétrantes, autour desquelles il faudra polariser l'habitat (en privilégiant des formes urbaines économes du foncier), les équipements et les services.

2) UNE ORGANISATION SPATIALE ASSURANT UN FONCTIONNEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

L'organisation spatiale proposée est solidaire : chaque espace y a un rôle actif et durable à jouer dans une économie globale du territoire qui permette de préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels. L'armature naturelle joue à cet effet un rôle essentiel dans les équilibres environnementaux ; elle contribue, avec l'armature urbaine, au fonctionnement durable du territoire.

Les fonctionnalités de l'armature naturelle du territoire sont multiples (enjeux de biodiversité, gestion du cycle de l'eau, fonctionnement climatique et paysager...) ; le SCOT se fixe pour objectif leur préservation, leur mise en valeur, et le cas échéant leur restauration.

L'armature urbaine quant à elle, propose une organisation qui vise prioritairement à limiter l'étalement urbain en s'appuyant sur les tissus urbains existants et les polarités des espaces ruraux.

L'armature naturelle, support essentiel des équilibres environnementaux

Le territoire possède une armature naturelle constituée par les milieux naturels, agricoles, forestiers et les cours d'eau situés principalement dans les espaces ruraux mais aussi dans les espaces urbains.

Essentielle au fonctionnement écologique, économique et social du territoire comme à la qualité de vie par les richesses et les aménités qu'elle peut offrir, cette armature est également fragile : sa vitalité dépend en effet de la qualité et de l'efficacité des liens existants entre les différents milieux qui la composent. Ces milieux doivent être protégés, le bon fonctionnement des liens qui les relient assuré.

L'armature naturelle est le support de la trame verte et bleue, constituée des espaces naturels emblématiques faisant l'objet de mesures spécifiques de protection, ainsi que des continuités écologiques à préserver des impacts de l'urbanisation et de la fragmentation par les infrastructures ou à restaurer le cas échéant : elle doit jouer un rôle structurant dans l'organisation spatiale.

Le SCOT promeut également la constitution d'une trame naturelle urbaine (qui s'inscrit dans la continuité de la trame verte et bleue du précédent Schéma Directeur), c'est-à-dire un réseau maillé de liaisons vertes relié au fleuve, aux rivières et aux grands espaces naturels du territoire, à travers des projets d'aménagement et de gestion d'espaces publics poursuivant des objectifs de développement de la biodiversité, de multifonctionnalité des



L'entretien des rivières est une compétence de la Métropole.

espaces, de reconquête des paysages et de qualité de vie en ville.

Le SCOT devra répondre à deux enjeux majeurs pour l'avenir : la préservation de l'environnement et l'adaptation du territoire aux effets du changement climatique. Tout projet d'aménagement devra tenir compte de ces deux grands enjeux en se fixant comme objectifs une gestion économe des sols (renouvellement urbain, intensification urbaine), la conservation d'espaces naturels dans le tissu urbain, l'utilisation des énergies renouvelables (éolien, solaire, géothermie), le choix de la qualité architecturale (exposition et isolation des bâtiments, utilisation de matériaux écologiques) et la gestion durable des eaux de pluie (infiltration et récupération des eaux). L'armature naturelle jouera un rôle crucial dans l'adaptation aux effets du changement climatique, par l'intégration d'éléments naturels aux espaces urbanisés afin de résorber les îlots de chaleur urbains, la lutte contre la minéralisation des sols et le renforcement de la présence de l'eau et de la nature en ville.

Les espaces ruraux sont les supports de l'armature naturelle du territoire ; ils sont marqués par la prévalence des enjeux environnementaux.

Pour autant, les espaces ruraux ne doivent pas constituer des « déserts » ; ils doivent pouvoir accueillir certaines activités (de loisirs par exemple), dans la mesure où elles sont compatibles avec la préservation de la qualité des milieux naturels et où les aménagements ne portent pas atteinte au caractère agricole ou naturel des espaces : il



est donc clair que le développement d'activités dans ces espaces doit faire l'objet d'un encadrement strict pour respecter un impératif d'harmonie entre les activités et le milieu. Au sein des espaces ruraux, l'habitat diffus sous forme de hameaux sera contenu dans ses contours actuels et ne pourra se développer que par le comblement des espaces interstitiels.

■ PRÉSERVER, GÉRER, METTRE EN VALEUR, VOIRE RESTAURER LES MILIEUX NATURELS ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES DU TERRITOIRE

Le territoire est riche d'un patrimoine naturel exceptionnel, hébergeant parfois des espèces uniques et reconnues aux échelles nationale et internationale. Ce patrimoine est néanmoins fragile, dans une des régions de France où les espaces naturels sont les plus fragmentés par l'urbanisation, les infrastructures et les activités humaines.

Le SCOT poursuit un objectif de préservation des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques essentiels au maintien et à la restauration de la biodiversité du territoire. Il s'agit de porter un coup d'arrêt à une dynamique négative en stoppant la dégradation de la biodiversité, et initier une dynamique positive en travaillant à la préservation et surtout à la remise en bon état des continuités écologiques.

Les espaces concernés sont les grands milieux natu-

rels forestiers, les cours d'eau, les zones humides, la mosaïque de haies, bocages, prairies et vergers des terrasses alluviales et des plateaux, les pelouses calcicoles et les milieux silicicoles. La préservation des forêts sur pente et des zones humides devra être renforcée, compte tenu de leur rôle important dans le fonctionnement des écosystèmes et du cycle de l'eau d'une part, et dans la captation et le stockage sur le long terme du carbone de l'atmosphère dans le cas des forêts d'autre part (puits de carbone). De même, les principales continuités naturelles, terrestres et aquatiques, qui assurent la fonctionnalité écologique du territoire en interaction avec les milieux naturels limitrophes du territoire (Roumois, Vallée de Seine aval et amont, Pays de Caux et entre Seine et Bray) devront être préservées, mise en valeur, voire restaurées.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) identifie les espaces naturels, agricoles et forestiers constitutifs de cette trame verte et bleue, et définit les modalités de leur préservation et de leur mise en valeur.

■ PROTÉGER ET VALORISER LES ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS

Le SCOT identifie de nombreux axes pour valoriser les ressources naturelles renouvelables du territoire :

- protection et valorisation des espaces agricoles et forestiers, dont le territoire est riche ;
- promotion d'une agriculture et d'une sylviculture véritables partenaires du développement durable ;
- encouragement aux productions locales (productions alimentaires, matériaux de construction, énergies renouvelables) pour faire face à une demande croissante.

Par quels moyens protéger l'agriculture et la sylviculture, soutenir leur viabilité sur le long terme ? Le SCOT met l'accent sur la préservation de la fonctionnalité d'espaces économiquement compétitifs (dans un secteur ouvert à une concurrence européenne et mondiale), en préservant des entités agricoles suffisamment vastes pour le développement de l'agriculture locale. L'accessibilité des exploitations forestières et agricoles devra faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir la « vivabilité » et la viabilité économique. Il prévoit en outre que soient déterminées des limites pérennes à l'extension du développement urbain et définis les objectifs de réduction de consommation de ces espaces : le choix d'implantation des nouvelles urbanisations et des infrastructures devra éviter la déstructuration et le morcellement du parcellaire agricole.

Les agriculteurs sont encouragés à renforcer la mise en œuvre de mesures et de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement, vis-à-vis des ressources en eau, des milieux naturels, de la biodiversité, de la limitation des ruissellements et de l'érosion des sols, et de la qualité paysagère. Il s'agit en particulier de limiter les pollutions, d'optimiser la consommation d'eau liée aux systèmes d'irrigation et de privilégier les dispositifs contribuant à

la recharge des nappes phréatiques. La part de la production issue de l'agriculture biologique devra continuer à progresser. Une attention devra être portée au maintien des prairies par l'élevage, notamment les terres qui ne peuvent être mises en culture (fortes pentes...).

La forêt, dans ses multiples fonctions, joue un rôle majeur : par ses fonctions économiques (filière bois), son rôle dans la prévention des risques naturels (ruissellements) et dans la réduction des dépendances aux énergies fossiles et sa fonction d'accueil du public ; cet enjeu de multifonctionnalité est pris en compte par la Charte forestière animée par la métropole. L'organisation de la filière bois (bois-énergie et bois-matériau) à une échelle courte (locale, régionale, interrégionale) doit être poursuivie, permettant de garantir un approvisionnement local. Ce poumon vert contribue également à améliorer la qualité de l'air ; il constitue une vaste zone de calme et un réservoir de biodiversité. Dans ce milieu sensible, les lisières forestières devront être préservées de l'urbanisation et bénéficier d'aménagements adaptés.

■ PROMOUVOIR UNE GESTION CONCERTÉE ET INTÉGRÉE DES RESSOURCES EN EAU

Richesse majeure du territoire, l'eau est une ressource qui répond à des enjeux multiples, écologiques, économiques et urbains. Pour y répondre, il est nécessaire d'avoir une approche intégrée de préservation et de protection de la ressource.

Deux objectifs sont poursuivis :

- **Aménager le territoire** en respectant le cycle naturel de l'eau,
- **Contribuer à la préservation des ressources en eau**, sur le plan qualitatif et quantitatif.

Il s'agit de contribuer à l'objectif du bon état des ressources en eau, tel que défini par la directive européenne cadre sur l'eau et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et en cohérence-complémentarité avec le SAGE Cailly-Aubette-Robec.

La gestion concertée et intégrée des ressources en eau repose sur quatre axes majeurs :



Bassin de rétention

- La préservation des milieux aquatiques, zones humides et zones naturelles d'expansion des crues inscrites dans la trame verte et bleue. En particulier pour les cours d'eau, il s'agit de retrouver un bon état écologique. Outre la qualité des eaux, cela nécessite de restaurer leur continuité écologique, de privilégier des aménagements écologiques des berges et de ménager aussi les espaces de mobilité latérale des cours d'eau dans le cadre de la préservation des zones d'expansion des crues.
- La prévention de l'érosion et du ruissellement : en milieu agricole, en préservant voire en restaurant un maillage écologique (haies, mares, fossés, bandes enherbées.) ; en milieu urbain, en limitant l'imperméabilisation des sols et par une gestion adaptée des eaux pluviales.
- La poursuite des actions visant à réduire les pollutions urbaines, industrielles et agricoles, en particulier dans les aires d'alimentation des captages.
- Un objectif général d'économie de la ressource en eau.

Cela nécessite aussi que la localisation et la conception des projets d'aménagement prennent en compte les capacités de gestion et de traitement des eaux usées et pluviales, les possibilités d'alimentation en eau potable par une eau de bonne qualité. Les zones inondables, zones d'expansion de crues et axes de ruissellement doivent également être pris en compte (dans le cadre des Plans Prévention des Risques inondations (PPRI) ou en s'appuyant sur les informations disponibles en l'absence de PPRI approuvé) : il s'agit d'une part de ne pas accroître la vulnérabilité du territoire en exposant davantage la population et les activités à ces risques, d'autre part de ne pas créer d'obstacles à l'expansion des crues. 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.

L'armature urbaine, support du développement

Le territoire se compose de différents types d'espaces urbanisés aux rôles et aux enjeux spécifiques : cœurs d'agglomération, espaces urbains, pôles de vie, bourgs et villages.

■ LES CŒURS D'AGGLOMÉRATION : UNE MIXITÉ URBAINE FORTE

Les centralités historiques de Rouen et d'Elbeuf et leurs quartiers urbains mixtes alentour sont les cœurs d'agglomération du territoire.

Ces territoires se caractérisent par une mixité fonctionnelle très forte, une concentration des usages et des activités, une intensité urbaine qui doit être renforcée par l'accueil de populations nouvelles, d'emplois, d'équipements, de commerces et de services. Les cœurs d'agglomération



Le Gros Horloge, au cœur du centre historique et touristique de Rouen.

sont aussi des espaces privilégiés pour le renouvellement urbain, par la reconquête des friches et la mobilisation des espaces interstitiels (« dents creuses »). Leur potentiel d'évolution en termes de densité et de diversité du tissu bâti est important.

Les centralités historiques accueillent les projets d'envergure, des grands équipements et des activités économiques qui sont autant de vecteurs de rayonnement et d'attractivité pour la métropole. Leur déploiement est ciblé dans les cœurs d'agglomération, où le tissu urbain est le plus dense et la desserte en transports en commun la plus développée (projet de « Seine-Cité Gare ») : la prise en compte de l'exigence de proximité, d'intensité de services et de renforcement de l'accessibilité permet de développer l'accueil des emplois métropolitains supérieurs. Les commerces dans les cœurs d'agglomération sont d'importants vecteurs d'attractivité qui doivent être préservés et confortés, notamment au regard des grands pôles commerciaux périphériques. Le centre-ville de Rouen occupe une place à part : une configuration singulière qui doit être préservée. Le centre-ville d'Elbeuf, aujourd'hui fragilisé, doit être revitalisé.

La réalisation de grands équipements structurants est envisagée comme le moyen de renforcer l'armature urbaine. Ces grands projets sont des atouts pour le rayonnement du territoire et des outils de reconquête :

► **urbaine** (nouvelle gare d'agglomération de Seine-Cité, aménagements des quais de Seine rive gauche, éco-quartiers Luciline et Flaubert, Palais des Sports à Rouen, Cirque Théâtre et Fabrique des Savoirs à Elbeuf etc.)

► **et écologique** : outre l'amélioration de la qualité de vie des habitants, la réalisation des aménagements le long de la Seine et de grands parcs urbains, comme sur la presqu'île Rollet, fournira des points d'appui pour le développement de la trame naturelle urbaine (objectifs écologiques de régulation thermique, de développement de la biodiversité en ville) et contribuera à redessiner l'interface entre la ville et le fleuve.

En matière de déplacements, le SCOT réaffirme l'ambition conjointe de limiter l'usage de la voiture en ville et de développer une mobilité durable :

- **l'offre de transports en commun** (réseau urbain et TER) devra être renforcée : elle continuera son déploiement selon un réseau structurant maillé qui fera l'objet d'une réorganisation, notamment en lien avec le projet de nouvelle gare d'agglomération et de Ligne Nouvelle Paris-Normandie : l'un des nœuds principaux, situé aujourd'hui Théâtre des Arts, serait constitué par le pôle d'échanges multimodal de la nouvelle gare d'agglomération une fois celle-ci réalisée ;
- **la liaison par les transports en commun** entre les deux cœurs d'agglomération est à améliorer ;
- **le développement des modes de déplacement doux** sera encouragé et facilité en cœur d'agglomération (espaces très fréquentés par les habitants, actifs, touristes) par des aménagements de l'espace public adaptés et de grande qualité ;
- **la distribution des marchandises en ville** devra être réorganisée selon des schémas innovants afin de limiter les nuisances et les émissions en cœur d'agglomération.

■ LES ESPACES URBAINS : UNE DIVERSITÉ DES FONCTIONS URBAINES

Les espaces urbains du territoire sont constitués des tissus bâtis continus, avec une forte diversité fonctionnelle, et forment une mosaïque d'espaces aux usages et aux activités variés (habitat, emplois, activités, services). Situés autour des cœurs d'agglomération, ces espaces s'étirent dans la vallée du Cailly, en direction des plateaux nord et est, occupent l'intérieur du méandre de la Seine en rive gauche, et la boucle d'Elbeuf et au-delà.

Leur développement se conçoit en complémentarité avec les cœurs d'agglomération, que ce soit en renouvellement urbain (pour l'habitat notamment, afin de participer à la dynamique démographique de la métropole) ou à travers des nouveaux secteurs d'urbanisation qui devront respecter un souci de gestion économe de l'espace (densité, efficacité foncière, formes urbaines) tant pour l'habitat que pour les activités économiques.

Les territoires urbains accueillent des activités économiques, des services et des équipements variés, y compris à caractère métropolitain, sous réserve de ne pas entrer en concurrence avec les fonctions métropolitaines développées dans les cœurs d'agglomération. Des projets d'envergure peuvent y être développés, comme le projet Seine-Sud (reconversion industrielle), le Technopôle du Madrillet ou encore Seine Innopolis. L'essentiel des activités industrielles du domaine logistique et portuaire se concentre également sur les territoires urbains, dans des zones dédiées situées en bordure de Seine. Les activités tertiaires et artisanales quant à elles s'implantent soit dans le tissu urbain, soit dans des espaces dédiés lorsque ces activités ne sont pas compatibles avec la mixité urbaine et la proximité de l'habitat.

L'offre commerciale, dont une part importante est localisée le long des axes de circulation, est aujourd'hui quantitativement satisfaisante. Se situe également dans les territoires urbains le pôle commercial régional du Clos aux Antes à Tourville-la-Rivière, dont le rôle structurant doit être conforté, ainsi que les pôles commerciaux dont l'organisation, les enjeux et le développement sont définis dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Afin de garantir une bonne couverture des zones d'habitation, il conviendra de développer un réseau maillé de polarités commerciales de proximité. L'évolution des pôles commerciaux existants (extension/requalification) doivent s'assurer d'une bonne desserte par les transports en commun. Pour encourager les synergies entre commerces (notamment en matière de stationnement) et rationaliser les déplacements, les implantations commerciales isolées seront évitées.

Enfin, il faudra rechercher un meilleur équilibre entre les trois pôles régionaux : le centre-ville de Rouen, qui comme indiqué plus haut devra être renforcé, le pôle commercial de Tourville-la-Rivière, et celui de Barentin ; ce dernier étant situé en dehors du périmètre du SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

Les franges urbaines, limites entre l'urbain et le naturel, constituent un enjeu fort des territoires urbains. Ceux-ci sont bordés par les grands espaces agricoles et naturels, les grands massifs forestiers et les grandes infrastructures routières. Trois types d'interfaces (ville-fleuve, ville-nature, ville-agriculture) feront l'objet d'un traitement qualitatif adapté. Une vigilance particulière sera en outre portée au développement urbain le long des grandes voies de circulation qui pénètrent dans la métropole.

Le maillage des liaisons vertes, tant dans les secteurs déjà urbanisés que dans les nouveaux secteurs d'urbanisation, doit être développé afin de répondre à un triple objectif d'amélioration du cadre de vie en milieu urbain, de maintien de la biodiversité, et de promotion des circulations douces. La reconversion de l'ancien champ de courses des Bruyères en parc urbain sera un point d'appui majeur de la trame verte urbaine. Participant à ce maillage, les rivières jouent également un rôle important comme élément de nature en ville. Enfin, la mise à jour de sections de trois cours d'eau secondaires, Cailly, Austre-



Seine Ecopolis, pépinière d'entreprises dédiée aux métiers de l'éco-construction.

berthe et Robec, viendra renforcer la trame bleue urbaine.

En matière de déplacements, les espaces urbains concentrent trois enjeux forts :

► **Les espaces urbains sont les territoires privilégiés** pour des déplacements facilités par les transports en commun ; le réseau maillé structurant (réseau urbain et TER) se déploie de manière à répondre aux impératifs de qualité de l'offre de service, nécessaires à leur efficacité et à leur performance, et l'intensité d'usage des transports en commun a vocation à être renforcée.

► **L'intermodalité joue un rôle essentiel** afin de limiter l'usage de la voiture en ville, en s'appuyant notamment sur une politique de stationnement adaptée et l'implantation de nouveaux parcs-relais connectés aux lignes des transports en commun structurants.

► **La politique en faveur du développement de la mobilité douce sera poursuivie**, à travers des aménagements de voirie permettant d'assurer une pratique facilitée des déplacements à pied et à vélo et la définition d'un réseau maillé structurant d'itinéraires pour les déplacements à vélo.

Les territoires urbains jouent le rôle d'interface avec les espaces ruraux proches : ils assurent en effet un rôle de polarisation et assument les liens fonctionnels avec ces espaces.

■ LES PÔLES DE VIE : LES CENTRALITÉS DE L'ESPACE RURAL

Par leurs ressources agricoles, naturelles et forestières, les pôles de vie contribuent au maintien de la trame verte et bleue, avec de forts enjeux paysagers qui concernent les lisières forestières, les fronts urbains et l'insertion de l'urbanisation.

Les pôles de vie du territoire, Le Trait, Duclair, Boos et Isneauville, sont les centralités de l'espace rural. Ils constituent les points d'appui pour polariser le développement urbain (habitat, services, équipements). Territoires relais pour des fonctions urbaines de proximité, des services et des commerces répondant aux besoins quotidiens, ils jouent le rôle de pôles d'animation de bassins de vie ruraux à travers le « bouquet » d'équipements dont ils disposent et qui devront être confortés ou renforcés si besoin. La Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande définit pour les communes du Trait et de Duclair des fonctionnalités et des caractéristiques qui rejoignent celles des pôles de vie du territoire du SCOT de la Métropole Rouen Normandie.

Supports de la croissance de la population, points de polarisation de l'urbanisation, les pôles de vie sont des espaces où doit être confortée la dynamique de construction dans une logique de densification des tissus urbains et de diversification du parc de logements, en privilégiant



Filo'R, le service de transport à la demande

des formes urbaines économes du foncier. En matière d'activités, les pôles accueillent le développement tertiaire, commercial et artisanal correspondant afin de répondre aux besoins de la population ; l'animation commerciale autour d'une offre étoffée et diversifiée constitue un enjeu fort pour encourager une mobilité de proximité, qui devra être permise par des aménagements dessinant un maillage des liaisons douces.

Pour accompagner leur développement, les pôles de vie doivent bénéficier d'une bonne desserte en transports en commun (performante et cadencée) vers les espaces urbains et les cœurs d'agglomération, en s'appuyant lorsque cela est possible sur le réseau de transports en commun existant (réseau métropolitain comme réseau départemental) ; il s'agira également d'encourager un report modal efficace vers le réseau de transport en commun :

- **par l'organisation des modalités de rabattement** (dans les pôles de vie ou à proximité), sur ces liaisons en transports collectifs, notamment leur accès en voiture (parkings-relais, ce qui suppose d'anticiper et de réserver le foncier nécessaire à leur réalisation) et en vélo (aménagements cyclables et stationnement) ;

- **les pôles de vie sont également les points de rabattement du transport à la demande** (FILO'R) desservant leur bassin de vie vers le réseau de transport en commun.

Autour du SCOT de la Métropole Rouen Normandie, les pôles voisins sont nombreux, certains très proches (Quincampoix) et d'autres plus éloignés (Ry, Fleury-sur-Andelle). L'objectif est de développer les liens fonctionnels nécessaires entre les différents pôles de vie.

■ LES BOURGS ET VILLAGES : LES CŒURS HISTORIQUES DE L'ESPACE RURAL

Cœurs historiques de l'espace rural, les bourgs et villages, dont la vocation principale est résidentielle ont des formes diverses. Le SCOT affirme un principe de développement urbain modéré :

- afin de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, **le développement urbain sera privilégié autour de la centralité historique** afin de répondre à un objectif de compacité, dans le respect des tissus urbains constitués et de manière à permettre la pratique de modes doux de déplacement.

- en continuité du bâti existant, **les extensions urbaines seront mesurées et rechercheront des formes d'habitat individuel conciliant cadre de vie et gestion économe de l'espace**. Une localisation rationnelle des zones à urbaniser permettra de réduire l'impact de l'urbanisation sur les réseaux.

- l'habitat diffus sous forme de hameaux sera contenu dans ses contours actuels et **ne pourra se développer que par le comblement des espaces interstitiels**.

Les bourgs et villages accueillent au plus près des cœurs historiques et dans une logique de mutualisation les commerces, équipements et services de proximité qui permettent de répondre aux besoins locaux et garantissent l'attractivité de ces territoires, en offrant les conditions d'une ruralité dynamique et équilibrée. Ils n'ont pas vocation à accueillir des activités économiques autres que résidentielles.

L'enjeu de la préservation de l'environnement est parti-

culièrement fort dans les cœurs historiques de l'espace rural, qui doivent offrir des espaces privilégiés à la détente, aux pratiques sportives et de loisirs constituant le support d'animations touristiques et culturelles. Par leurs ressources agricoles, naturelles et forestières, les bourgs et villages contribuent au maintien de la trame verte et bleue, avec de forts enjeux paysagers qui concernent les ceintures de prairies, les pré-vergers, les lisières forestières, les fronts et l'insertion de l'urbanisation...

La mobilité dans les bourgs et villages s'organise notamment autour du transport à la demande (FILO'R). Il permet la connexion au réseau de transports collectifs par des points de rabattement dans les pôles de vie ou dans les espaces urbains les plus proches. Pour les habitants des hameaux, les pratiques de déplacement devront évoluer grâce à une offre permettant le rabattement vers un mode de transport en commun ou le covoiturage.

Les communes concernées dans la Charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, ont des caractéristiques et des fonctionnalités qui rejoignent celles des bourgs et villages du territoire.

3) UN PROJET ÉQUILIBRÉ ET SOLIDAIRE POUR L'HABITAT

Le programme local de l'habitat (PLH) de la Métropole Rouen Normandie pose les bases d'un développement équilibré et solidaire de l'habitat. Afin de relever le défi de l'attractivité démographique et de répondre à l'ensemble des besoins en logements pour tous, y compris pour les plus démunis, le SCOT affirme l'ambition de construire des logements nombreux et diversifiés, de façon à maintenir la fluidité du marché du logement, à réduire les déséquilibres géographiques, et à améliorer l'attractivité des logements existants.

■ RÉÉQUILIBRER L'OFFRE DE LOGEMENTS POUR CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE

Afin de conforter l'attractivité résidentielle, il faudra poursuivre un rééquilibrage quantitatif de cette offre dans les territoires qui bénéficient d'une bonne desserte par les transports collectifs, d'un bon niveau d'équipements et de services, d'une importante offre d'emplois :

► **L'objectif de construction de logements nombreux concerne les cœurs d'agglomération et les espaces urbains :** l'effort devra être porté sur la densification du centre-ville ainsi que le long des axes de transports en communs lourds. Le cœur rouennais devra poursuivre sa dynamique démographique et dans le domaine de l'habitat, déjà impulsée. Cette dynamique est à enclencher dans

les espaces urbains, en particulier ceux situés rive sud de la Seine, où le poids du parc de logements diminue.

► **Les autres territoires**, tout en poursuivant leur développement urbain, devront maintenir ou diminuer le poids actuel de leur parc de logements.

Les objectifs quantitatifs de production de logements sont déterminés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

■ ATTÉNUER LES DISPARITÉS ET FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE

Le SCOT affirme l'ambition de lutter contre la tendance à la spécialisation résidentielle au moyen d'une diversification du parc de logements (introduction et développement de certains produits et gammes), afin de promouvoir une localisation équilibrée de l'habitat entre les différents territoires de l'armature urbaine, condition de la mixité et de la diversité résidentielles. Les objectifs différenciés sont déclinés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Le territoire du SCOT dispose d'un parc locatif social important qui joue un rôle majeur dans la satisfaction des besoins des ménages (17 % des ménages sont sous le seuil de pauvreté et 45 % des demandeurs de logements sociaux ont des revenus correspondant au logement très social) mais souffre toutefois – notamment – d'une inégale répartition sur le territoire. En conséquence, un effort de rééquilibrage géographique sera nécessaire. Les communes qui ne disposent pas de logements sociaux suffi-



Diversification du parc de logements

sants au regard de la loi relative à la Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) devront consentir un effort de rattrapage en la matière.

Le SCOT maintient l'objectif de consacrer 30 % de la production totale de nouveaux logements à des logements sociaux pour satisfaire les besoins des ménages. Pour favoriser les parcours résidentiels au sein du parc locatif social, y compris pour les ménages les plus modestes, il sera nécessaire d'étoffer la gamme de logements au sein du parc locatif social en développant une offre nouvelle (logements sociaux « classiques », logements très sociaux et logements sociaux intermédiaires) et une offre en accession à la propriété.

La politique en matière d'habitat se veut solidaire : elle répondra aux besoins spécifiques des populations les plus défavorisées sur le marché du logement. Des axes spécifiques concernent donc les jeunes (achever la production de nouveaux logements sociaux pour les étudiants et les jeunes en insertion professionnelle) et les personnes âgées paupérisées, qu'elles soient locataires ou propriétaires. Parmi les besoins spécifiques en logement, des aires d'accueil des gens du voyage devront être réalisées dans le respect des objectifs fixés par les dispositions des schémas départementaux d'accueil des gens du voyage. Une offre de logements temporaires (trois-six mois) permettra de répondre également aux besoins spécifiques d'une population mobile.

■ RÉHABILITER LE PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE

Fort de sa diversité, le parc de logements existants souffre d'importantes situations de fragilité qui touchent au niveau de confort, aux performances énergétiques des logements sociaux et privés, et même à la décence de certains logements du parc privé.

L'effort à fournir pour améliorer les logements existants est donc considérable ; il sera concentré prioritairement sur le parc ancien (logements construits avant 1975, 65 % des logements) afin d'en améliorer l'attractivité. En cohérence avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET), cet effort global portera sur la performance énergétique des logements existants tout en permettant de maîtriser les charges locatives. Enfin, l'habitat insalubre devra faire l'objet d'une politique de réhabilitation adaptée.

4) RECHERCHER UN ÉQUILIBRE DE L'EMPLOI PAR BASSIN DE VIE

En lien étroit avec sa stratégie de développement économique, le SCOT propose une organisation du territoire qui vise à contribuer au rééquilibrage géographique des emplois afin de limiter les déplacements domicile-travail. Il s'agira également de veiller à l'équilibre entre les types d'emplois, en valorisant les profils de compétences et les savoirs-faires des habitants et en accompagnant le développement des emplois tertiaires.

■ AMÉLIORER LA RÉPARTITION TERRITORIALE DE L'EMPLOI

L'INSEE définit le « bassin de vie » comme « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi » : c'est le territoire « vécu ».

On peut identifier quatre bassins de vie sur le territoire, qui dépassent les limites administratives :

- **le bassin de vie de Rouen**, à l'attraction importante, couvre une grande partie du territoire du SCOT et au-delà gagne le pays de Bray, ce qui témoigne de déplacements domicile-travail longs ;
- **le bassin de vie d'Elbeuf** s'étire autour de la vallée de l'Andelle et au nord du Roumois ;
- **Duclair et Le Trait** ont leur propre bassin de vie de part et d'autre de la Seine.

Le SCOT propose de prendre en compte ces bassins de vie et leurs aires d'influence dans la réflexion sur la répartition territoriale de l'emploi et les moyens de l'améliorer.

Tout en tenant compte des capacités des secteurs à loger leur population active, le PADD affirme ainsi l'objectif d'une meilleure répartition spatiale des emplois qui respecte les équilibres généraux du territoire. Le rapport emplois/actifs se situe autour de 1 en moyenne pour l'ensemble du territoire, ce qui masque des disparités géographiques importantes.

Ainsi les secteurs qui présentent les situations les plus équilibrées entre emplois et actifs hébergés, préserveront cet équilibre. Dans d'autres secteurs en revanche, le rapport entre emplois et actifs hébergés montre des déséquilibres plus ou moins prononcés, ayant pour effet un accroissement des déplacements domicile-travail. L'effort de rééquilibrage portera prioritairement sur le cœur rouennais (28 % des actifs hébergés) et le territoire situé au nord de l'agglomération (20 % des actifs hébergés), qui ont une faible capacité à loger leurs actifs et devront accueillir une offre de logements en consé-



Salarié en entreprise adaptée (ANR Services)

quence. Dans les territoires situés à l'est et dans la vallée du Cailly, le nombre d'actifs présents est supérieur au nombre d'emplois offerts ; le rééquilibrage passera par la création d'emplois.

■ RÉPONDRE AUX PROFILS DE COMPÉTENCES DU TERRITOIRE ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES EMPLOIS TERTIAIRES

Le développement d'une économie performante et la cohésion sociale reposent sur l'évolution du niveau de formation et la qualification de l'ensemble de la population.

La situation actuelle se caractérise par un déséquilibre entre propositions et demandes d'emploi : pour favoriser une meilleure adéquation, le soutien aux dispositifs d'insertion par l'économie et d'accès à la formation continue est une nécessité relayée par le SCOT.

Le développement des entreprises et de l'emploi dans une économie tertiariée suppose un environnement culturel, intellectuel et technologique performant : c'est un tel environnement que la SCOT a pour ambition de favoriser, afin de créer les nouveaux emplois de services qui seront un facteur d'évolution globale du développement du territoire et le moteur d'une attractivité économique profitant à toutes les activités. Cette évolution s'appuiera tant sur des implantations nouvelles, venues de l'extérieur du territoire et qui pourront être accueillies dans les parcs d'activités du territoire, que sur le développement des entreprises déjà présentes. Cette dynamique mobilisera une main d'œuvre industrielle qualifiée ; la formation professionnelle devra être favorisée comme le maintien et l'arrivée de personnes aux qualifications plus diversifiées. Si l'accueil de fonctions métropolitaines et d'emplois tertiaires supérieurs est souhaitable pour ses effets en termes de richesse et de rayonnement du territoire, cette priorité n'est pas définie au détriment des deux enjeux de la vocation industrielle et de la cohésion sociale. Le ter-



Seine Actipolis, parc d'activités industrielles, artisanales ou mixtes

ritoire est marqué par une tradition industrielle forte : ce secteur, malgré ses fragilités, reste un atout et un moteur pour le développement du territoire (un emploi industriel étant à l'origine de trois autres emplois) qu'il faudra soutenir : la métropole reste l'une des premières s'agissant de la présence d'ouvriers qualifiés, elle est riche de savoir-faire permettant aux industries locales de disposer d'une main d'œuvre de premier plan. L'enjeu de cohésion sociale enfin, nécessite que les actifs peu ou non qualifiés aient eux aussi accès à l'emploi. Un nombre important d'emplois relevant de l'économie de proximité (services administratifs, services à la personne, commerces, loisirs) génèrent des emplois diversifiés, ancrés sur le territoire et accessibles aux actifs locaux ; ces secteurs d'activité devront être développés et la capacité d'innovation devra également être accompagnée pour garantir leur dynamisme.

5) FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE

Le SCOT promeut une organisation spatiale qui favorise la mobilité durable ; la mobilité durable, c'est la limitation des déplacements automobiles, qui passe par :

- **Le développement de l'intermodalité**
- **Le développement des transports en commun,** accessibles au plus grand nombre
- **L'encouragement des modes de déplacement doux** (marche, vélo)

Sur un territoire très marqué par l'utilisation de l'automobile, l'amélioration des conditions de mobilité impose un changement profond dans les habitudes de déplacements, dans leur organisation et leur pratique. L'enjeu est de pouvoir passer d'un mode de déplacement unique à un ensemble combinant différents modes de déplacements.



Hall d'accueil de Seine Ecopolis

■ L'INTERMODALITÉ POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

La multimodalité consiste à utiliser plusieurs modes de transport différents au cours d'un même déplacement.

L'intermodalité a pour but de rendre plus fluide le passage d'un mode à un autre et d'améliorer les temps de déplacement : son développement est une priorité pour faciliter la mobilité durable sur tout le territoire. Il faut donc s'engager dans une démarche visant à rechercher des complémentarités entre les différents modes de déplacements (voiture/transports collectifs, modes doux/transports collectifs) et à identifier, en vue de leur aménagement, des « lieux d'intermodalité », c'est-à-dire des lieux adaptés pour un rabattement vers les gares, les points d'arrêt et les stations des lignes structurantes du réseau.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) précise le déploiement dans l'espace et dans le temps de parkings relais, de parkings relais de proximité et de pôles d'échanges aux abords des gares afin de favoriser un transfert modal depuis les véhicules particuliers vers les transports en commun. Ces actions devront s'inscrire en complémentarité avec une politique adaptée de stationnement en centre-ville.

Le Salon Emplois en Seine a fêté sa 10^e édition en 2014



Sur le territoire du SCOT, le réseau ferroviaire se structure en étoile à cinq branches autour de la gare de Rouen Rive droite, son point central actuel, et totalise neuf gares ou haltes ferroviaires. Des mesures ont déjà été mises en œuvre pour améliorer l'offre, tant en termes qualitatifs que quantitatifs, et se sont traduites par une fréquentation en hausse depuis 2005 (+8,5 % par an). Néanmoins, en réponse à la hausse prévisible de la fréquentation à horizon 2030, le développement de services ferroviaires est limité par la saturation du nœud ferroviaire rouennais. Aussi, est-il nécessaire d'améliorer la desserte ferroviaire locale, régionale et nationale. Une tarification plus attractive serait notamment susceptible d'inciter davantage d'usagers à emprunter les transports collectifs ferroviaires.

L'approche de l'intermodalité, nécessairement intégrée, prendra en charge l'ensemble des facteurs concourant à la fluidité du déplacement : information complète et en temps réel aux voyageurs, billets de transport sur l'ensemble des réseaux, tarification harmonisée, signalétique, sécurité et confort. Il s'agit d'une entreprise ambitieuse visant à améliorer la qualité et le temps de déplacement, en fluidifiant et en facilitant les articulations, les transitions, et les interfaces modales, en agissant sur les correspondances et l'enchaînement des modes de déplacements. Support majeur de cette ambition, la Charte d'intermodalité portée par les différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) devra être appliquée.

■ DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE PLUS GRAND NOMBRE

Le SCOT, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit une orientation générale : la limitation de l'usage de la voiture particulière au profit du transport en commun.

C'est donc logiquement que la qualité de l'offre constitue un enjeu déterminant pour le futur de la métropole. Les transports en commun sont envisagés comme un service de proximité à la population dont il faut améliorer la performance et faciliter l'utilisation au quotidien : il y a donc lieu de renforcer l'accessibilité des services de transports en commun, de développer le réseau de manière à garantir la mobilité pour le plus grand nombre (optimisation du maillage du territoire et de la desserte avec une attention particulière pour les zones d'emploi comme les zones d'activités, les zones commerciales ou le port). Une attention particulière sera accordée à l'accessibilité tarifaire et à l'accessibilité pour les personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite et personnes âgées, la mobilité des personnes âgées isolées en milieu rural étant un enjeu fort).

Plusieurs axes existent pour optimiser et valoriser le réseau de transport en commun : adapter l'offre à la demande en termes de fréquence et d'amplitude, fiabiliser

les horaires et les temps de parcours, faciliter les correspondances, assurer le confort et la qualité de service. Par ailleurs, la mise en place de l'axe de transport en commun en site propre du nord au sud du territoire participe de la recomposition du réseau de transports en commun et vient compléter la structuration du territoire qui doit accompagner les grandes mutations urbaines déjà amorcées.

Le SCOT propose une structure du réseau de transports en commun à horizon 2030 qui intègre et prolonge les projets actuellement portés par la Métropole Rouen Normandie.

Les perspectives d'évolution urbaine mettent en évidence des enjeux de desserte auxquels il est nécessaire de répondre et qui doivent trouver une expression dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la construction de l'architecture du réseau de transports en commun de demain : la desserte de l'écoquartier Flaubert et de la nouvelle gare, avec des liens fonctionnels à privilégier vers le centre-ville et la gare rive droite, le nord et la rive sud. Ce nouvel espace porteur de développement économique et démographique épaissit le cœur d'agglomération selon un axe est-ouest. Enfin, en s'appuyant sur la valorisation du réseau ferroviaire existant et en renforçant les liens avec l'est, le réseau structurant actuel devra être complété de manière à mieux adapter l'offre aux besoins.

■ FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

Le principal levier d'action dans ce domaine consiste en la réalisation d'aménagements sécurisés, pour favoriser l'accès aux équipements et aux services tant dans les espaces urbains que dans les espaces ruraux : le SCOT en fait une priorité.

► **Le mode piétonnier**, première maille de l'intermodalité, devra être traité avec attention ; il bénéficiera de la création de nouveaux espaces piétonniers, de zones de rencontres, de « zones 30 » et surtout de l'amélioration de la qualité des espaces publics comme de leur requalification de manière à garantir des zones de qualité urbaine, à assurer la sécurité urbaine et à faciliter la circulation pour tous, y compris des personnes à mobilité réduite.

► **Le territoire est globalement attractif pour les déplacements à vélo** malgré l'obstacle que constitue parfois le relief ; de nouveaux aménagements cyclables seront réalisés en privilégiant le cœur d'agglomération, le maillage entre les communes et la continuité des itinéraires.

A partir de la hiérarchisation du réseau viaire (réseau grande maille), l'approche retenue consiste à définir dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) les aménagements préconisés pour chaque type de voirie (transport en commun, vélo, marche, voiture, poids lourd) afin d'accorder une place plus importante aux modes doux.



17 parkings relais favorisent l'intermodalité



Créavenir, véhicules électriques

III - UN ENVIRONNEMENT DE QUALITÉ ET DE PROXIMITÉ POUR TOUS LES HABITANTS



Pour faire du territoire une éco-métropole exemplaire, le SCOT dessine et promeut un modèle de développement économe du territoire, qui prend en compte tant les enjeux énergétiques (limitation des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques), que ceux liés à la question des déchets (réduction/valorisation, promotion des éco-comportements) ou à la question des ressources, dont il faut promouvoir une utilisation raisonnée. Les acteurs du SCOT agiront pour améliorer la qualité de vie urbaine et sociale en s'appuyant sur un territoire de proximités qui permet un accès facilité aux commerces, services et équipements pour répondre aux besoins de la vie quotidienne. Enfin, le SCOT réaffirme une ambition forte en matière de cadre de vie, qui se traduit par des politiques favorisant un environnement de qualité (qualité de l'air, réduction des nuisances sonores, trame naturelle urbaine) et par la volonté de mettre en valeur le patrimoine naturel et bâti.

1) UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOME POUR LE TERRITOIRE

■ UN TERRITOIRE ÉCONOME EN ÉNERGIE

S'il est aujourd'hui admis que les activités humaines influencent l'équilibre du bilan énergétique de l'atmosphère, entraînant une tendance au réchauffement climatique, les effets à long terme de ce réchauffement ne sont pas connus avec précision.

Il paraît néanmoins impératif de diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre à long terme (2050); il s'agit d'un objectif national visant à contenir le changement climatique à un niveau d'élévation maximum de 2 °C. Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la Métropole Rouen Normandie a donné les premières mesures chiffrées de gaz à effet de serre sur le territoire à travers le bilan carbone. L'importance du territoire, tant sur le plan économique que sur le plan démographique, contribue à de fortes émissions.

Sur le plan économique, les leviers pour limiter les émissions de gaz à effet de serre relèvent principalement de deux secteurs :

► **Le transport de marchandises :** le fret, particulièrement développé sur notre territoire en raison de sa position stratégique dans les échanges commerciaux et la vallée de la Seine, est aujourd'hui majoritairement utilisée par les transports routiers; c'est donc le potentiel majeur de développement des infrastructures ferroviaires et fluviomaritime qui devra être exploité en faveur du report modal.

► **L'industrie, dont l'industrie de l'énergie :** ces émissions sont dues pour l'essentiel à quelques grandes installations de production et de transformation de l'énergie (raffinerie, biocarburant) et à un tissu économique marqué par les activités industrielles. Les émissions complémentaires sont liées à l'activité de chaufferie urbaine qui alimente des réseaux de chaleur; ce poste peut constituer un levier pour réduire les gaz à effet de serre de tous les secteurs d'activité.

Les enjeux liés à la démographie du territoire sont :

► **Le secteur résidentiel,** qui représente un enjeu d'autant plus fort que le parc immobilier est souvent ancien, avec un faible niveau de performance énergétique; la rénovation des logements anciens doit être une priorité pour améliorer la performance énergétique des logements, tant dans le parc social que le parc privé, tout en limitant le risque de précarisation des ménages les plus modestes. L'utilisation de formes urbaines économes en énergie et d'un bâti à haute performance énergétique sera une nécessité pour les bâtiments d'activités tertiaires.

► **Les déplacements de personnes en voiture et par les transports en commun :** les principales voies d'amélioration pour maîtriser et réduire l'impact des transports résident dans le changement des comportements individuels, le développement de modes alternatifs à l'automobile, ainsi que l'adoption de nouvelles technologies sobres en carbone. Inscrire le territoire dans une perspective de mobilité durable, encourager les nouvelles pratiques de mobilité suppose de rendre plus accessibles les activités, les emplois et les services par les transports en commun, à pied et à vélo; la mobilité douce sera au cœur des politiques d'aménagement, ce qui nécessite d'importantes coordinations des politiques publiques, supposant la mobilisation des leviers que constituent l'intervention sur la voirie, les transports et le foncier. Pour favoriser l'usage des différents modes de déplacements et l'intermodalité, il faut prévoir l'aménagement des pôles de rabattement dans des localisations adaptées. L'organisation spatiale proposée qui vise notamment à rapprocher l'emploi et l'habitat participe également à la maîtrise des consommations énergétiques.



L'espace de détente de la presqu'île

Le territoire du SCOT est faiblement producteur d'énergies renouvelables. Dans le bilan énergétique du territoire, la part des sources renouvelables est marginale, mais il existe un potentiel important pour certaines filières qu'il conviendra de développer en appliquant localement les objectifs régionaux inscrits dans le Schéma Régional Climat Air Energie :

► **L'énergie solaire,** qui devra être favorisée par des dispositifs incitatifs facilitant la déclinaison locale des politiques nationales,

► **le bois-énergie,** dont la production devra être développée par un renouvellement des boisements privés de faible valeur, selon les préconisations du plan de développement de massif élaboré par le Centre Régional de la Propriété Forestière,

► **promouvoir le développement de la géothermie sur eau de nappe**

► **la valorisation énergétique des déchets** (VESTA à Grand-Quevilly), à renforcer, ainsi que la valorisation des boues des stations d'épurations, des réseaux d'eaux usées (en fonction de l'amélioration des performances énergétiques de ces technologies),

► **le développement de la méthanisation des déchets organiques,**

► **les perspectives pour les petites éoliennes** (par exemple les éoliennes à axes verticaux qui peuvent être étudiées en prenant en compte leur faible impact paysager).

■ RÉDUCTION ET VALORISATION DES DÉCHETS AU SERVICE D'UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

Qu'ils proviennent des ménages ou des activités économiques, les déchets sont des sources de pollutions potentielles pour les milieux et les ressources naturelles et de risque sanitaire pour la population.

La Métropole Rouen Normandie dispose de la compétence pour le traitement des déchets ménagers et assimilés (déchets non dangereux des entreprises), à la différence des déchets des activités. La réduction de la production de déchets, leur valorisation comme l'optimisation des systèmes de collecte sont un élément essentiel pour un fonctionnement durable du territoire, respectueux de son environnement, comme de la qualité de vie des habitants.

► **Réduction de la production de déchets :** la tendance actuelle à la réduction des gisements de déchets ménagers est à confirmer ; la prévention doit notamment être renforcée pour réduire le gisement à la source : les différents Plans locaux de prévention (PLP) des déchets seront actualisés et harmonisés, les actions de sensibilisation, tant en direction des particuliers que des entreprises, poursuivies (promotion des éco-comportements et de l'éco-conception, gestion des espaces publics peu génératrice de déchets etc.)

► **Valorisation :** le développement des différents modes de valorisation (matière, énergétique, organique) sera poursuivi, privilégiant la mise en œuvre de solutions locales et pertinentes. La valorisation organique de proximité sera encouragée comme solution de réduction des quantités de déchets à collecter (développement de la pratique du compostage domestique y compris dans l'habitat collectif et semi-collectif, développement d'une filière de traitement bois-énergie).

► **Optimisation des systèmes de collecte :** la question de la propreté et de la gestion des déchets ne doit

plus être traitée a posteriori comme une contrainte et une nuisance mais comme une fonction intégrée des espaces publics. Les systèmes de collecte des déchets seront optimisés afin de devenir des services urbains durables où la faisabilité et l'adaptation des techniques existantes ou novatrices aux contraintes de la topologie des lieux, des types d'habitat et d'activité seront une priorité.

L'impact environnemental des systèmes de collecte devra être optimisé (par la réduction des kilomètres parcourus, le développement de points d'apport volontaire, la mise en place de lieux de transit des déchets, la recherche de voies alternatives à la voie routière) et la qualité du cadre urbain et des espaces publics améliorée (amélioration de la propreté des rues, diminution de l'emprise de la collecte sur les espaces publics par des aménagements spécifiques le cas échéant, meilleure intégration du mobilier urbain). Le parc de déchetteries est aujourd'hui globalement satisfaisant au regard des besoins ; il pourra être complété à la marge par le développement de solutions alternatives de proximité (projet de déchetterie mobile) et le développement de nouvelles filières (pour les déchets verts). L'accessibilité aux déchetteries devra être améliorée.

■ ECONOMISER LES RESSOURCES NATURELLES NON-RENOUVELABLES

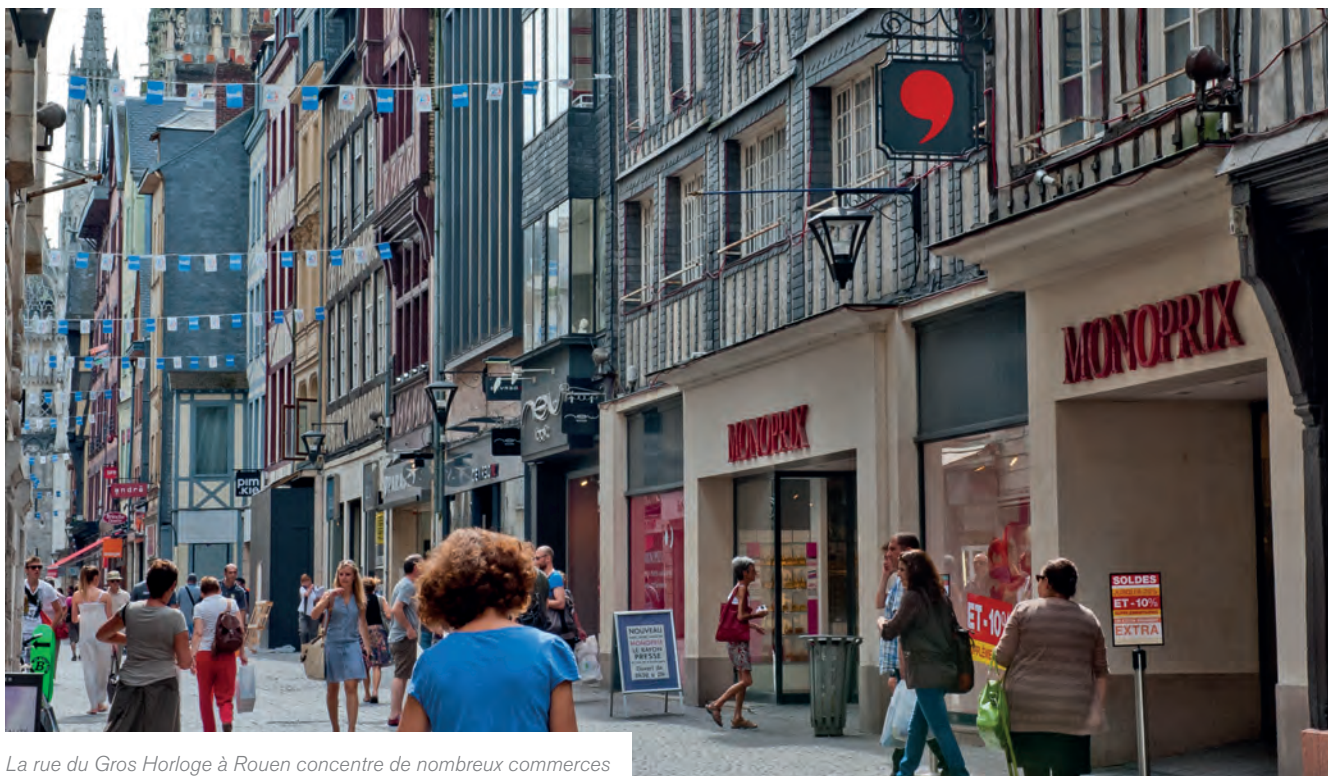
Les ressources du sous-sol constituent un stock fini. Les sous-sols du territoire offrent une ressource importante pour les matériaux de construction : il faudra en promouvoir une gestion économe, car quels que soient les besoins du territoire en matériaux de construction pour faire face à son développement, il n'est pas possible de poursuivre à long terme une exploitation intensive des ressources alluvionnaires qui les épuisera et affectera la biodiversité et les paysages.

Le SCOT définit trois impératifs pour répondre à cette contrainte, en lien avec le Schéma départemental des carrières qui détermine les conditions générales d'implantation des carrières :

► **rechercher une diversification des sources d'approvisionnement** entre recyclage et biomatériaux, roches massives, alluvionnaires, graves de mer, dans un périmètre élargi accessible par voie fluviale ou ferroviaire.

► **encadrer des conditions d'extraction, d'exploitation ou de transit des matériaux de construction d'origine alluvionnaire**, de manière à intégrer le principe d'éco-compatibilité avec la préservation des espaces naturels, des paysages remarquables et de la ressource en eau.

► **coordonner et mettre en cohérence les projets de réhabilitation des anciennes carrières**, en raison du nombre important de sites existants sur le territoire, en particulier dans les boucles de Seine ;



La rue du Gros Horloge à Rouen concentre de nombreux commerces

2) EQUIPEMENTS, COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA VIE QUOTIDIENNE

La qualité de vie urbaine et sociale est un des grands objectifs poursuivis par les politiques publiques menées. Cette qualité repose sur l'échange et le service; elle doit donc s'appuyer nécessairement sur un territoire des proximités.

Aujourd'hui, la fréquentation des commerces, services et équipements – en raison des logiques de leur implantation – engendre de trop nombreux déplacements; cette réalité va à contre-courant des enjeux de l'avenir (vieillesse de la population, renchérissement du coût des déplacements), à contre-courant aussi du mode de vie, de la qualité de vie dont chacun doit pouvoir bénéficier.

Le SCOT doit donc promouvoir une organisation spatiale où l'équilibre des commerces, des équipements et des services permettra de réduire les déplacements automobiles, la consommation foncière, et favorisera compacité, accessibilité et sociabilité. Cela passe par le développement d'une offre urbaine satisfaisante selon trois impératifs: un maillage fin du territoire, une bonne accessibilité au quotidien, un meilleur équilibre entre commerce de proximité et en grande surface.

■ UNE OFFRE URBAINE DE QUALITÉ

Le SCOT promeut le développement d'une offre urbaine de qualité en matière de services, commerces et équipements pour le quotidien: un « bouquet », dans les domaines de l'alimentaire, des soins, de la scolarisation notamment, contribuera en outre à l'animation des lieux de vie et la création de liens sociaux, conjointement à l'intégration des espaces verts et de nature dans la ville.

Afin de répondre aux besoins quotidiens des habitants, un réseau maillé de polarités conçues comme de véritables lieux de vie sera développé, chacune offrant une gamme de commerces, services et équipements aussi complète que possible, en cohérence avec la localisation de l'habitat. Les secteurs résidentiels (qu'ils soient situés dans les cœurs d'agglomération, les espaces urbains et les pôles de vie) devront bénéficier de cette offre urbaine de qualité, laquelle devra être confortée, voire développée si nécessaire. Dans les espaces ruraux, il s'agira de privilégier une logique de mutualisation des services et des équipements.

La stratégie de développement et de localisation des commerces s'inscrit dans la recherche d'un équilibre entre le commerce de proximité et le commerce en grande surface, en s'appuyant sur le maintien des pôles commerciaux actuels (particulièrement dans le secteur de l'alimentaire où l'équilibre est fragile). La fréquentation importante des marchés (marchés Saint-Marc, des Emmurées à Rouen, à Sotteville-lès-Rouen, à Duclair...) démontre une qualité reconnue par les consommateurs et leur rôle de proximité; le développement des marchés, élément fort de la dynamique des circuits courts de dis-

tribution, devra être encouragé, par le soutien à une offre locale venant satisfaire des besoins locaux (valorisation des producteurs et des marchés locaux).

Le développement d'un tissu urbain plus dense et de meilleure qualité passe également par l'amélioration de la qualité des aménagements commerciaux existants. A cette fin, les initiatives locales d'animation et d'aménagement en lien avec l'activité commerciale sont à encourager (opérations spécifiques dans le cadre des dispositifs d'aides en faveur de la vitalité commerciale); quant aux nouveaux aménagements commerciaux, ils devront être soucieux d'une gestion économe des sols et adopter des formes urbaines de qualité soucieuses de l'environnement naturel et bâti.

■ UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ AUX COMMERCEs, SERVICES ET ÉQUIPEMENTS

En matière d'organisation spatiale, proximité et accessibilité sont indissociables. Le SCOT définit une organisation spatiale tendant vers plus de proximité : la réduction des distances à parcourir et par suite des déplacements générateurs de gaz à effet de serre passe par la polarisation du développement urbain, le rapprochement des zones d'habitation et des lieux de commerces et de services, l'amélioration enfin du niveau d'accessibilité aux services et aux équipements pour le quotidien.

L'accessibilité dépend des réseaux de transport et de leur performance :

- **l'accessibilité routière** : elle bénéficie en premier lieu aux commerces en grande surface, pour lesquels il importera de diversifier les modes de transports ;
- **les transports en commun** : leur part dans les déplacements d'achats doit être augmentée ; l'amélioration de la desserte dans les lieux de vie et les pôles commerciaux permettra de conforter les équilibres existants en facilitant les pratiques d'achat et de consommation au quotidien (élargissement de l'amplitude des horaires, amélioration de la fréquence en heures pleines, localisation des arrêts de transport en commun au plus près des pôles commerciaux) ; la création de nouveaux pôles commerciaux et l'extension de pôles existants seront conditionnés à une bonne desserte par les transports en commun.
- **une bonne accessibilité** par les modes doux sera encouragée pour les commerces de proximité notamment : les déplacements à pied et à vélo doivent pouvoir devenir les modes privilégiés pour les achats du quotidien, ce qui suppose un effort qualitatif pour les aménagements (continuité des aménagements piétons et cyclables, stationnement vélo, aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite...).

La réflexion engagée autour de la proximité et de la mobilité durable offre l'opportunité de développer les cir-

cuits courts de livraison, à travers une logistique urbaine organisée qui prévoira la création d'espaces permettant d'assurer la chaîne du transport de marchandises jusqu'au dernier kilomètre. Outre l'approvisionnement des commerces de proximité, cette organisation permettra notamment d'anticiper l'essor de la petite messagerie liée à l'expansion du commerce électronique.

3) LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE, COMPOSANTE ESSENTIELLE DU CADRE DE VIE

■ AMÉLIORER SIGNIFICATIVEMENT L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ

Pour offrir un cadre de vie de qualité aux habitants, les efforts devront se déployer dans deux directions :

- **l'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau et des sols** : au niveau des politiques d'aménagement, le modèle de développement durable des activités qu'il convient de mettre en œuvre a déjà été détaillé (politiques de transports visant à réduire l'utilisation de l'automobile, encouragement à l'industrie verte, à l'agriculture respectueuse de l'environnement) ; la politique de réduction des pollutions sera complétée au niveau de l'environnement vécu par une politique de sensibilisation et d'information en matière de qualité de l'air et de l'eau et en matière de risques ;
- **la réduction des nuisances sonores** (bruit), notamment dans les secteurs urbains fortement exposés (entrées de ville, voies pénétrantes, carrefours) : plusieurs actions concourent à cet objectif : l'évolution des pratiques individuelles (déplacements, consommation d'énergie...), l'apaisement de la circulation en ville (réduction du trafic, réduction des vitesses), le traitement sonore des infrastructures à proximité des lieux d'habitat. Les milieux naturels et les continuités écologiques sont des zones de calme à maintenir en l'état.

Si l'accès aux grands espaces naturels est important, le SCOT promeut également la réintroduction de la nature en ville, au cœur du tissu urbain. Il entend répondre ainsi à plusieurs enjeux :

- **développer la multifonctionnalité des espaces,**
- **reconquérir des paysages et de la qualité de vie en ville,**



Projet d'aménagement du Parc Naturel urbain du Champ de Courses

► **assurer le confort thermique des habitants** (afin de prendre en compte les effets du réchauffement climatique).

Les projets de protection, de reconquête et de valorisation des rivières, ruisseaux et mares participent à cet objectif (projet de restauration à ciel ouvert d'une partie du Cailly). La végétalisation et l'eau devront être le plus possible partie prenante de l'aménagement urbain ; ainsi en ira-t-il des aménagements hydrologiques sur les éco-quartiers Luciline (réseau de noues) ou Flaubert (canal urbain), de la renaturalisation de la presqu'île Rollet ou encore de l'aménagement du Parc naturel urbain du Champ de Courses : les projets de réintroduction de la nature en ville sont nécessairement des projets intégrés, à même de traiter des enjeux multiples. En s'appuyant sur la présence des éléments naturels dans les espaces urbanisés, ils permettront de constituer une trame naturelle urbaine.

Les aménagements urbains devront intégrer des principes généraux relatifs à la qualité environnementale : gestion des eaux pluviales au plus près du cycle naturel, recours aux énergies renouvelables et aux éco-matériaux, gestion durable des déchets...

■ UNE AMBITION FORTE POUR LA QUALITÉ PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE

La mise en en valeur de la richesse des paysages naturels et bâtis dans leur diversité et dans leur intérêt sera poursuivie.

Ces paysages sont constitutifs de l'identité du territoire, que l'on songe à la Cathédrale de Rouen, à la col-

line Sainte Catherine, à la vallée de la Seine depuis la boucle de Roumare vers l'aval, ou encore à l'Abbaye de Jumièges. Au-delà des seuls paysages emblématiques, c'est l'ensemble des paysages ordinaires du territoire qu'il s'agit de protéger et de mettre en valeur. Le SCOT décline l'ambition de qualité paysagère et urbaine sur les différents espaces du territoire. Les milieux naturels sont des éléments structurants dans les paysages, marqués par les méandres de la Seine qui ont entaillé les plateaux. La qualité, la diversité et la cohérence de ces paysages naturels comptent parmi les grandes valeurs qui fondent l'attractivité d'un territoire et nécessitent d'être préservés et valorisés. Ils doivent à ce titre faire l'objet d'une attention renouvelée à l'occasion de tout aménagement.

Il s'agira de conforter le rôle d'axe majeur de la Seine pour une lisibilité dans le grand paysage, et d'aménager et de valoriser les espaces riverains des cours d'eau en espaces de promenade et de détente pour améliorer les relations villes-fleuve. Les paysages naturels emblématiques des coteaux devront être valorisés, en préservant les ouvertures visuelles et les panoramas vers les vallées, et en garantissant de manière réciproque la lisibilité des coteaux dans l'ensemble du paysage. Les mares et prés-vergers autour des villages seront préservés, tant pour leur intérêt écologique que leur contribution à l'identité paysagère des plateaux. La présence de vastes massifs forestiers à proximité des espaces urbains offre des paysages de grande qualité à préserver.

L'ambition de préservation et de valorisation de ces atouts naturels passe par une sensibilisation et une « appropriation » des habitants et des visiteurs.

Dans les espaces urbains, l'ambition architecturale et urbanistique (diversité du bâti, formes urbaines, ambiances)

constitue un puissant vecteur de reconnaissance à l'extérieur, mais aussi un moyen d'appropriation et d'identification par les habitants. Porteur d'image et de sens, le patrimoine architectural et urbain existant doit continuer à être valorisé. Il conviendra de mener des efforts pour identifier, afin de les mettre en valeur, des ensembles remarquables participant de la richesse et de la diversité du patrimoine, au-delà du seul patrimoine historique dont la protection est aujourd'hui satisfaisante. La mise en valeur des quartiers historiques et du patrimoine bâti - patrimoine architectural, industriel, religieux, patrimoine lié à l'eau, petit patrimoine - devra être poursuivie.

En ce qui concerne les nouveaux projets urbains, un soin particulier devra être apporté à leur insertion à l'intérieur des espaces urbains déjà occupés, à leur réception et à leur « acceptabilité » auprès des habitants ; il paraît souhaitable de rechercher une association entre le geste architectural fort à l'échelle du bâtiment et la réalisation de projets urbains emblématiques (Seine-Cité-Gare), en veillant à concilier l'innovation architecturale avec le respect du patrimoine existant. Cet effort devra s'accompagner dans la mesure du possible d'une amélioration de la qualité des espaces publics.

L'espace public, espace de vie et de rencontre, se définit aussi comme le support des différents modes de déplacements (marche, vélo, transport collectif, automobile, poids lourds...), cristallisant un enjeu fort de partage de l'espace et des opportunités entre ces différents modes. La situation actuelle se caractérise par un espace public bien souvent limité, d'où découlent des conflits d'usage et des difficultés multiples.

En conséquence, le SCOT promeut un meilleur partage de la voirie : celui-ci devra être anticipé à travers la mise en œuvre d'aménagements et d'une politique de stationnement adaptés, susceptibles de libérer, de requalifier et de redistribuer l'espace public pour favoriser l'usage partagé entre modes doux, transports en commun et modes alternatifs à la voiture individuelle et ainsi reconquérir un espace de vie et d'échanges.

Les entrées d'agglomération sont les premières vitrines du territoire ; elles devront faire l'objet d'un traitement qualitatif.

Le SCOT prévoit qu'un grand soin soit apporté à la conception et à la réalisation de leur aménagement et de leur mise en valeur, de manière à marquer ces « portes d'entrée » : les principaux axes de circulation qui desservent le territoire doivent pouvoir retrouver un caractère urbain. Une même attention sera portée aux entrées de ville dégradées ainsi qu'aux abords peu soignés des zones industrielles et commerciales du territoire : il s'agira d'engager ou de poursuivre les actions de requalification déjà entreprises de ces entrées, porteuses d'image et interface entre l'espace urbain et l'espace rural. Pour ce qui concerne les voies pénétrantes (notamment les RD6014, RN31 et RD18E), des mesures de requalification et de réaménagement seront nécessaires pour leur désengorgement et leur valorisation qualitative. Les interventions programmées sur la voirie et ses abords devront être complétées par une réglementation de l'affichage publicitaire.

Les franges urbaines sont un lieu délicat de transition entre les espaces naturels (agricoles et forestiers) et les espaces urbanisés. Elles doivent faire l'objet d'un soin particulier de manière à assurer des liens harmonieux et des transitions douces entre la ville et le paysage naturel. Autre interface nécessitant un traitement particulier : les transitions entre la ville et les espaces portuaires (à noter que le projet stratégique du Grand Port Maritime de Rouen a pour objectif l'acceptation sociétale de ses activités dans un milieu urbain dense), les zones d'habitat et les zones d'activité économique, devront être remodelées à travers un traitement urbain et paysager. Le SCOT détermine un principe général pour le remodelage de ces interfaces : rompre avec des traitements paysagers peu qualitatifs (« coupure », « écran »), et promouvoir à l'inverse des projets d'interface s'appuyant sur des aménagements qui privilégient leur intégration, selon une gestion économe et volontariste.



Métropole Rouen Normandie

Le 108

108 allée François Mitterrand

CS 50589

76006 ROUEN CEDEX

www.metropole-rouen-normandie.fr

