V - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

1. Démographie et habitat
2. Economie
3. Mobilité
4. Environnement

Ce volet du rapport de présentation a pour objectif d'expliquer les choix retenus pour le projet du Pays Plateau de Caux Maritime pour les 20 années à venir.

À l'aide du présent diagnostic et de l'état initial de l'environnement, 4 enjeux majeurs sont ressortis :

- Enjeu d'attractivité résidentielle;
- Enjeu économique ;
- Enjeu de mobilité ;
- Enjeu de préservation de l'environnement et de l'identité du territoire.

Chacun de ces enjeux répond à des thématiques particulières nécessitant un éclairage spécifique.

DEMOGRAPHIE ET HABITAT

L'OBJECTIF DÉMOGRAPHIQUE RETENU

Il s'agit essentiellement d'assurer la croissance démographique à venir du Pays Plateau Caux Maritime (+0,40 % par an) par son excédent naturel (= naissances-décès) et de répondre aux besoins internes du territoire (+0,26 %/an).
Le solde migratoire retenu, légèrement positif, (=entrées-sorties) illustre une certaine attractivité du territoire qu'il n'est pas nécessaire de développer de manière excessive. Le développement démographique du territoire s'appuie principalement sur sa vitalité interne.

L'OBJECTIF DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Le volume de construction nécessaire pour assurer l'objectif démographique du Pays Plateau de Caux Maritime a été estimé à 392 logements par an à l'horizon 2025.Ce chiffre a été recalé à 415 logements par an sur la période 2012-2025, pour tenir compte d'un léger fléchissement de la construction entre 2006 et 2012.

L'augmentation de la construction annuelle de logements au cours du SCOT par rapport à la période précédente (392 contre 288) se justifie par les raisons suivantes :

- Le maintien d'un rythme de desserrement des ménages en baisse relative mais encore élevé, qui se traduit par une baisse de la taille moyenne des ménages (164 logements/an contre 221 dans la période précédente).

- La demande en résidences secondaires devrait se développer, dans le secteur côtier notamment, mais en s'effectuant souvent sur le parc ancien le plus valorisé, exclu de fait du parc de résidences principales (effet d'éviction pour les ménages locaux). Il est donc nécessaire d'anticiper ce phénomène par des constructions supplémentaires de logements à vocation de résidences principales. Par ailleurs, le taux de logements vacants, tombé assez bas, ne permet plus de récupérer des logements vacants pour les réaffecter en résidences principales, ce qui avait été le cas dans la période précédente.

- La volonté de localiser davantage la construction de logements au cœur des villes et centres-bourgs générera des opérations d'aménagement génératrices d'un certain de renouvellement du parc (41 logements/an).

- Le nombre de logements neufs imputable à l'objectif démographique (124 logements par an) reste du même ordre de grandeur que celui de la période précédente (99), à ceci près que la taille des ménages étant plus petite, il faut un peu plus de logements pour assurer le même croît démographique.

La programmation du locatif social

Le parc locatif social ayant régressé depuis 1999, en part relative, il convient de restaurer la part du locatif social à son niveau d'alors, soit 19% des résidences principales. Ceci correspond à un rythme de construction de l'ordre de 80 logements locatifs sociaux par an. Ce chiffre s'entend hors démolitions-reconstructions éventuelles et hors ventes de logements HLM.
Le parc locatif s'adressant à un public de ressources modestes, il est nécessaire que l'offre nouvelle en soit localisée au plus près des pôles urbains où se concentrent emplois et services. Une cinquantaine de logements locatifs sociaux devrait être localisée dans les communes du groupe 1.
Il est laissé la possibilité de réaliser du locatif social en milieu rural (une dizaine par an), notamment en direction de personnes âgées, sous réserve d'une programmation définie dans le cadre d'un Programme Local de l'Habitat et validée par l'EPCI afférent.

LA VENTILATION DES CONSTRUCTIONS AU SEIN DU TERRITOIRE

Le principe retenu est celui du développement durable : il s'agit de localiser les nouveaux logements au plus près des emplois et services. Plus le niveau d'équipement et de services est élevé plus l'intensité de la construction est élevée. Celle-ci est mesurée par le taux de construction, soit le nombre de logements annuel à construire pour 1.000 habitants.
En conséquence, les groupes de communes les mieux équipés accueilleront une part de la croissance démographique relativement plus importante que leur poids actuel dans la population du Pays Plateau de Caux Maritime (exemple, le groupe 1 recueillerait 46% de la croissance démographique du territoire alors qu'il concentre aujourd'hui 32 % de la population du Pays Plateau de Caux Maritime. Le groupe 5 recueillerait 12 % de la croissance démographique du territoire alors qu'il concentre 32 % de la population du territoire. L'objectif de construction dans les communes rurales s'appuie sur l'objectif de maintenir dans ces territoires les équilibres démographiques nécessaires à la pérennité des équipements existants.

LA CONSOMMATION DE FONCIER EN FAVEUR DE L'HABITAT

L'objectif est de réduire de moitié les consommations de foncier par logement dans le cadre du SCOT par rapport à la période précédente.
Cette réduction des consommations unitaires est obtenue par deux moyens :

- Une augmentation de la part relative du collectif et de l'individuel groupé qui passent respectivement de 18 à 24 % et 22 à 51 % des logements construits. Ceci s'opère au détriment de la construction en individuels purs sur de grandes parcelles.

- Une diminution des consommations foncières moyennes au logement pour chacun des types de construction, notamment l'individuel pur dont la consommation de foncier par logement devrait tomber de 2460 m² à 1300 m².

Ainsi, avec davantage de logements construits annuellement (415 au lieu de 283), la consommation de foncier pour l'habitat baisse de 50 ha/an à 33, ces consommations se situant en milieu déjà urbanisé ou en extension urbaine.

ÉCONOMIE

Les objectifs en matière économique s'appuient sur la volonté d'accompagner le développement démographique du territoire par un développement équivalent de l'emploi afin de limiter la dépendance du Pays Plateau de Caux Maritime par rapport aux territoires adjacents et d'offrir une gamme diversifiée d'activités aux actifs résidents afin de limiter les flux domicile-travail.

La stratégie du Pays Plateau de Caux Maritime est d'abord de maintenir la diversité de ses activités économiques qui articulent activités « productives », orientées principalement vers des marchés extérieurs, et activités « présentielles », orientées principalement vers les populations résidentes ou de passage (touristes).

Ces deux types d'activités nécessitent, comme support, un certain développement des zones d'activités économiques. **Or, les terrains encore disponibles dans les zones d'activités existantes (environ 30 ha) sont aujourd'hui insuffisantes à moyen terme, compte-tenu d'un rythme annuel moyen de consommation de 5 ha.** C'est pourquoi sont prévues l'ouverture de nouvelles zones d'activités soit par extension de zones existantes soit par création de nouvelles. Cette nouvelle offre est ciblée sur des objectifs précis :

- L'industrie, avec les extensions des ZA de Saint-Valéry en Caux et Cany-Barville.

- L'industrie et la logistique sur la nouvelle zone de Grémonville, déjà envisagée dans la D.T.A, qui doit tirer partie de la situation stratégique du site pour y accueillir des entreprises qui souhaiteraient s'implanter dans la région.

- Les activités tertiaires et mixtes sur la nouvelle zone de Ocqueville /Saint-Riquier.

- La réponse aux besoins des entreprises déjà implantées localement et pour lesquelles une offre nouvelle devrait être développée dans les différentes Communautés de Communes sous forme de zones « mixtes-artisanales ».

Concernant le développement des activités commerciales, le parti-pris retenu est de **renforcer le maillage actuel**. La taille et le niveau de diversité des nouvelles surfaces envisageables est proportionnel au niveau actuel d'équipement commercial et en général à la taille des communes concernées et leur potentiel de développement.

MOBILITÉ

En matière de mobilité, l'objectif principal du projet de territoire est de lier le développement du territoire à une démarche d'organisation durable des déplacements

Le diagnostic a permis de faire émerger les problématiques suivantes :

- Une trame territoriale globalement peu dense en dehors des polarités urbaines et des distances importantes entre les pôles,
- Un territoire économiquement « dépendant » de l'extérieur et qu'il convient de bien relier aux territoires voisins,
- Un littoral très attractif pour le tourisme au nord du territoire,
- Une concentration des infrastructures de transport dans le sud du territoire et des besoins de relier ces axes,
- Une forte dépendance du territoire à l'automobile : congestion et saturation de certains axes routiers, congestion croissante des parkings (gares, villes littorales...) et la difficulté de mettre en place une solution alternative de manière systématique,
- Des dessertes TC interurbaines peu rentables et une offre TC globalement faible,
- La gare d'Yvetot se présente comme un point d'accès primordial du territoire au réseau ferroviaire régional mais saturé.

Le lien entre développement territorial et organisation des réseaux de transports s'avère particulièrement étroit. Le maillage du territoire devient très prégnant et fondamental pour l'organisation et le fonctionnement du territoire.

Le projet porté par le Pays Plateau de Caux Maritime à l'échelle de son territoire doit ainsi viser les objectifs suivants :

- Offrir les moyens d'une mobilité alternative au "tout voiture" en rationnalisant l'utilisation de la voiture et en diminuant les impacts, en développant des modes de transport « économe en énergie » (covoiturage, transports collectifs dont l'offre ferrée, modes doux et circulation douces...) et en maintenant une dynamique pour la réouverture de la ligne Motteville / Saint-Valéry-en-Caux ;
- Améliorer les conditions de connexion du territoire aux grandes polarités extérieures, et promouvoir l'intérêt de la Ligne Nouvelle Paris Normanide (LNPN) pour la partie sud du territoire ;
- Renforcer le lien entre développement territorial et organisation de la mobilité en rapprochant les habitants des pôles urbains et d'emplois ;
- Améliorer la mobilité de tous, notamment des actifs, et intégrer la mobilité touristique comme levier d'actions à l'échelle des communes du littoral.

C'est dans ce cadre que le PADD et le DOO s'attèleront à développer une organisation durable de la mobilité à l'échelle du territoire et de ses liens fonctionnels avec les grands pôles périphériques

ENVIRONNEMENT

Au regard de l'environnement, et considérant les enjeux du territoire et ses spécificités, il a été nécessaire de prendre en compte les particularismes du territoire du Plateau de Pays Caux Maritime.
Dans une optique de développement durable, le Syndicat Mixte du Pays Plateau de Caux Maritime a orienté ses choix afin de concilier les aspects environnementaux, sociaux et économiques. La recherche de cet équilibre a conduit à la formulation des orientations suivantes :

- Une économie forte et ambitieuse sur la consommation d'espace ;
- La protection des espaces naturels et la préservation des continuités écologiques identifiées, voire leur restauration ;
- La réduction des pollutions et nuisances (déchets, rejets, déplacements, ...) ;
- La valorisation et la protection des spécificités du territoire : littoral, espaces agricoles, vallées humides ;
- L'économie de la consommation des ressources : eau, énergie, ...

Certains choix ont été retenus au regard de l'application de la réglementation et des documents dits « supérieurs » :

La Loi Littoral, le SDAGE ainsi que la DTA sont les trois principaux éléments qui ont orienté certaines applications et décisions pour le SCOT (voir « articulation avec les autres documents d'urbanisme »).

La Loi Littoral, **relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral** du 3 janvier 1986 (articles L. 146-1 à 9 et R.146-1 et 4 du code de l'urbanisme) détermine les conditions d'utilisation des espaces terrestres et maritimes des communes littorales. Elle affiche une volonté protectrice des espaces littoraux en organisant un développement urbain maîtrisé, en préconisant un aménagement en profondeur, conséquence d'une protection graduée des espaces depuis le rivage.

Pour le Pays Plateau de Caux Maritime, elle s'applique sur les 10 communes suivantes : Saint-Martin-aux-Buneaux, Veulettes-sur-Mer, Paluel, Saint-Sylvain, Ignouville, Saint-Valéry-en-Caux, Manneville-es-Plains, Veules-les-Roses, Sotteville-sur-Mer, Saint-Aubin-sur-Mer.

Il s'est agit pour ces communes de définir :
- Les espaces remarquables du littoral, définies globalement,
- Les coupures d'urbanisation, prévues voire délimitées,
- Les espaces proches du rivage, définies globalement, les zones à urbaniser sont prévues,
- La capacité d'accueil et équilibres à préserver, les PLU en définiront les limites.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux (SDAGE) concourt à l'aménagement du territoire et au développement durable du bassin Seine-Normandie par la mise en œuvre d'une gestion globale et équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques.
En application de la loi du 21 avril 2004 portant transposition en droit français de la directive 2000/60/CE du parlement européen et du conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, le SCOT doit être compatible « avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis » par le SDAGE (L.122-1).

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) fixe sur ce secteur des orientations sur la protection des paysages, sur l'organisation de la trame urbaine, sur l'activité logistique et sur les infrastructures de déplacement. La DTA a été approuvée par le décret interministériel intervenu le 10 juillet 2006 et paru au Journal Officiel du 12 juillet 2006.
Le SCOT du Pays Plateau de Caux Maritime est concerné territorialement par les orientations de la DTA, 32 communes de sa partie Sud y étant intégrées.

Certains choix ont été retenus suite à l'état initial de l'environnement et au diagnostic qui a été réalisé précédemment :
Il s'agit notamment des principes de protection, préservation des continuités écologiques, de l'ambition de réduction forte de la consommation d'espace.

Orientation du PADD : Valoriser la qualité du cadre de vie et renforcer l'identité du Pays Plateau de Caux Maritime	**Origine de la décision / choix retenu**
Préserver et mettre en réseau les espaces naturels	La qualité paysagère et écologique du territoire présente un intérêt patrimonial non négligeable et fait du PPCM un espace de valeur à préserver, malgré des tendances à la dégradation. La mise en réseau des espaces naturels contribue à la préservation voire à l'amélioration de la qualité paysagère et écologique afin d'inverser la tendance observée.
Valoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle	La consommation énergétique et les différents constants concernant la qualité de l'air et le climat ont conduit à observer des tendances à l'augmentation des pollutions et nuisances. L'augmentation du recours à la voiture individuelle est une menace pour le territoire et son environnement. Il est donc apparu nécessaire de mener une réflexion globale sur les transports au sein de la politique environnementale et donc de développement durable du territoire.
Préserver les ressources du territoire	En vertu de sols fertiles, d'aquifère étendus, d'un climat favorable, le territoire du PPCM est doté d'une richesse environnementale particulièrement intéressante. De nature fragile, ces richesses peuvent avoir tendance à la dégradation. Il convient donc de mener une politique de préservation et de protection forte, à des fins environnementales mais aussi et surtout pour protéger les usagers du territoire. En particulier l'eau fait l'objet d'une attention particulière.

Ainsi, l'ensemble des mesures prises dans le PADD et le DOO sont des réponses aux enjeux définies à partir du diagnostic de territoire mené tant sur les constats des acteurs locaux (Syndicats Mixtes de Bassin, communes et communautés de communes, associations locales, ...) que par les documents cadres en vigueur (Charte de PNR, SDAGE et SAGE, SRCE en cours, ...). L'identification des tendances de façon itérative a mis en valeurs les points stratégiques d'évolution favorable ou défavorable pour le territoire, à valoriser ou à inverser, sinon à contrôler.

La prise en compte des enjeux et contraintes environnementaux a guidé les choix d'orientations du SCOT, et particulièrement sur la notion de consommation d'espace.

Le constat issu du diagnostic indique une urbanisation et une consommation foncière particulièrement préoccupante, il a donc été mis l'accent sur la maîtrise de cette tendance, en fixant des objectifs et indicateurs ambitieux, mais réalistes, et en valorisant l'outil de définition des surfaces parcellaires au niveau des documents d'urbanisme locaux.

Vallées, littoral, coteaux boisés et milieux naturels font l'objet d'une protection efficace et stricte en raison de leur rôle et dans les thématiques de la gestion des risques, de l'eau, de la biodiversité mais aussi des paysages, des continuités écologiques dont les interactions et l'interdépendance sont indissociables.

La principale difficulté rencontrée pour l'élaboration du SCOT est la limite de compétence au-delà de laquelle certaines prescriptions sont impossibles, par exemples dans le domaine des transports, des polluants, de la gestion des espaces naturels ou des déchets. Dans ce cadre, le Pays Plateau de Caux Maritime ne peut envisager plus qu'un rôle de déclencheur, d'appui ou de soutien. Par conséquent, les recommandations sont nombreuses, et les prescriptions ont été définies à la hauteur du niveau d'intervention potentiel.

VI - INDICATEURS DE SUIVI

1. Indicateurs de suivi thématique Habitat /Démographie/Economie
2. Indicateurs de suivi thématique Mobilité
3. Indicateurs de suivi thématique Environnement

L'OCDE définit un indicateur comme "*un paramètre ou une valeur dérivée de paramètres donnant des informations sur un phénomène. La portée de l'indicateur dépasse les propriétés directement associées à la valeur du paramètre. Les indicateurs ont une signification synthétique et sont élaborés pour un besoin spécifique*."
Un indicateur traduit une situation ou une évolution de façon synthétique : il réduit le nombre de mesures ou de paramètres nécessaires pour rendre compte d'une situation. Un indicateur simplifie le processus de communication de l'information : il favorise l'expression des enjeux et leur communication.

OBJECTIFS

L'objectif d'un indicateur n'est pas de décrire la réalité d'une situation avec précision mais d'offrir une information reproductible dans le temps qui permette de suivre les évolutions.
Les indicateurs ne constituent pas une analyse de la situation mais une information qui alimente l'analyse et la réflexion.

Qu'est-ce qu'un bon indicateur ?

UN INDICATEUR DOIT :

- donner une image représentative d'un territoire, de ses évolutions et des pressions qui s'exercent sur lui ;
- signaler les domaines où des modifications sont à faire ;
- aider à la prise de décision : les décideurs ont besoin d'informations claires et concises sur l'état des territoires ;
- constituer une composante essentielle de l'évaluation ;
- sensibiliser les décideurs, les acteurs de la société civile, la population ;
- être facile à interpréter, et permettre de dégager des tendances et des enjeux ;
- refléter les modifications et les évolutions, de l'environnement notamment, ainsi que des activités humaines qui provoquent ou concourent à ces évolutions ;
- permettre d'établir des comparaisons avec d'autres territoires pour aider ces derniers à connaître leur état d'avancement ;
- reposer sur une définition qui fait l'objet d'un consensus scientifique et social ;
- contribuer à un système de prévision et d'information ;
- être accompagné d'une documentation adéquate ainsi que des informations permettant d'en comprendre la portée et les limites ;
- être actualisé à intervalles réguliers selon des procédures fiables et définies.

Huit critères essentiels pour la définition d'un indicateur :
Pertinence - Faisabilité - Fiabilité - Lisibilité - Cohérence - Adoption concertée - Disponibilité - Caractère actualisable

POINT DE DÉPART

Le niveau 0 des indicateurs ci-dessous sera déterminé à la date d'approbation du SCOT.

1 – INDICATEURS DE SUIVI THÉMATIQUE

HABITAT/DÉMOGRAPHIE/ÉCONOMIE

Objectif 1
Maintien de la croissance démographie
Indicateur 1.1 : évolution démographique en % par an (dont solde naturel et solde migratoire)

Objectif 2
Évolution du niveau de construction
Indicateur 2.1 : nombre de logements construits par an (dont typologie)
Indicateur 2.2 : nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels

Objectif 3
Réduire la consommation de foncier en faveur de l'habitat
Indicateur 3.1 : consommation foncière / logement / an et densité des opérations

Objectif 4
Développer l'emploi local
Indicateur 4.1 : Evolution de l'emploi salarié et nombre DEFM

Objectif 5
Élargir l'offre en zones d'activités
Indicateur 5.1 : Offre disponible en Ha et commercialisation annuelle avec ventilation par communauté de communes et par secteur d'activité

Objectif 6
Développer et organiser l'offre touristique et de loisirs
Indicateur 6.1 : capacité d'accueil touristique

[Sources : INSEE ; DREAL ; CCI, SME76 ; Chambre de métiers ; SITADEL ; MAJIC II]

2 - INDICATEURS DE SUIVI THÉMATIQUE :

MOBILITÉ

Objectif 1
Valoriser les dessertes en transports en commun vers les pôles urbains externes
Indicateur 1.1 : fréquentation des gares d'Yvetot et Motteville

Objectif 2
Proposer une offre interne de transports collectifs compétitive
Indicateur 2.1 : fréquentation des lignes régulières du CG76 et de la Région (ligne Yvetot/Saint-Valéry)
Indicateur 2.2 : nombre de communes desservies par une ligne de transports en commun

Objectif 3
Développement du covoiturage
Indicateur 3.1: nombre de parking de covoiturage identifié sur le territoire

Objectif 4
Promouvoir les modes doux à l'échelle du territoire
Indicateur 4.1: linéaire (en km) d'itinéraires véloroutes voies vertes existantes

Indicateur général : carte des trafics de la Direction des Routes

(Sources : PPCM ; Région Haute-Normandie ; Département de la Seine Maritime)

3 - INDICATEURS DE SUIVI THÉMATIQUE :

ENVIRONNEMENT

NOM EPCI	Etat ZERO	Unité	Objectif	SOURCE
Nombre de CAPTAGES	**26**	**U**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Périmètre de Protection Rapprochée des captages	**1095**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Périmètre de Protection éloignée des captages	**13968**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Nombre d'ENS	**2**	**U**	**+1**	**CARMEN/CLC**
Nombre de SITES INSCRITS	**12**	**U**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Nombre de SITES CLASSES	**11**	**U**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Nombre de COMMUNES située dans le PNR	**2**	**U**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface IMPERMEABILISEE	**4209**	**Ha**	**+200**	**CARMEN/CLC**
Taux de surface imperméabilisée En %	**6**	**% de surface**	**+0.4 pts**	**CARMEN/CLC**
Surface AGRICOLE	**50907**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Taux de surface agricole En %	**72**	**% de surface**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface FORESTIERE	**4335**	**Ha**	**+1%**	**CARMEN/CLC**
Surface PRAIRIES	**11151**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
SURF TOTALE NON IMPERMEABILISEE	**71309**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface situé en Zone Natura 2000	**201**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Sites classés	**462**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Sites inscrits	**4404**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de ZONAGES REGLEMENTAIRES	**5066**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface située sur le périmètre du PNR	**2077**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Znieff I	**999**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de Znieff II	**30055**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Surface de ZONAGES INVENTAIRE	**33131**	**Ha**	**Stabilité**	**CARMEN/CLC**
Nombre d'indicateurs suivis	**23**	**U**	**Augmentation**	**PPCM**

[Sources : CARMEN ; Corine Land Cover]

VII - RESUMÉ NON TECHNIQUE

1. Diagnostic

2. Synthèses graphiques

3. État Initial de l'Environnement et Évaluation Environnementale

4. Explication des choix retenus

5. Compatibilité & Prise en compte des documents d'aménagement de rang supérieur

1- DIAGNOSTIC

Le diagnostic du SCOT est un document prenant en compte les dynamiques du territoire qu'elles soient internes ou externes. Il analyse les données économiques, sociodémographiques, environnementales, de mobilités pour identifier les enjeux du Pays.

LE PAYS PLATEAU DE CAUX MARITIME : UN TERRITOIRE EN QUÊTE DE COHÉRENCE ET D'UNITÉ

Le Pays Plateau de Caux Maritime est un territoire à la croisé de trois entités : le rural, l'urbain et le littoral. Il s'est construit principalement en 2 étapes et au rythme des opportunités : dans un premier temps constitué de 3 Communauté de communes (Côte d'Albâtre, Entre Mer et Lin, Plateau de Caux – Fleur de Lin), le Pays s'est ensuite élargi avec l'adhésion des Communauté de communes Région d'Yvetot et Yerville-Plateau de Caux.
Le Pays est fortement dépendant des grandes polarités extérieures (Le Havre, Rouen, Fécamp, Dieppe) du fait de sa situation géographique au cœur du triangle Normand. Ces grands pôles urbains sont très attractifs pour la population du Pays Plateau de Caux Maritime.

MAINTENIR LES ÉQUILIBRES DÉMOGRAPHIQUES ET ASSURER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Le Pays est constitué en grande majorité de communes de moins de 500 habitants. Le Pays Plateau de Caux Maritime est donc un territoire peu urbanisé composé de nombreuses petites communes à dominante rurale.
Les dynamiques démographiques au sein du SCOT sont contrastées suivant les Communauté de communes. Bien que le solde naturel soit positif dans toutes les Communautés de communes il ne l'est pas dans les villes principales. Le maintien des équilibres démographiques est donc essentiel notamment pour une bonne utilisation des équipements publics et du tissu commercial.

Le Pays est aussi confronté à un solde migratoire déficitaire important des jeunes (âgés de 20 à 24 ans). Toutes les Communautés de communes sont concernées par cette tendance. La stabilisation de cette population est essentielle pour le Pays Plateau de Caux Maritime.

UN DÉVELOPPEMENT EÉCONOMIQUE DYNAMIQUE MALGRÉ L'INFLUENCE ET L'ATTRACTION DES GRANDS PÔLES URBAINS DU DÉPARTEMENT.

Le principal pôle d'emploi sur le Pays est la ville d'Yvetot qui, à elle seule, concentre 23% des emplois du Pays. Les activités économiques sont globalement tournées vers les services rendus à la population. Cependant, Rouen, Le Havre, Dieppe et Fécamp reste des grands pôles attractifs au niveau local révélé notamment par l'analyse des flux de migration domicile-travail.
Il est donc primordial pour le Pays de développer de l'emploi local qui sera un facteur d'équilibre et de limitation de la dépendance par rapport à ces grands pôles extérieurs ainsi qu'un facteur de réduction des déplacements domicile-travail.
Les surfaces disponibles pour l'extension ou la création de zones d'activités sont de grandes tailles et diversifiées. Cependant, ces surfaces ne répondent pas aux demandes internes et aux entreprises extérieures (besoins évalués par Seine-Maritime Expansion). Il est donc important d'anticiper le développement de futures zones d'activités (prospections, acquisitions foncières...) et de disposer d'une offre immédiate pour les entreprises extérieures.

Les commerces sur le territoire du Pays Plateau de Caux Maritime sont inégalement répartis notamment les commerces de proximité qui sont peu présents en zone rurale (surtout dans sa partie centrale). Le maintien des équilibres démographiques est donc important afin de préserver les activités commerciales de proximité.
L'agriculture est un secteur important qui pèse dans l'emploi pour le Pays malgré les mutations des exploitations et leurs diminutions. Cette agriculture est diversifiée : cultures céréalières, industrielles, polycultures, élevage... La restructuration des exploitations se fait en faveur des grandes cultures (le lin, le maïs...) au détriment de l'élevage (bovin, volaille...). De plus, les surfaces agricoles sont grignotées du fait d'une urbanisation croissante (habitat, équipements, zones d'activités). Il est donc important de préserver les espaces et les exploitations agricoles qui soutiennent l'emploi local et l'identité du territoire.

LA NÉCESSITE D'ASSURER LES ÉQUILIBRES EN TERMES D'HABITAT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE.

Le Pays Plateau de Caux Maritime connait une proportion relativement conséquente de résidences secondaires essentiellement concentrées sur le littoral. Cette proportion diminue très fortement dans le sud du Pays. Le développement de résidences secondaires liées au tourisme peut-être un atout pour le Pays afin de générer une activité économiques locale.
Le parc de logement est globalement assez diversifié avec une part plus importante de propriétaire. En ce qui concerne le parc social, il est présent mais inégalement réparti et en diminution. Il est essentiel pour le Pays de promouvoir et de conforter cette diversité et de développer la construction de locatif social sur les pôles urbains les mieux équipés sans pour autant exclure de petites opérations en milieu rural.
De plus, il existe une certaine fragilité du parc privé en terme de confort notamment dans le Nord du Pays (logements sans baignoire, ni douche, ni wc). L'amélioration du confort du parc privé ancien ainsi que le développement de l'offre à loyers maîtrisés dans le locatif privé constituent un enjeu important pour le Pays.
Le rythme de construction est assez soutenu mais inégal et essentiellement tourné vers des logements individuels. La Communauté de communes de Yerville est celle qui a connu le taux de construction le plus élevé loin devant les deux Communautés de communes du littoral. Il est essentiel pour le Pays de diversifier l'offre de logement tout en maîtrisant la consommation d'espaces (naturels, agricoles ou forestiers) et l'étalement urbain en général.

ADAPTER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS EN FONCTION DES ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES AFIN D'ASSURER LEUR PERENNITÉ

La capacité d'accueil de la petite enfance est légèrement en deçà de la moyenne nationale. Il est donc important de répondre aux besoins des familles avec de jeunes enfants afin de rendre le territoire attractif pour ce type de population.
Les équipements scolaires sont peu nombreux sur le territoire du fait du nombre conséquent de petites communes rurales. Le territoire compte 2 lycées et des formations supérieures. Il est donc important de maintenir les équilibres démographiques pour pérenniser les équipements scolaires et créer des filières de formation qui répondent aux besoins du tissu économique local.
En ce qui concerne les personnes âgées, le Pays est bien pourvu en structures mais elles rencontrent des difficultés de remplissage. Il est important pour le Pays de développer un habitat qui soit mieux adapté aux personnes âgées et d'adapter aux besoins et demandes des personnes âgées les structures d'accueil.
Le territoire du Pays Plateau de Caux Maritime a une couverture médicale de proximité faible et connait un déficit de médecins spécialistes. De plus, certaines zones notamment dans le sud de la Communauté de communes de la Côte d'Albâtre, sont complètement dépourvues de médecin généraliste. Il est essentiel de rendre accessibles les services de santé en milieu rural et notamment pour les personnes âgées.
Les capacités d'accueil touristique du Pays sont essentiellement concentrées sur le littoral : campings, gîtes... Cependant, l'offre hôtelière est limitée sur le territoire même dans les villes côtières. Il est à noter que dans l'arrière pays, les gîtes et chambres sont bien représentés. Pour le Pays, il est important de développer une offre hôtelière en direction des entreprises et des flux de

passage (professionnels, touristiques) ainsi que de valoriser les gîtes et chambres d'hôtes mettant en valeur le patrimoine et générateurs d'activités économiques.
L'offre culturelle sur le territoire est présente : trois salles de cinéma, de nombreux équipements dédiés aux livres ... Cependant, cette offre est limitée et de grandes zones sont dénuées de tout équipement notamment dans la partie centrale du SCOT. Le développement d'une offre culturelle élémentaire et accessible est important à mettre en œuvre pour le Pays.
Enfin, les équipements sportifs sont relativement bien développés que se soit dans les principales villes du territoire ou en milieu rural.

UN PAYSAGE QUI CONFÈRE UNE VÉRITABLE IDENTITÉ AU TERRITOIRE

Le Pays Plateau de Caux Maritime présente des clos-masures dont la structure paysagère et le patrimoine architectural participe à l'identité du territoire. Cependant, le développement des bourgs et la mutation de l'agriculture atténuent cette singularité paysagère.

- **Le paysage naturel**

Sur le territoire du SCOT, 5 entités paysagères ont été identifié (la Vallée de la Durdent, la Vallée du Dun, le plateau maritime, le plateau sud et le plateau agricole) en 2 grands ensembles : les plateaux et les vallées.
Les vallées sont des entités paysagèrement attractives, structurées et séquencés. La préservation des vallées en préservant les perspectives et l'équilibre fragile existant entre les milieux boisés, les prairies et les zones urbaines constituent un enjeu important. De plus, la maîtrise quantitative et qualitative de l'extension urbaine est un enjeu fort à prendre en considération (respecter les caractéristiques du site, mettre en cohérence l'architecture des extensions urbaines avec le patrimoine existant...).
La polyculture et notamment les pâtures et la présence d'animaux sont aussi des éléments structurants du paysage important à maintenir.
Le Pays Plateau de Caux Maritime est un secteur propice à l'implantation d'éoliennes (4 parcs éoliens sont en fonctionnement et plusieurs autres sont autorisés ou à l'étude). Afin de préserver les qualités paysagères du Pays, il est important de donner une cohérence paysagère à l'ensemble des parcs. Il est à noter que les nombreux bosquets, boisements ... peuvent être utilisés afin de fractionner les vues et de limiter la perception des parcs éoliens. Enfin, les futurs projets devront prendre en considération « l'effet de cumul » vu la multiplication et la dispersion des projets.

- **Le patrimoine bâti**

Le Pays Plateau de Caux Maritime possède un patrimoine bâti riche et diversifié.
Une partie de ce patrimoine est protégé par plusieurs outils réglementaires (la Loi 1930 sites inscrits/classés ; les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager ou ZPPAUP ; les Monuments Historiques). La répartition de ce patrimoine est plutôt homogène sur le territoire avec une dominance prononcée pour les communes littorales (Veules-les Roses, Sotteville-sur-Mer...).
Le patrimoine vernaculaire du Pays est lui aussi très diversifié : il y a bien sur les clos-masures qui constituent un des motifs paysagers majeurs dans le paysage du Pays mais aussi tout le patrimoine du littoral avec les villes de Veules-les-Roses, Saint-Aubin-sur-Mer...
Les matériaux de construction font partie intégrante du patrimoine vernaculaire : le chaume, la brique, le silex, le torchis, le bois....
Enfin, le patrimoine végétal avec ses arbres isolés, les haies, les vergers... qui constitue un patrimoine à préserver et à transmettre.

TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS : UNE PROBLÉMATIQUE MAJEURE POUR CE TERRITOIRE A LA CROISÉE ENTRE L'URBAIN ET LE RURAL

Comme nous l'avons vu précédemment, le territoire du Pays Plateau de Caux Maritime est caractéristique d'un territoire rural peu peuplé organisé autour de pôles ruraux locaux. De ce fait, le taux de motorisation varie grandement suivant les Communautés de communes : les communautés de communes dont le territoire est fortement rural présentent un taux de

motorisation très élevé et vice versa. Cependant, ce taux élevé peut masquer de grandes difficultés pour les personnes pas ou peu motorisées.

- **Les besoins de déplacements : les migrations alternantes**

Les flux de déplacement domicile – travail se font pour 60% à l'intérieur du Pays. Pour le reste, la grande majorité des déplacements ont lieu vers les grands pôles urbains extérieurs Rouen, Le Havre, Dieppe.

- **Les besoins de déplacements : les déplacements des personnes peu mobiles**

Le territoire est en grande majorité rural et les réseaux de transports en commun sont peu performants et limités : le recours à la voiture est donc quasi-systématique. Cependant, certaines personnes ne peuvent accéder à cette autonomie telle que les jeunes, les personnes en insertion, âgées, à bas revenus... Cet accès difficile à la voiture est souvent pénalisant en milieu rural pour les démarches administratives, les loisirs, l'emploi, la vie sociale et culturelle...
Des actions ont été mises en place comme des services de transports spécifiques pour des publics cibles. Cependant, l'accès à l'information sur l'offre de transport en commun est très difficile. A noter que certains secteurs souffrent particulièrement de ce manque de desserte notamment la Communauté de communes de Yerville.
Enfin, pour le transport scolaire et extrascolaire, seule la Communauté de communes de la Côte d'Albâtre finance et organise le transport des enfants sur son territoire.

- **Les besoins de déplacements : déplacements des touristes**

Sur le territoire du Pays Plateau de Caux Maritime, les pôles touristiques sont essentiellement situés en bord de mer (Sotteville-sur-Mer, Saint-Valery-en-Caux et Veules-les-Roses).
L'accès au territoire pour le tourisme se fait en très grande majorité à l'aide de la voiture par habitude mais aussi puisqu'il n'existe presque pas de solutions alternatives (seule la ligne routière TER Yvetot / Saint-Valery-en Caux permet d'accéder à la côte). Ce recours à la voiture entraine de nombreuses problématiques de pollutions mais aussi de congestionnement des villes littorales.
Les déplacements sur site (lieux de visites, de détentes...) se font la encore en voiture. Il s'agit donc de développer et concevoir des hébergements pour les touristes à proximité des services, commerces, lieux de loisirs facilement accessible à pied ou à vélo. Des aménagements pour les modes doux sont aussi une solution à mettre en place d'autant plus que de nombreux touristes viennent du Nord (allemands, hollandais...) et sont fortement sensibles à ces modes de déplacements. Le développement de séjours verts, de pleine nature est une demande de plus en plus présente sur le territoire du Pays qu'il est important de prendre en compte.

L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE ET L'ADÉQUATION AUX BESOINS

- **Les infrastructures routières**

Il existe un fort déséquilibre entre le Nord et le Sud du territoire au niveau des infrastructures routières. Les axes routiers majeurs sont situés dans le Sud du territoire notamment avec l'A29 et le projet de l'A150... De ce fait, l'accès aux stations balnéaires est difficile et contraint (problème de stationnement, d'accès...). La question d'une mise en place d'un plan de circulation et de stationnement est donc à soulever.
Enfin, plusieurs projets routiers vont venir conforter les liens avec les agglomérations de Rouen et du Havre (projet de l'autoroute A150...).
Il est donc important de garantir l'accès aux infrastructures majeures pour les habitants du Nord du territoire et de préciser les conditions de développement des problématiques de circulation / stationnement et d'accès dans les villes littorales.

- **Le covoiturage**

Le Pays possède déjà quelques atouts pour le développement du covoiturage : un site internet de covoiturage est déjà mis en place, il existe aussi des pratiques de covoiturage spontané et plusieurs réserves foncières ont été identifiées pour aménager des aires. Tout l'enjeu est donc de développer cette pratique comme solution alternative aussi bien pour les trajets longue distance que pour les personnes peu mobiles et pour rationaliser les besoins de stationnement aux gares.

- **Les infrastructures ferroviaires**

Globalement, le territoire du Pays est mal desservi par les infrastructures ferroviaires : le territoire est en retrait des axes structurants régionaux...Cependant, il existe une desserte ferroviaire de qualité à Yvetot grâce à l'axe Paris / Rouen / Le Havre. Cette gare constitue donc un nœud important du Pays qui tend à se développer.
L'autre gare importante pour le Pays est celle de Motteville. Cette gare présente un potentiel intéressant notamment dans le cadre de la réouverture de la ligne Saint-Valery-en-Caux / Motteville (vivement souhaitée par les élus).
Pour le Pays, il s'agit donc de rééquilibrer les parts modales voiture / transports collectifs sur l'axe Yvetot – Rouen. Il s'agit aussi de garantir l'accès à la gare d'Yvetot pour tous les modes de déplacements pour favoriser les déplacements en train à destination de Rouen – Le Havre – Paris et de définir l'enjeu de développement de la gare de Motteville ainsi que d'étudier la réouverture de la ligne Saint-Valery-en-Caux / Motteville.

- **L'offre de transport collectif**

Le manque d'efficacité du réseau en général (temps de parcours, horaires de desserte....) laisse entendre que le réseau de transport départemental est peu emprunté malgré les six lignes régulière. Il serait intéressant d'améliorer cette offre notamment en améliorant le temps de parcours et les horaires de desserte.

- **Les services de transports spécifiques sur le territoire**

Certaines entreprises ont mis en place un service de transport spécifique : c'est le cas la centrale EDF de Paluel et de l'usine Renault Sandouville destiné à répondre aux besoins des salariés.
Il existe aussi des services pour les personnes âgées et/ou handicapées comme le service de transport à la demande du département. Les communes d'Allouville-Bellefosse, de Doudeville, de Fontaine-le-Dun et d'Yvetot proposent aussi de type de service.
D'autres services à la mobilité existe sur le territoire notamment pour les jeunes où plusieurs actions d'aide ont été mises en place notamment par la Maison de l'Emploi (prêt de véhicule, système de micro crédit...) et à Yvetot (action « un job, une mob »).
Il est donc essentiel pour le territoire de développer l'accès à l'information pour les services de transports existants, de valoriser les initiatives locales et les services à la mobilité.

- **Les modes doux**

Le Pays dispose d'un fort potentiel : de nombreux circuits de randonnées, de multiples projets d'aménagement cyclables à vocation touristique... Il existe aussi une forte demande d'itinéraires pédestre de la part des touristes. Il s'agit donc pour le Pays Plateau de Caux Maritime de soutenir les différents aménagements d'itinéraires touristiques, d'assurer l'intermodalité transports en commun / vélo. De plus, il est important et nécessaire de développer les modes doux pour les déplacements de courte distance et de favoriser les accès modes doux à la gare d'Yvetot.

UNE CONSOMMATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS COMPARATIVEMENT MODERÉE

Les espaces naturels, agricoles et forestiers constituent l'essentiel du territoire du SCOT Pays Plateau de Caux Maritime. Cependant, ils ont tendance à se restreindre au profit de l'habitat, des activités.

L'analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (réalisée à partir de croisement de plusieurs bases de données) sur les 10 dernières années révèle une consommation de 610 hectares (soit 0,86% du territoire) dont :

- 567 hectares consommés en faveur de l'habitat
- 43 hectares en faveur des zones d'activités

Cette consommation résulte des faibles densités de construction et d'une très forte proportion de l'habitat individuel dans les constructions neuves.

Toutefois, cette consommation est comparativement modérée si on compare l'évolution de la Surface Agricole Utile (qui diminue depuis 1988) avec celle du territoire voisin de Caux Vallée de Seine. L'enjeu pour le Pays est donc de poursuivre le ralentissement de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

2 - ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'Etat Initial de l'Environnement vise à identifier les questions environnementales qui se posent sur le territoire, les enjeux afin de mesurer les incidences notables du projet sur l'environnement.

INCIDENCE DU PROJET SUR L'OCCUPATION DU SOL

Le territoire du SCOT est occupé à plus de 70% par des terres arables, vient ensuite les prairies avec 13% du territoire. En moyenne le SCOT est occupé par environ 90% d'espaces agricoles associés.
Le SCOT Pays Plateau de Caux Maritime affiche une volonté forte de réduire la consommation foncière : de nombreuses mesures prescriptives concourent à une meilleure gestion de l'espace et de l'urbanisation. **L'incidence positive peut donc être considérée comme faible à nulle**. De plus, **l'incidence négative potentielle du SCOT est évaluée comme très faible à incertaine** puisque les objectifs de consommation foncière sont faible et que le SCOT donne la priorité au renouvellement urbain. Enfin, en ce qui concerne les activités économiques, leurs développements représentent 0.25% du territoire et il est soumis à des contraintes urbanistiques, paysagères et environnementales.

INCIDENCES DU PROJET SUR LE PATRIMOINE NATUREL

Le patrimoine naturel du Pays est constitué d'espaces boisés (en très faible proportion mais stable), de cours d'eau, de zones humides et d'une biodiversité faunistique et floristique. Ce patrimoine est aujourd'hui menacé par une pression foncière de plus en plus importante et une anthropisation croissante des milieux.
Le SCOT Pays Plateau de Caux Maritime affiche une volonté forte de prise en compte de l'environnement. En effet, le Pays a conscience de la valeur, des qualités et de l'apport patrimonial de ces espaces naturels. De ce fait, de nombreuses mesures ont été édictées telles que la préservation des abords des espaces naturels majeurs, la protection des captages d'eau potable, la restriction des zones imperméabilisées dans les nouveaux aménagements... **L'incidence positive pour le territoire est donc forte.**
De plus, l'**incidence négative pour le territoire est considérée comme faible** vu les mises en conditions des aménagements.

INCIDENCE SUR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Sur le territoire, il n'y a pas de fragmentation majeure impactant les continuités écologiques excepté les axes routiers (notamment dans l'extrémité sud).
Le Pays s'est donc engagé dans à une ambition forte de réduction des véhicules individuels ainsi qu'une prise en compte des réservoirs de biodiversité pour leurs restaurations. **L'incidence positive sur les continuités écologiques est considérée comme moyenne à forte.**
Enfin, en ce qui concerne les incidences négatives, elles sont considérées comme :

- **Faible** pour les mesures liées l'habitat (faible consommation foncière, priorité au renouvellement urbain...) ;
- **Incertaine à faiblement négative** pour les projets de développement économique (implantation en continuité urbaine, insertion environnementale dans les projets...) ;
- **Potentiellement négative** pour le développement des transports
- **Incertaine** pour le développement des infrastructures de déplacements

INCIDENCES DU PROJET SUR LE PAYSAGE

Le paysage est composé de vallée, de prairies, de plateaux. Le talus cauchois et le patrimoine vernaculaire sont aussi des éléments de l'identité du territoire.

Ayant conscience des qualités de ce patrimoine et surtout de sa fragilité, le SCOT du Pays Plateau de Caux Maritime a envisagé des mesures ambitieuses et adaptées. **L'incidence positive est considérée comme moyenne à forte. L'incidence négative du SCOT est quant à elle considérée comme nulle à incertaine** (les aménagements devront respecter les différentes règles pour limiter leur impact).

INCIDENCES DU PROJET SUR LES RESSOURCES EN EAU

Le territoire du SCOT est concerné par 6 unités hydrographiques. Le Pays est soumis à des problèmes de pollution de l'eau du à de la turbidité mais aussi émise par les zones urbaines (imperméabilisation importante, eaux usées non traitées…).
Le Pays a donc souhaité mettre en place une politique volontariste et ambitieuse avec des recommandations simples, des prescriptions fortes. De ce fait, **l'incidence positive est considérée comme forte. L'incidence potentiellement négative est considérée comme faible** au vu de la faible surface des projets d'aménagement, des conditions restrictives …
Incidences du projet sur les déchets

Le territoire possède 2 structures de traitement qui ne sont pas à saturation. A noter qu'il n'existe pas de centre de traitement pour les déchets industriels. La PADD exprime clairement une démarche de sensibilisions et d'informations cependant difficilement évaluables. **L'incidence positive est donc considérée comme incertaine.** De même **l'incidence négative du SCOT est considérée comme incertaine à nulle** du fait de la difficulté de mesurer les conséquences de créations et d'extension de ZA.

INCIDENCES DU PROJET SUR LES RISQUES MAJEURS

Le territoire est soumis à plusieurs risques naturels (mouvement de terrain, inondation, recul du trait de côte…) et technologiques (transport de matières dangereuses…). Le Pays est conscient des multiples risques présents sur son territoire, de ce fait, le SCOT rappel clairement au respect des nombreuses règles des PPRI, SAGE, SDAGE…**L'harmonisation de ces règles est considérée comme une incidence positive du SCOT.**
Incidences du projet sur l'énergie et le changement climatique

Le territoire est marqué par une forte production par la centrale nucléaire de Paluel. Le SCOT vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (meilleure répartition des équipements, des services…), préconise une réhabilitation des logements fortement consommateurs… **L'incidence positive du SCOT est incertaine à nulle** car les différentes mesures n'ont pas de valeur prescriptive. **L'incidence négatives est potentiellement négative à incertaine.**

INCIDENCES DU PROJET SUR LES POLLUTIONS ET NUISANCES

Le territoire du Pays est peu concerné par les émissions polluantes du fait de sa faible activité industrielle.
La protection des milieux naturels contribuent indirectement au traitement des pollutions, l'insertion environnementale et paysagère vont aussi dans ce sens tout comme les mesures pour encourager des pratiques agricoles durables. **L'incidence positive du SCOT sur les pollutions et nuisances est faible**.
L'incidence négative est potentiellement et faiblement négative : la création ou l'extension des ZA est conditionnés par l'insertion paysagère et environnementale mais les projets économiques (notamment de Grémonville) provoqueront une pression urbaine accrue et une augmentation globale des nuisances.

SYNTHÈSE DES INCIDENCES

Occupation des sols	Nulle	Directe	Permanente	Réversible
Patrimoine naturel	Positive forte	Directe & indirecte	Temporaire	Réversible
Continuités écologiques	Positive à nulle	Directe & indirecte	Temporaire	Réversible
Paysage	Positive à nulle	Directe	Temporaire	Réversible
Eau	Nulle à potentiellement négative faible	Directe & indirecte	Permanente	Réversible & irréversible
Déchets	Incertaine	Indirecte	Temporaire	Réversible
Risques	Positive	Indirecte	Temporaire & permanente	Réversible & irréversible
Energie et changement climatique	Potentiellement négative faible	Directe	Permanente	Irréversible
Pollutions et nuisances	Potentiellement négative faible	Directe	Permanente	Irréversible

Il est à noter qu'aucune mesure de suppression, de réduction ou compensions n'est prévue pour le SCOT Pays Plateau de Caux Maritime.

3 - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

Le projet de territoire du SCOT Pays Plateau de Caux Maritime repose sur trois invariants :

STRUCTURER UN TERRITOIRE ÉQUILIBRÉ, ATTRACTIF ET SOLIDAIRE QUI REPOSE SUR UNE CROISSANCE INTERNE MAÎTRISÉE

Les élus du territoire ont choisi de travailler sur la base d'une hypothèse de croissance démographique de l'ordre de 0.40% par an (correspondant au maintien de la croissance démographique sur la période 1999-2006). Ce taux de croissance traduit la volonté de maîtriser la croissance afin d'obtenir une armature urbaine structurée d'environ 71 000 habitants en 2025.
Afin d'atteindre cet objectif de territoire équilibré entre les pôles urbains et les secteurs ruraux, le SCOT du Pays Plateau de Caux Maritime a classé les communes en 5 groupes. Pour chaque groupe, des objectifs de croissance démographiques et de développement clairs et précis ont été déclinés. Les communes rurales, qui constituent la grande majorité des communes sur le territoire, sont donc sollicitées pour soutenir la croissance démographique et créer un territoire plus équilibré.

Dans un souci de protection de l'environnement et de préservation de ses terres agricoles caractéristiques de l'identité du Pays, le SCOT préconise des objectifs ambitieux en terme de réduction de la consommation d'espaces.

L'objectif affiché du SCOT est aussi de pouvoir s'inscrire dans une démarche d'organisation durable de la mobilité. Ceci passe notamment par la valorisation des transports en commun, par la promotion de modes alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

PROTÉGER ET VALORISER LES ESPACES ET SITES DU PAYS PLATEAU DE CAUX MARITIME POUR CONFORTER L'IDENTITÉ RURALE ET LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE

Les élus, conscients des fortes qualités paysagères et naturelles présentent sur leur territoire, ont souhaité un SCOT avec une stratégie forte et ambitieuse de protection de l'environnement. Il s'agit avant tout de conforter l'identité du Pays et la qualité de vie en protégeant et valorisant les espaces et paysages naturels, en contrôlant l'urbanisation, en protégeant les sols et la ressource en eau.
Le SCOT propose aussi de se donner les moyens de réduire les gaz à effet de serre, de réduire les émissions ainsi que les rejets polluants.
Cette préservation de la qualité de vie passe aussi par une prise en compte totale des différents risques naturels et technologiques présents sur le territoire.

Promouvoir une stratégie partagée du développement des activités économiques sur le territoire

Le territoire possédant une économie diversifiée, les élus ont donc souhaité préserver et renforcer cette diversité dans les activités économiques moteur de l'économie locale.

Le SCOT a donc pour objectif de développer une offre en zones d'activités diversifiée et hiérarchisée en créant des ZA mixtes, artisanales mais aussi spécialisées.

L'objectif est aussi de développer et d'organiser l'offre touristique et de loisirs sur le territoire du Pays en améliorant les capacités d'hébergement, en traitant les problématiques de stationnement dans les villes littorales.... Ce développement passe aussi la préservation et la valorisation des pratiques agricoles durables.

4 - COMPATIBILITÉ ET PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT DE RANG SUPÉRIEUR

Le SCOT est un document de planification territoriale stratégique. De ce fait, il doit mettre en cohérence les multiples politiques publiques de transport, de logement, de commerce, de développement économique et d'environnement. S'inscrivant dans une hiérarchie des normes, il doit expliquer son articulation avec les documents de rangs supérieur et inférieur.
L'élaboration du SCOT Pays Plateau de Caux Maritime s'est donc constamment réalisée dans un souci de compatibilité et de prise en compte des différents documents lui étant supérieur et inférieur.

Le SCOT a notamment apporté une attention particulière au respect de la Directive Territoriale de l'Estuaire de Seine en identifiant par exemple les clos-masures dans la préservation des paysages, en luttant contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. De plus, le SCOT a été vigilant à la question de la ressource en eau tant en termes de qualité que de quantité. A ce titre, il a veillé à être compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Seine-Normande en promouvant par exemple la prévention et la gestion des risques, la protection des captages d'alimentation en eau potable, en mettant la gestion de l'eau au cœur de tout projet d'aménagement...

Il s'est également attaché à retranscrire les différentes particularités de la loi Littoral en définissant :

- les conditions permettant aux communes de définir dans leur PLU les espaces proches du rivage, les coupures d'urbanisation
- les milieux et espaces nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Les dispositions des Plans de Préventions des Risques Naturels (PPRN) ont également été intégrées au SCOT en réduisant l'exposition aux risques naturels comme l'érosion marine, le risque de mouvement de falaises, les inondations ou les mouvements de terrain.

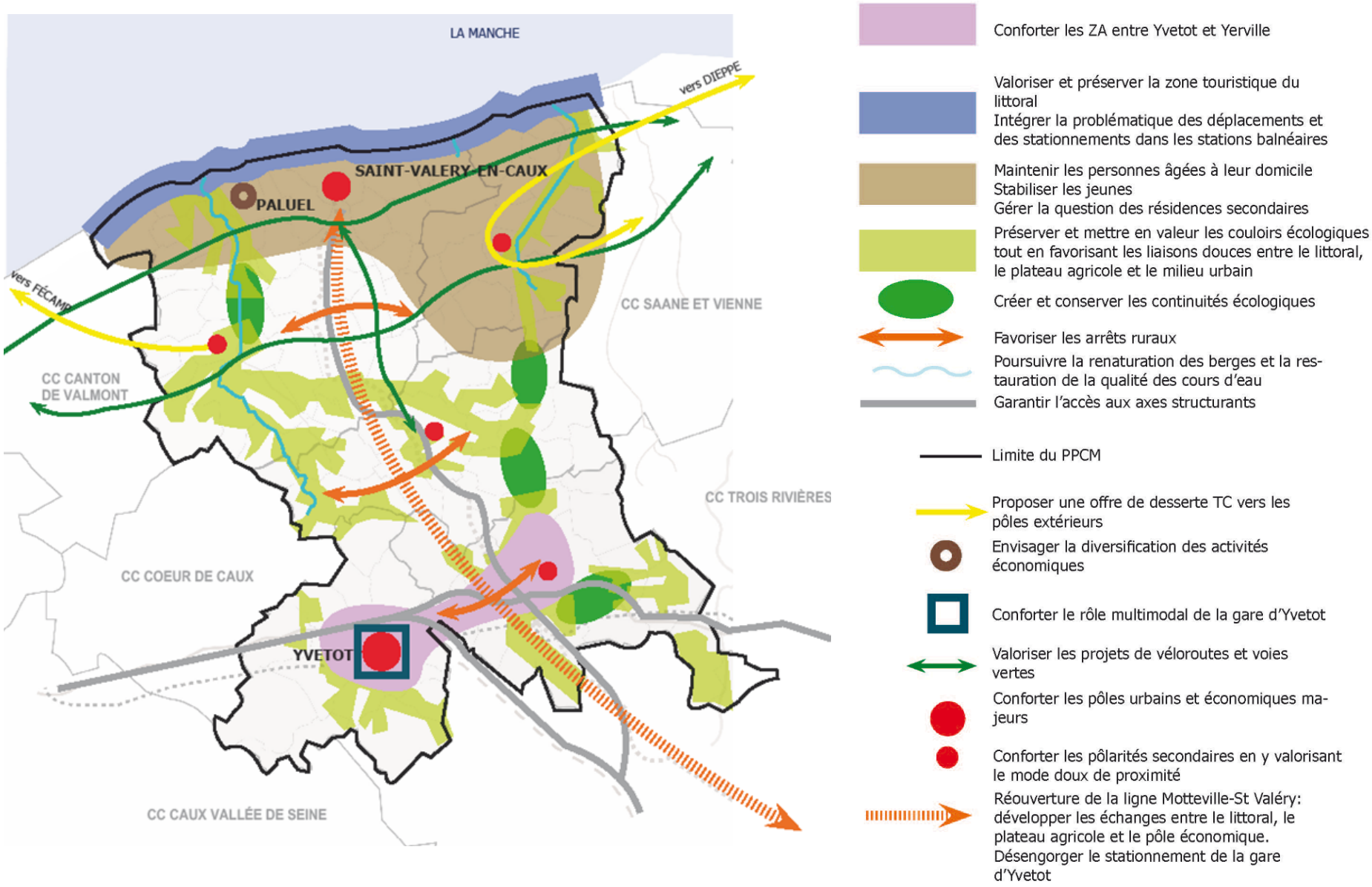
Parallèlement, le SCOT Pays Plateau de Caux Maritime a tenu compte des chartes, des plans ou schéma existants sur le territoire. Il s'agit notamment de la charte du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, et par exemple de la Charte de Territoire que le SCOT a intégré en prônant le tourisme comme atout majeur pour le Pays, en soutenant le développement des services de proximité ou encore en diversifiant et maintenant les activités économiques.

5 - SYNTHÈSES GRAPHIQUES DES OBJECTIFS AU REGARD DES ENJEUX

SYNTHÈSE GÉNÉRALE

DES ENJEUX & DES OBJECTIFS

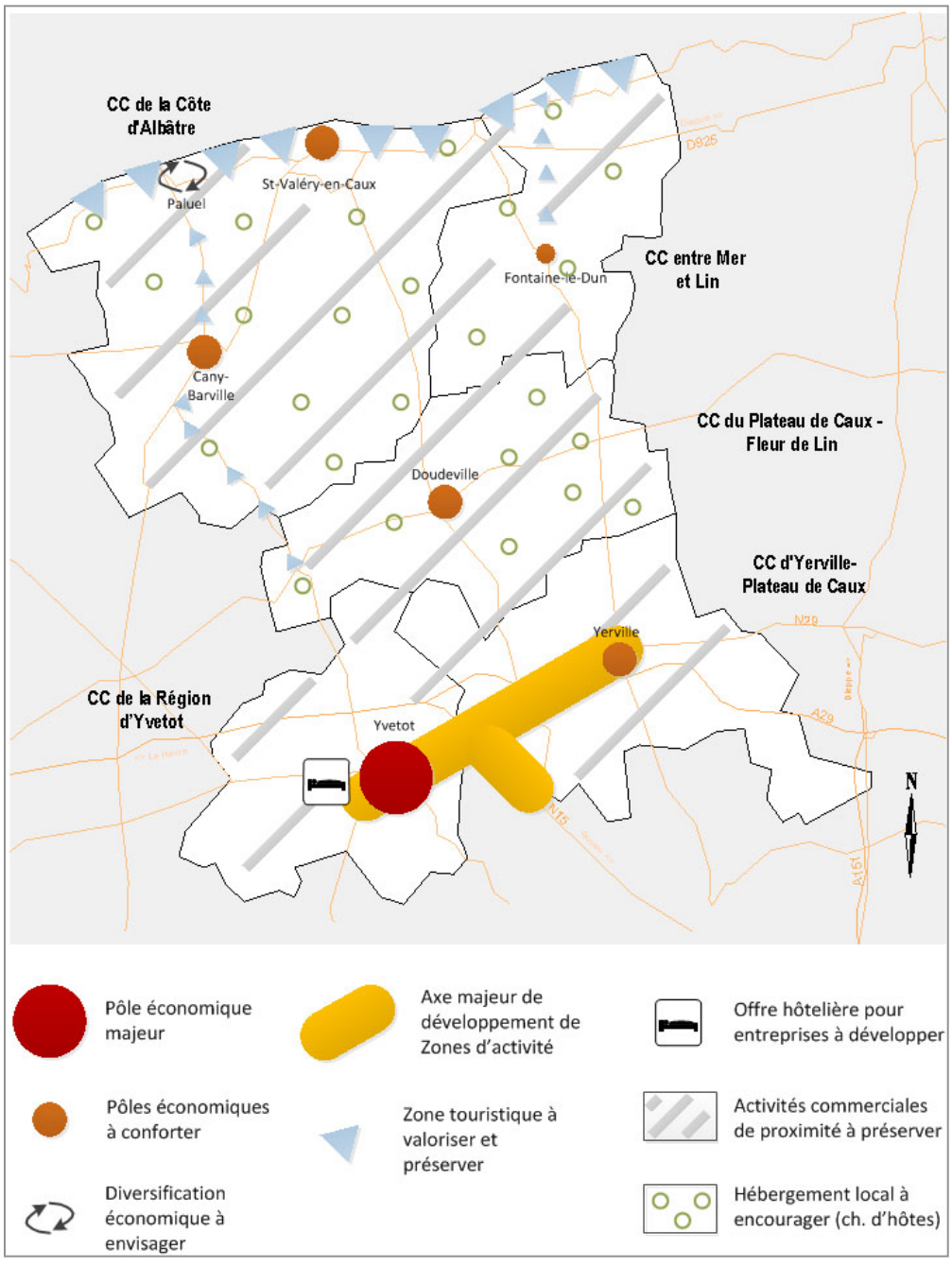
DU SCOT


LA MANCHE
vers DIEPPE
SAINT-VALERY-EN-CAUX
PALUEL
vers FÉCAMP
CC SAANE ET VIENNE
CC CANTON DE VALMONT
CC TROIS RIVIÈRES
CC COEUR DE CAUX
YVETOT
CC CAUX VALLÉE DE SEINE
Conforter les ZA entre Yvetot et Yerville
Valoriser et préserver la zone touristique du littoral
Intégrer la problématique des déplacements et des stationnements dans les stations balnéaires
Maintenir les personnes âgées à leur domicile
Stabiliser les jeunes
Gérer la question des résidences secondaires
Préserver et mettre en valeur les couloirs écologiques tout en favorisant les liaisons douces entre le littoral, le plateau agricole et le milieu urbain
Créer et conserver les continuités écologiques
Favoriser les arrêts ruraux
Poursuivre la renaturation des berges et la restauration de la qualité des cours d'eau
Garantir l'accès aux axes structurants
Limite du PPCM
Proposer une offre de desserte TC vers les pôles extérieurs
Envisager la diversification des activités économiques
Conforter le rôle multimodal de la gare d'Yvetot
Valoriser les projets de véloroutes et voies vertes
Conforter les pôles urbains et économiques majeurs
Conforter les pôlarités secondaires en y valorisant le mode doux de proximité
Réouverture de la ligne Motteville-St Valéry: développer les échanges entre le littoral, le plateau agricole et le pôle économique.
Désengorger le stationnement de la gare d'Yvetot

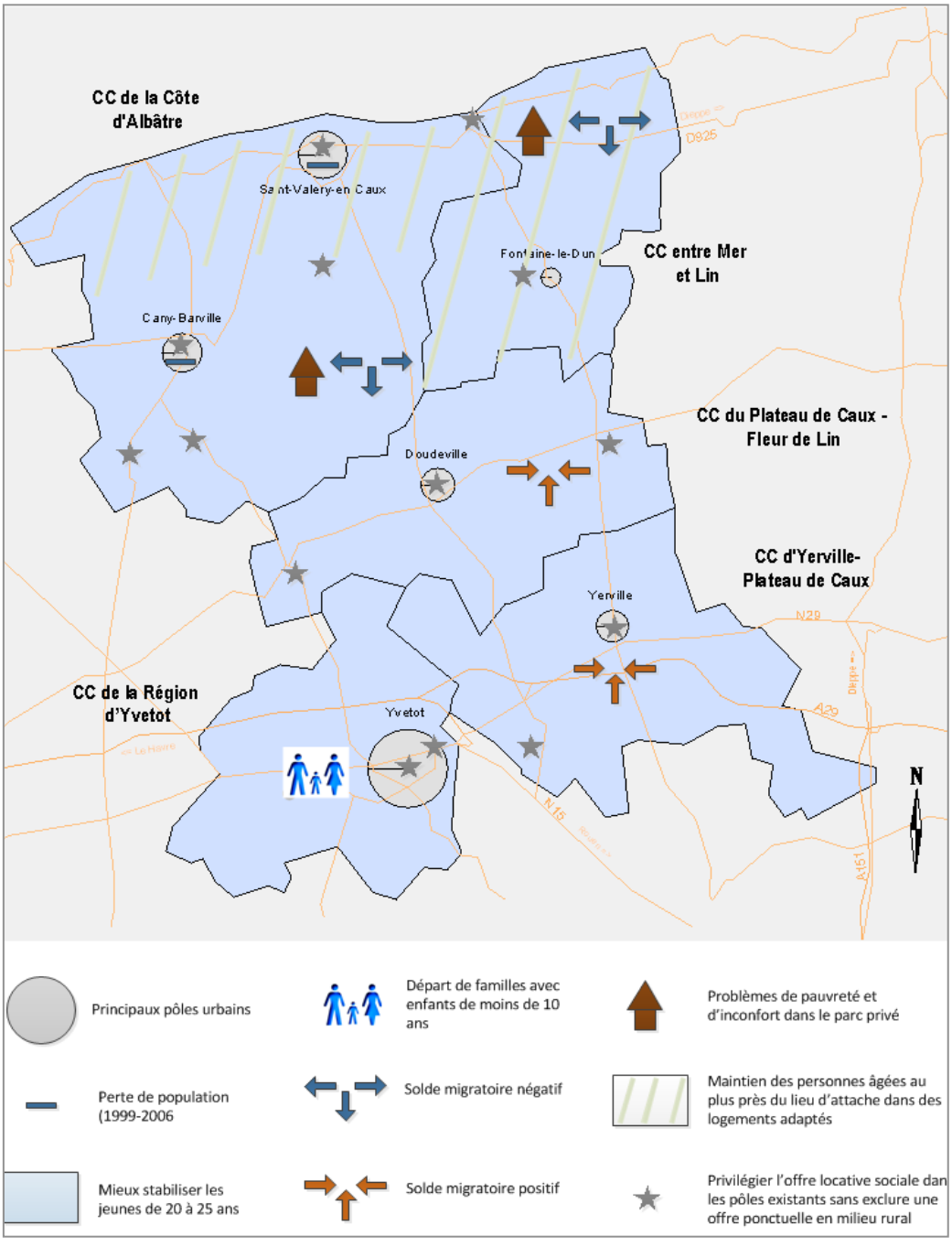
SYNTHÈSE DES ENJEUX & OBJECTIFS

PAR THÉMATIQUES À L'ÉCHELLE DU PAYS PLATEAU DE CAUX MARITIME

SYNTHÈSE DES ENJEUX & OBJECTIFS DANS LE DOMAINE DE L'ÉCONOMIE



SYNTHÈSE DES ENJEUX & OBJECTIFS DANS LES DOMAINES DÈMOGRAPHIQUES ET DE L'HABITAT



SYNTHÈSE DES ENJEUX & OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

Conserver les espaces relais

Enjeux généraux de gestion du territoire:
- lutter contre le mitage des espaces boisés sur le plateau agricole
- développer les pratiques de luttre contre les inondations (bandes enherbées, zones humides, ...)
- préserver les ressources en eau en incitant les pratiques agricoles durables, en surveillant les activités à risque

Limites du territoire

Préserver le littoral notamment en développant des activités touristiques durables

Poursuivre la renaturation des berges et la restauration de la qualité des cours d'eau

Créer / conserver les continuités écologiques intra et extra-territoriales

Maintenir la qualité des couloirs écologiques

SYNTHÈSE DES ENJEUX DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

SYNTHESE DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Limites administratives
- Limites SCOT
- Limites départementales

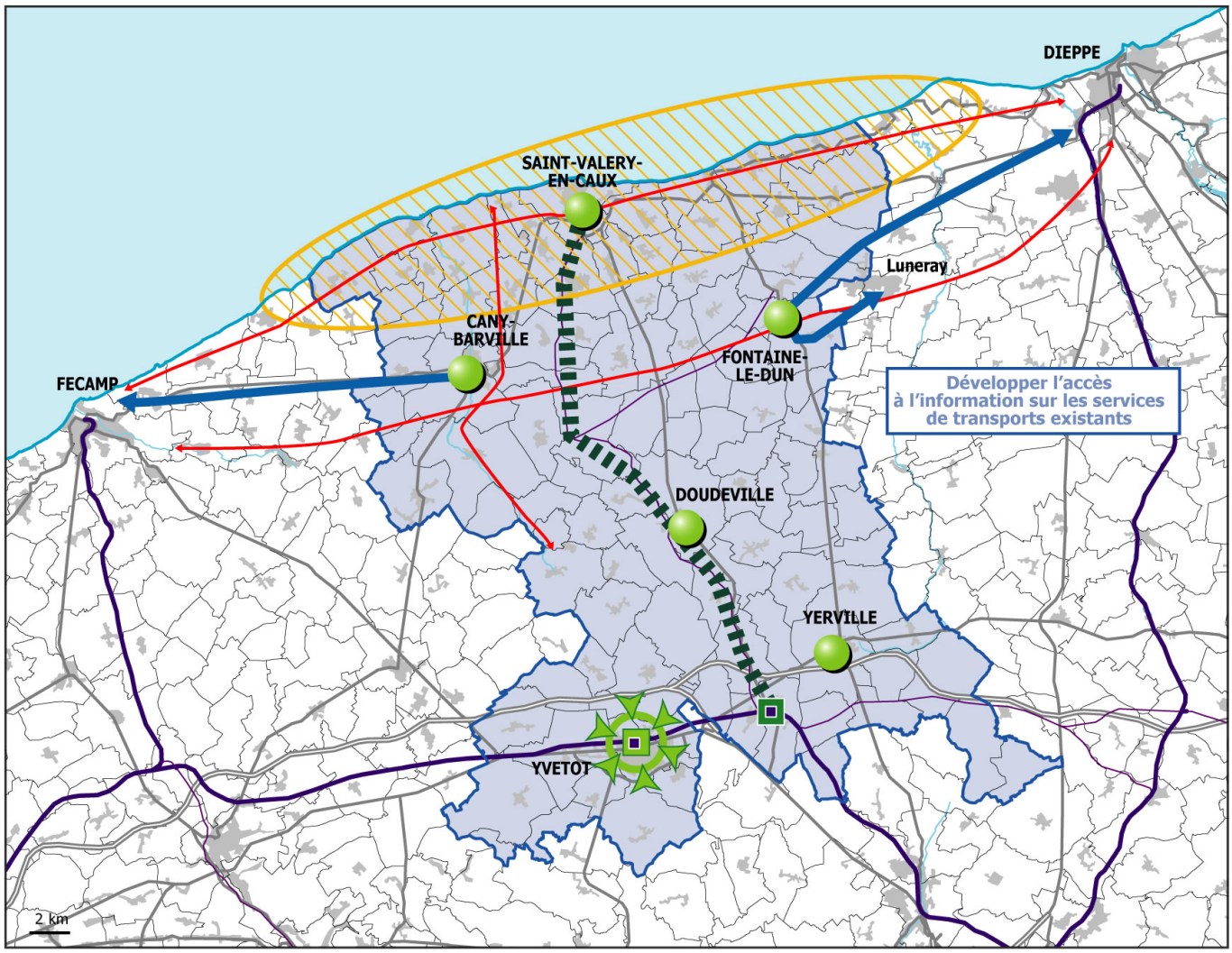
Réseau routier
- Autoroutes
- Projet autoroute A 150
- Routes principales
- Autres routes
- Projet de mise en sécurité de la RD 20

Réseau ferré
- Gares et lignes voyageurs
- Lignes FRET
- Projet de plateforme logistique

Réseau transport en commun
- Réseau interurbain CG 76
- Lignes de marchés
- Réseau urbain d'Yvetot
- Ligne routière TER

Réseau cyclable
- Véloroute du littoral
- Voie verte Fécamp Dieppe
- Voie verte CCCA

Occupation du sol
- Hydrographie
- Zones urbanisées



SYNTHESE DES ENJEUX TRANSPORTS

- Intégrer la problématique des déplacements dans les stations balnéaires
- Favoriser l'accès aux pôles ruraux locaux et développer les modes doux pour les dépalcements de proximité
- Proposer une offre de desserte TC vers les pôles extérieurs
- Garantir l'accès à tous les modes à la gare d'Yvetot
- Améliorer l'accès à la gare de Motteville
- Etudier l'impact de la réouverture de la ligne ferroviaire St-Valéry - Motteville
- Miser sur les projets de véloroutes et voies vertes pour développer le tourisme vert

Limites administratives
- Limites SCOT
- Limites départementales
- Limites communales

Réseau routier
- Autoroutes
- Routes principales

Réseau ferré
- Gares et lignes voyageurs
- Lignes FRET

Occupation du sol
- Hydrographie
- Zones urbanisées

SYNTHÈSE DES ENJEUX & OBJECTIFS

DU SCOT

À L'ECHELLE DE CHAQUE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA CÔTE D'ALBÂTRE

Valoriser et préserver la zone touristique du littoral
Intégrer la problématique des déplacements et des stationnements dans les stations balnéaires

Maintenir les personnes âgées à leur domicile
Stabiliser les jeunes
Gérer la question des résidences secondaires

Préserver et mettre en valeur les couloirs écologiques tout en favorisant les liaisons douces entre le littoral, le plateau agricole et le milieu urbain

Créer et conserver les continuités écologiques

Favoriser les arrêts ruraux

Poursuivre la renaturation des berges et la restauration de la qualité des cours d'eau

Garantir l'accès aux axes structurants

Limite du PPCM

Proposer une offre de desserte TC vers les pôles extérieurs

Envisager la diversification des activités économiques

Conforter le rôle multimodal de la gare d'Yvetot

Valoriser les projets de véloroutes et voies vertes

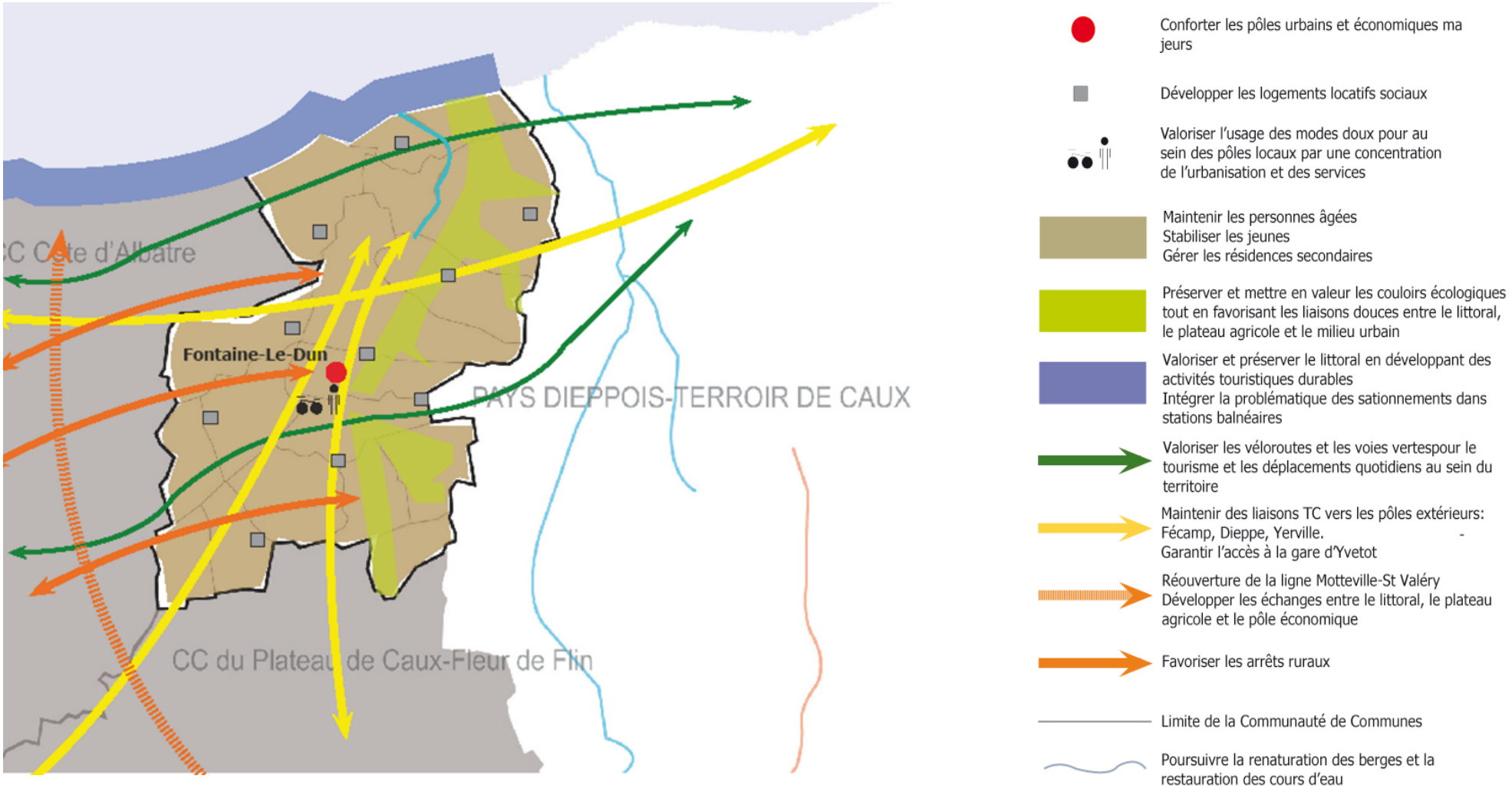
Conforter les pôles urbains et économiques majeurs

Conforter les pôlarités secondaires en y valorisant le mode doux de proximité

Réouverture de la ligne Motteville-St Valéry: développer les échanges entre le littoral, le plateau agricole et le pôle économique.
Désengorger le stationnement de la gare d'Yvetot

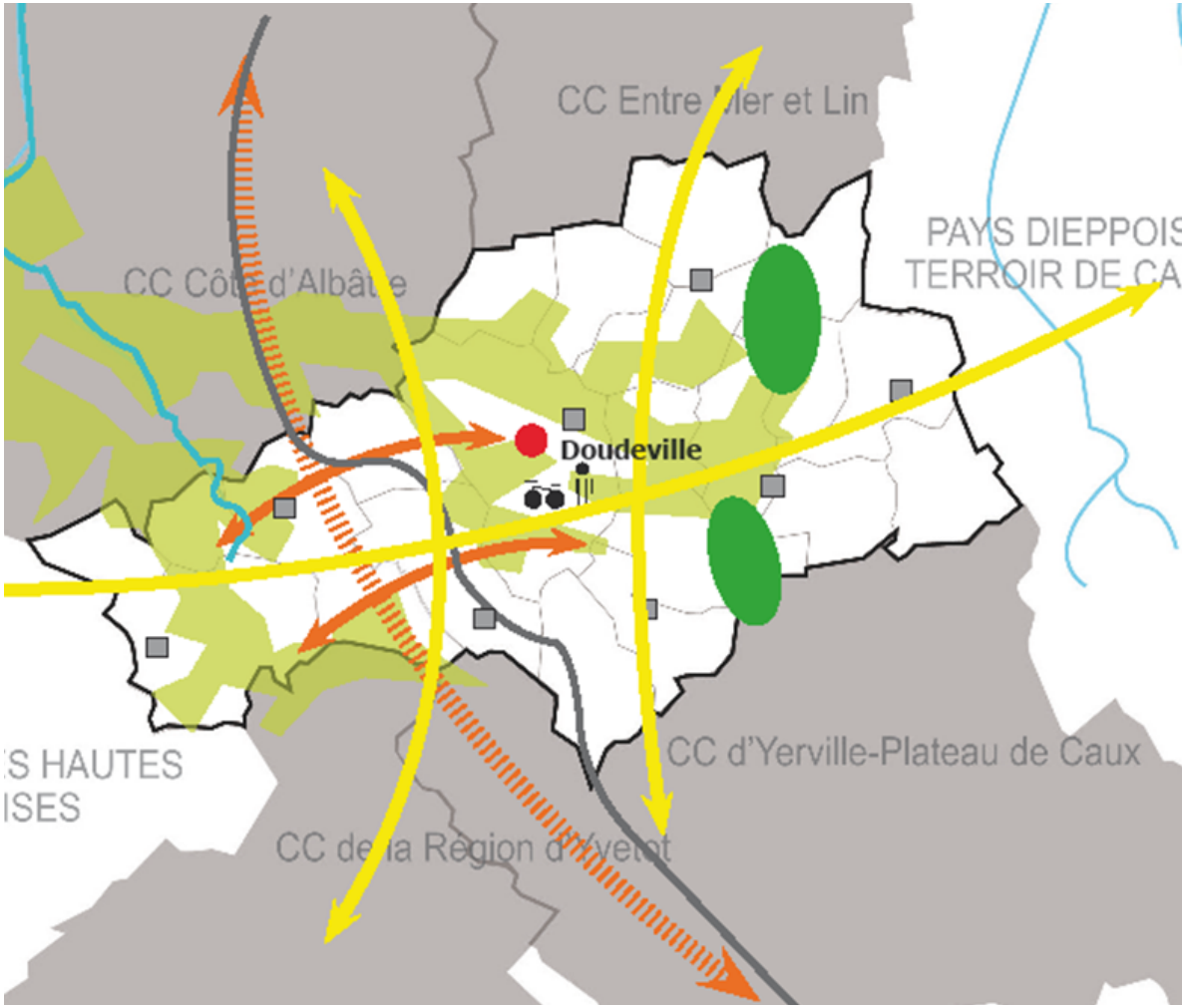
Les atouts de la CC pour le Pays	Les faiblesses à résorber	Ce que le SCOT peut apporter à la CC
1. Une attractivité économique importante - Considérée comme l'un des deux moteurs économique , la CC concentre 24 % des emplois du Pays (St Valéry en Caux, Cany-Barville, Paluel). - Secteurs les plus dynamiques de la CC: nucléaire, industrie agro-alimentaire et agriculture. **2. Une attractivité touristique portée par le littoral** - Concentre la majorité de l'hébergement touristique sur le littoral et dans l'arrière pays. - Villes littorales proposent de nombreux services et activités en faveur des touristes. **3. Une polarisation importante dans les centres urbains** - St Valéry en Caux et Cany-Barville concentrent l'essentiel des équipements, services, administrations et commerces du territoire. - Logement HLM répartit de manière équilibrée mais concentration plus importante à Cany-Barville: 35 % et St Valéry en Caux: 29 %. **4. Une offre en transports importante et diversifiée** - Desserte routière (2 RD), modes doux (voie verte et véloroute) et transports en commun (ligne du CG, TER, ...) qui maille bien le territoire. **5. Un cadre naturel et paysager au service d'un cadre de vie de qualité** -Traversée par le vallée de la Durdent, la CC bénéficie d'un patrimoine naturel d'exception, et notamment, de ZNIEFF (type I et II) de grande qualité. - Caractère rural affirmé qui confère une véritable identité au territoire.	**1. Une attractivité limitée pour certaines catégories de population** - Solde migratoire négatif entre 1999 et 2006 (-0.04 %) et CC particulièrement déficitaire au niveau des jeunes. - Concentration de nombreuses personnes âgées. - Proportion significative de logements peu ou pas confortables. **2. Une multiplication des équipements** - St Valéry en Caux et Cany-Barville semblent parfois se doter d'équipements similaires et fonctionner plus en concurrence qu' en complémentarité. - Développement effréné des résidences secondaires qui pose la question du fonctionnement des équipements dans certaines communes. **3. Des problématiques de circulations et stationnement dans les stations balnéaires** - Difficultés à organiser les circulations en impasse et à dimensionner les infrastructures adaptées au pic estival. - Territoire particulièrement contraint par les circulations des poids lourds, et éloigné des grandes infrastructures routières et ferroviaires. **4. Des risques naturels et technologiques à maitriser** - Le littoral et la vallée de la Durdent connaissent des risques d'inondations et de ruissellements et la CC se trouve dans le périmètre de danger de la centrale de Paluel (risque nucléaire).	- La **préservation et la valorisation du paysage et du cadre de vie rural.** - Le **maintien des équilibres démographiques.** - **L'attractivité des pôles urbains.** - La **valorisation et la préservation des zones touristiques.** - Le **dynamisme économique** en valorisant notamment **l'agriculture, l'industrie , le tourisme et en menant une réflexion sur la diversification des activités autour de la centrale de Paluel.** - **L'organisation des déplacements internes à la CC, avec les autres Communautés de Communes et avec les territoires limitrophes.**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ENTRE MER ET LIN



Les atouts de la CC pour le Pays	Les faiblesses à résorber	Ce que le SCOT peut apporter à la CC
1. Une attractivité agricole importante - Appareil productif qui représente plus de la moitié de l'activité économique. **2. Une attractivité touristique portée par le littoral** - Concentre la majorité de l'hébergement touristique sur le littoral et dans l'arrière pays. - Les villes littorales proposent des services et activités en faveur des touristes. **3. Une répartition équilibrée du parc social** - Logement HLM répartit de manière équilibrée sur le territoire: 13 communes en proposent sur 17 que compte la CC (2006). **4. Une offre en transports importante et diversifiée** - Une desserte routière (2 RD), modes doux (voie verte Fécamp-Dieppe et véloroute du littoral) et transports en commun (ligne du CG) qui maillent le territoire. **5. Un engagement dans les techniques innovantes** - Valorisation organique et enfouissement des déchets au centre de déchets ménagers de Brametot. **6. Un cadre naturel et paysager au service d'un cadre de vie de qualité** - Traversé par la vallée du Dun, CC qui possède un patrimoine naturel d'exception, notamment de ZNIEFF (type I et II) de qualité. - Un caractère rural affirmé qui confère une véritable identité au territoire.	**1. Une attractivité limitée pour certaines catégories de population** - **Solde migratoire négatif** entre 1999 et 2006 (-0.50 %) et **perte de population** (-0.22 %). Remontée de la croissance démographique entre 2006 et 2007. - Concentration de **personnes âgées** et déficit au niveau des **jeunes.** - Nombreux **logements peu ou pas confortables,** notamment dans le parc privé. **2. Un territoire rural qui manque d'équipements et de services** - Pas de polarité structurante à l'échelle du Pays et conservation du caractère rural. - Peu de places en structure petite enfance et couverture des professionnels de santé limitée. - Population attirée par les zones d'emplois des autres CC (Doudeville, St Valéry, Paluel, Yvelot) ou hors Pays (Dieppe, Luneray). **3. Des problématiques de circulations et stationnement dans les stations balnéaires** - Difficultés à organiser les circulations en **impasse** et à **dimensionner** les infrastructures **adaptées au pic estival.** - Territoire **contraint** par les **circulations des poids lourds,** et **éloigné** des **grandes infrastructures routières et ferroviaires.** **4. Des risques d'inondation et de ruissellement à maitriser**	- La **préservation** et la **valorisation** du **paysage** et du **cadre de vie rural.** - Le **maintien des équilibres démographiques.,** notamment en maintenant les personnes âgées tout en devenant attractive pour les jeunes. - **Le renforcement** des activités à Fontaine le Dun, dans la perspective de doter la CC d'une vraie polarité dynamique. - La **valorisation** et la **préservation des zones touristiques.** - Le **dynamisme économique** en valorisant notamment **l'agriculture** (production et transformation) et les différentes forme de **tourisme** (littoral et tourisme vert). - L'organisation des **déplacements internes à la CC, avec les autres Communautés de Communes** et avec les territoires limitrophes.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PLATEAU DE CAUX FLEUR DE LIN



Développer les logements locatifs sociaux

Conforter les pôlarités:
Saint Valéry en Caux et Cany Barville

Valoriser l'usage des modes doux pour au sein des pôles locaux par une concentration de l'urbanisation et des services

Préservation et mise en valeur des corridors écologiques

Créer et conserver les continuités écologiques

Réouverture de la ligne Motteville-St Valéry: développer les échanges entre le littoral, le plateau agricole et le pôle économique. Désengorger le stationnement de la gare d'Yvetot

Favoriser les arrêts ruraux

Garantir l'accès aux axes structurants

Limite de la Communauté de Communes

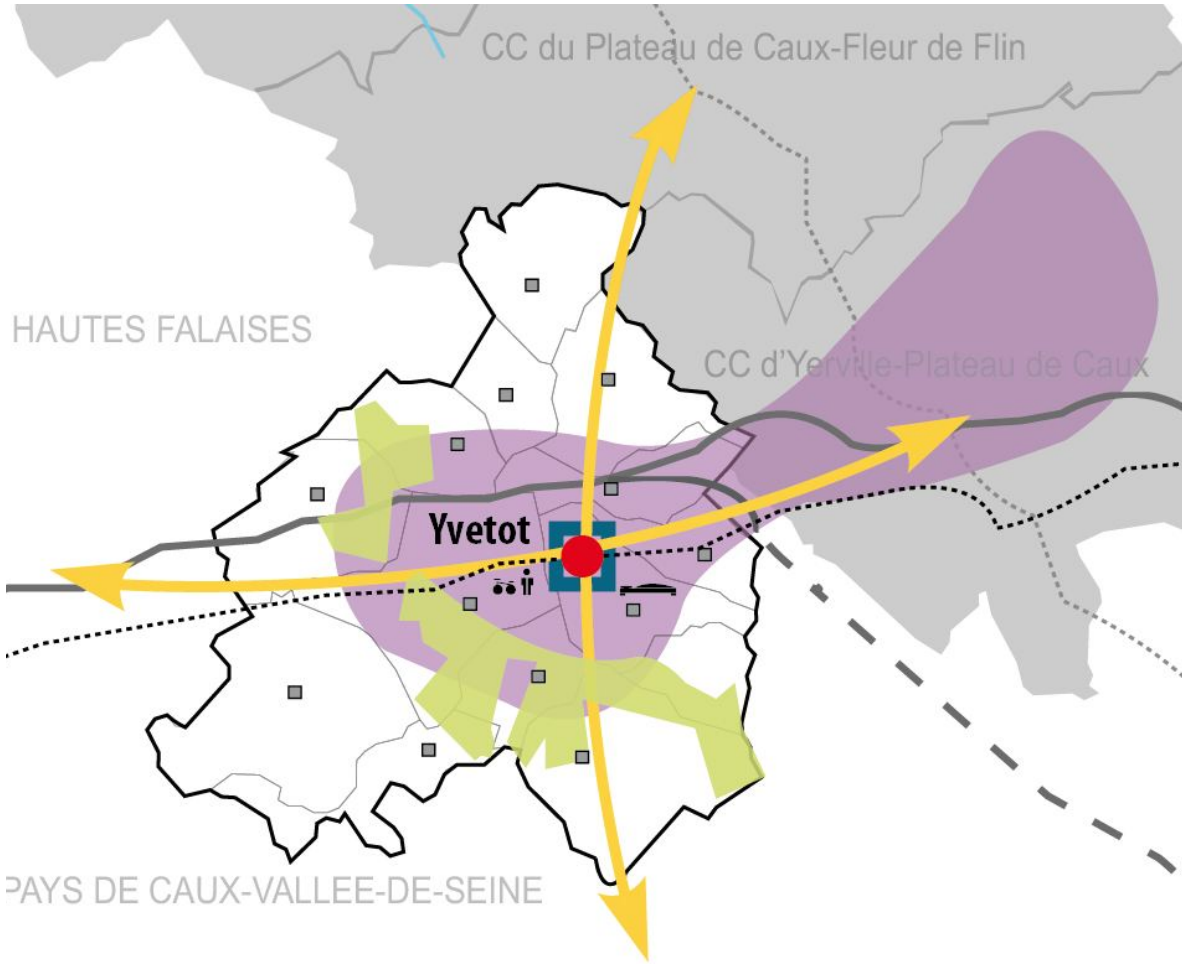
Maintenir des liaisons TC vers les pôles extérieurs: Fécamp, Dieppe, Yerville
Garantir l'accès à la gare d'Yvetot

Valoriser les véloroutes et voies vertes pour le tourisme voire les déplacements quotidiens au sein du territoire

Poursuivre la renaturation des berges et la restauration de la qualité des cours d'eau

Les atouts de la CC pour le Pays	Les faiblesses à résorber	Ce que le SCOT peut apporter à la CC
1. Un plateau rural et agricole important - **Agriculture diversifiée** (1/3 de polyculteurs, 1/3 de polyculteurs-éleveurs et 1/3 d'éleveurs spécialisés) et **artisanat**. - Production intensive de **lin**. **2. Un croissance démographique positive** - Entre 1999 et 2006, la **population** de la CC augmente de **0.88 %**, le **solde naturel de 0.36 %** et le **solde migratoire de 0.48 %**, plaçant la CC au 2ème rang du Pays en terme d'évolution démographique. - Territoire attractif pour les **familles avec enfants**, les **jeunes de moins de 20 ans** et les **personnes âgées**. **3. Un rôle central au sein du Pays** - **Territoire charnière** au cœur du Pays. - Doudeville: **principale zone d'emploi** de la CC. - **L'économie résidentielle:** 62 % des activités de la CC. **4. Une polarisation du parc social** - Doudeville concentre la plupart des **logements HLM** de la CC (22 % de son parc de logements). **5. Un cadre naturel et paysager au service d'un cadre de vie de qualité** -Traversée par la vallée de la Durdent, la CC bénéficie d'un **patrimoine naturel d'exception**, et notamment, de ZNIEFF (type I et II) de grande qualité. - Caractère **rural** affirmé qui confère une véritable identité au territoire.	**1. Une attractivité limitée pour certaines catégories de population** - Particulièrement déficitaire auprès des jeunes de 20 à 25 ans. - Faible représentation du logement social dans les communes rurales. **2. Un dynamisme économique limité** - Plus faible taux d'emploi (0.84 contre 1.23 à l'échelle du Pays). - Très faible représentation de l'appareil productif qui ne représente que 13 % des activités. **3. Des problématiques de circulations et de déplacements** - Des circulations organisées entre le nord et le sud, mais pas d'axe structurant pour les liaisons est/ouest. - Peu d'aménagements pour les circulations douces malgré une forte demande (déplacements de proximité mais également de randonnées). **4. Des risques naturels à maitriser** - Le littoral et la vallée de la Durdent connaissent des risques d'inondations et de ruissellements importants.	- La **préservation** et la **valorisation** du **paysage** et du **cadre de vie rural**. - Le **maintien des équilibres démographiques.**, notamment en maintenant les personnes âgées tout en devenant attractive pour les jeunes, notamment les 20-25 ans. - **Le renforcement** des activités à Doudeville, dans la perspective de doter la CC d'une vraie **polarité dynamique**. - La **valorisation** et la **préservation** des **zones touristiques.** - Le **dynamisme économique** en valorisant **l'agriculture, le tourisme** et les **activités résidentielles** et en développant les **activités productives.** - L'organisation des **déplacements internes à la CC, avec les autres Communautés de Communes** et avec les **territoires limitrophes,** en insistant notamment sur le développement des **modes doux.**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES RÉGION D'YVETOT



Développer les logements locatifs sociaux

Développer l'offre hôtelière pour entreprise

Valoriser l'usage des modes doux pour au sein des pôles locaux par une concentration de l'urbanisation et des services

Conforter les ZA entre Yvetot et Yerville

Préserver et mettre en valeur les couloirs écologiques tout en favorisant les liaisons douces entre le littoral, le plateau agricole et le milieu urbain

Garantir l'accès aux axes structurants

Limite de la Communauté de Communes

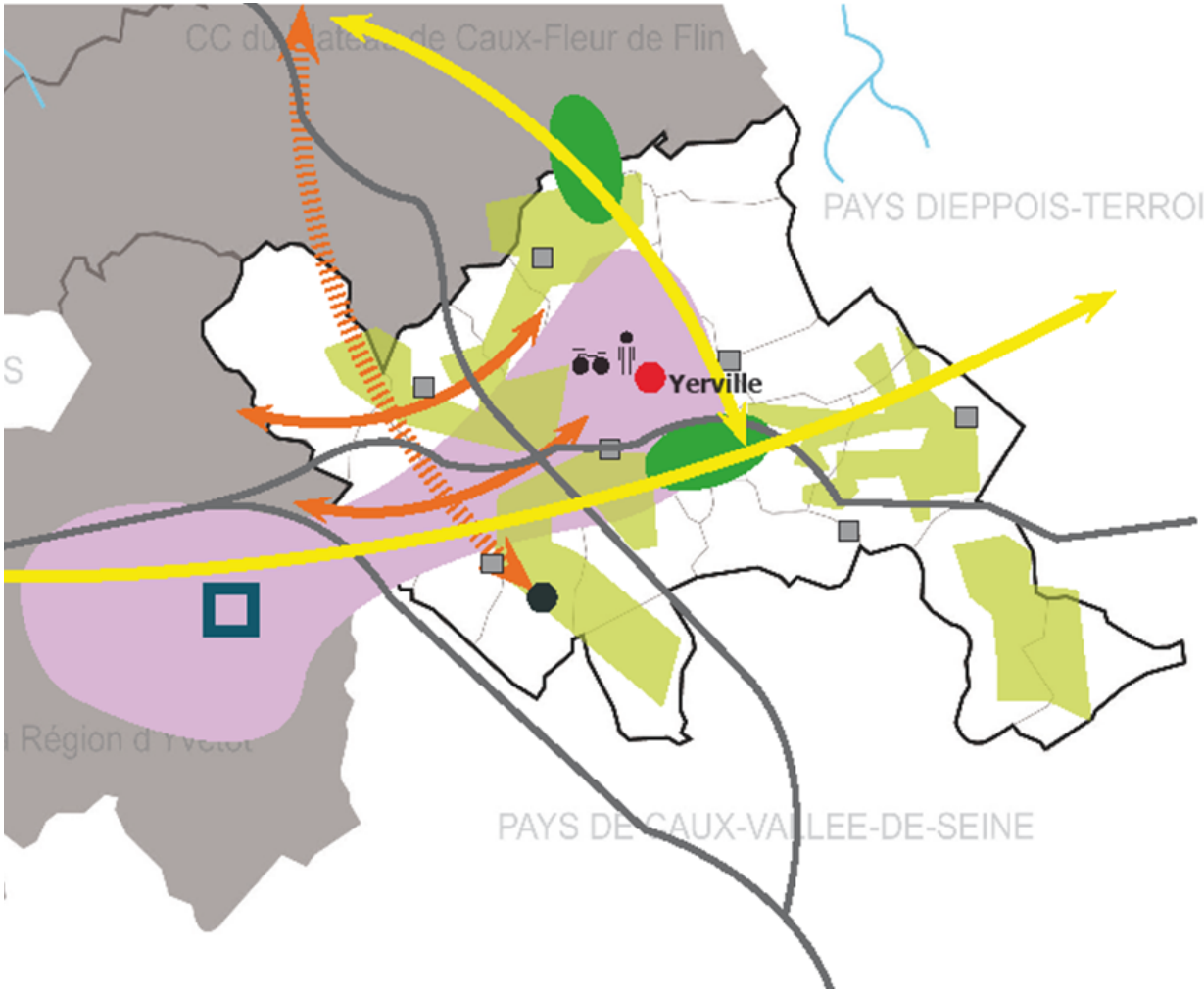
Proposer une offre de desserte TC vers les pôles extérieurs

Conforter le rôle multimodal de la gare d'Yvetot

Conforter les pôles urbains et économiques ma jeurs

Les atouts de la CC pour le Pays	Les faiblesses à résorber	Ce que le SCOT peut apporter à la CC
1. Un rayonnement qui dépasse les limites du Pays - Gare d'Yvetot: point d'entrée ferroviaire du Pays. - Population qui évolue modestement entre 1999 et 2006 (0.32 % contre 0.38 % pour le PPCM) : soldes naturels (0.23 %) et migratoires (0.05 %) faiblement positifs. - Attractive pour les jeunes et les familles avec enfants (+10 ans). Yvetot accueille de nombreuses personnes âgées. **2. Un pôle économique particulièrement dynamique** - Attire de nombreux travailleurs (internes et externes) puisqu'Yvetot concentre 23 % des emplois du Pays (économie résidentielle: 42 % des activités économiques de la CC). - Activité productive importante: industrie et logistique et agriculture tournée vers l'élevage (bovin). - Taux d'emploi (1.41) supérieur à celui du PPCM (1.23). - Développement des hébergements touristique typiques mettant en avant le patrimoine naturel et historique. **3. Un centre urbain qui polarise l'essentiel des activités: Yvetot** - Yvetot concentre les équipements scolaires, petite enfance, sportifs, commerciaux, médicaux, sociaux, de loisirs et administratifs. -Logement HLM répartit sur le territoire, malgré une polarisation à Yvetot (29 % de logements sociaux). **4. Une offre en transports importante et diversifiée** - Territoire urbain traversé et desservi par de nombreuses infrastructures lourdes de transport routier et ferroviaire et présence d'un TC à Yvetot (Vikibus).	**1. Un territoire sous l'influence de grandes agglomérations** - Fonctionne en priorité vers l'axe de la Seine (Le Havre et Rouen) et semble avoir tendance à tourner le dos au reste du Pays. - Infrastructures routières et ferroviaires permettent à la CC de rayonner au-delà des limites du Pays. **2. Une attractivité limitée pour certaines catégories de population** - La ville d'Yvetot concentre beaucoup de personnes âgées -Fort départ des familles avec enfants de moins de 10 ans et des jeunes de 20 à 25 ans. **3. Des problématiques de déplacements et de stationnement** - Pas de réseau de modes doux structurant, malgré la demande des locaux et des touristes. - Gare d'Yvetot connait de réels problèmes d'engorgement de son stationnement. **4. Des risques d'inondations et de ruissellements à maitriser**	-La préservation et la valorisation du paysage et du cadre de vie rural tout en affirmant le cadre de vie urbain d'Yvetot. - Le maintien des équilibres démographiques., notamment en maintenant les personnes âgées et en attirant les familles avec enfants en bas âges et les jeunes (20-25 ans). - Le renforcement des activités économiques et urbaines d'Yvetot, dans la perspective de conforter le dynamisme et l'attractivité de la polarité majeure du Pays. - La valorisation et la préservation des zones touristiques. - Le dynamisme économique en confortant notamment l'industrie et la logistique dans les ZA , l'élevage et le tourisme. - L'organisation des déplacements internes à la CC, avec les autres Communautés de Communes et avec les territoires limitrophes en assurant un accès multimodes de qualité à la gare d'Yvetot.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES YERVILLE – PLATEAU DE CAUX



Développer les logements locatifs sociaux

Valoriser l'usage des modes doux pour au sein des pôles locaux par une concentration de l'urbanisation et des services

Conforter les ZA entre Yvetot et Yerville

Maintenir les personnes âgées à leur domicile
Stabiliser les jeunes
Gérer la question des résidences secondaires

Préserver et mettre en valeur les couloirs écologiques tout en favorisant les liaisons douces entre le littoral, le plateau agricole et le milieu urbain

Créer et conserver les continuités écologiques

Conforter le rôle multimodal de la gare d'Yvetot

Conforter les pôles urbains et économiques ma jeurs

Poursuivre la renaturation des berges et la res tauration de la qualité des cours d'eau

Garantir l'accès aux axes structurants

Limite de la Communauté de Communes

Proposer une offre de desserte TC vers les pôles extérieurs

Réouverture de la ligne Motteville-St Valéry: développer les échanges entre le littoral, le plateau agricole et le pôle économique. Désengorger le stationnement de la gare d'Yvetot

Favoriser les arrêts ruraux

Les atouts de la CC pour le Pays	Les faiblesses à résorber	Ce que le SCOT peut apporter à la CC
1. Un territoire rural et urbain qui connait la meilleure croissance démographique du Pays - Territoire **attractif** puisque la population de la CC **augmente** de **1.31 %** entre 1999 et 2006, grâce à des **soldes naturels** et **migratoires** positifs (+ 0.60 %). - **Attractif** pour les jeunes, pour les **familles avec enfants** et pour les **personnes âgées.** **2. Un pôle économique particulièrement dynamique** - **Activité productive** importante dans les secteurs de **l'industrie** et de la **logistique**, qui se concentre essentiellement dans les ZA de la CC. - **Economie résidentielle** (commerces, services, administrations, services aux habitants) représente **44%** des activités. - **Taux d'emploi** (1.30) supérieur à celui du PPCM (1.23). - **Agriculture diversifiée**: 1/3 de polyculteurs, 1/3 de polyculteurs-éleveurs et 1/3 d'éleveurs. - Développement des **hébergements touristique typiques** mettant en avant le **patrimoine naturel** et **historique** du territoire. **4. Une offre en transports importante et diversifiée** - Territoire qui va bénéficier du prolongement de l'A150. - Gare SNCF à Motteville, sur la ligne Le Havre – Rouen - Paris , qui pourrait considérablement se développer.	**1. Un territoire sous l'influence de grandes agglomérations** - Fonctionne en priorité vers **l'axe de la Seine** (Le Havre et Rouen) et semble avoir tendance à **tourner le dos** au reste du Pays. - Les **infrastructures routières**, notamment le **prolongement de l'A 150**, permettent à la CC de **rayonner** au-delà des limites du Pays. **2. Une attractivité limitée pour certaines catégories de population** - **Yerville** concentre beaucoup de **personnes âgées .** - **Fort départ des jeunes de 20 à 25 ans** dans la CC. **3. Un territoire rural en manque de services, d'équipements et de logements sociaux** - **Yerville** compte **23 %** de logements sociaux, tandis que les communes rurales de la CC semblent relativement **déficitaires** en matière d'offre d'habitat social. - Une **couverture médicale** particulièrement faible sur le territoire (généralistes et spécialistes). **4. Des risques d'inondations et de ruissellement à maitriser**	-La **préservation** et la **valorisation** du **paysage** et du **cadre de vie rural** tout en affirmant le **cadre de vie urbain d'Yerville.** - Le **maintien** des **équilibres démographiques,** notamment en maintenant les personnes âgées et en attirant les familles avec enfants et les jeunes (20-25 ans). - Une **meilleure répartition du logement social** sur le territoire. - La **valorisation** et la **préservation** des **zones touristiques.** - Le **dynamisme économique** en confortant notamment **l'industrie** et la **logistique** dans les ZA , **l'agriculture** et le **tourisme.** - L'organisation des **déplacements tous modes internes à la CC, avec les autres Communautés de Communes** et avec les **territoires limitrophes.** - Une réflexion sur le **devenir** et les **potentiels de développement** de la **gare de Motteville.**