

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Document d'Orientations Générales (DOG)

Approuvé en Comité Syndical le 13/02/2012

Modification simplifiée prescrite le 09/09/2021
Mise à disposition du 24/10/2022 au 25/11/2022
Approuvé par délibération le 09/02/2023



SCOT
Le Havre Pointe de Caux Estuaire

SOMMAIRE DU DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES

Préambule	1
I. Assumer les spécificités pour renforcer l'identité et la différenciation	3
1. Valoriser la mer et la façade maritime (falaises, plages)	4
2. Mettre en scène les bassins et les éléments portuaires remarquables	5
3. L'urbanisme et l'architecture : un espace d'expérimentation et d'excellence à développer	5
4. S'appuyer sur les caractéristiques paysagères du plateau de Caux	6
5. Les bourgs et villages	6
6. L'estuaire de la Seine	6
7. Traiter attentivement les interfaces	7
8. La spécificité topographique du territoire	8
II. Encourager le rayonnement afin de donner envie et d'attirer	9
1. Les équipements métropolitains	10
2. Les structures de formation supérieure et de recherche	11
III. Développer la compétitivité pour renforcer le positionnement dans l'économie internationale	13
1. La diversification économique	14
2. L'atout énergétique	15
3. Développement des activités industrielles et portuaires	15
4. Pôle tertiaire supérieur	16
5. Agriculture	16
6. Efficience des connexions locales et internationales	17
IV. Mettre en œuvre des critères exigeants pour le renforcement de la qualité de vie	19
1. Un territoire structuré autour d'une armature urbaine polycentrique	20
2. Une trame des continuités écologiques verte et bleue pour dynamiser le patrimoine environnemental et paysager de notre territoire	21
3. Un environnement sain et sécurisé	23
4. Des conditions de vie attractives pour tous	25
5. Aménagement, protection et mise en valeur du littoral	27

PREAMBULE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire affirme, comme objectif majeur de développement pour les quinze prochaines années, l'accès du territoire au rang de métropole maritime internationale.

Cette ambition doit être déclinée dans le présent Document d'Orientations Générales (DOG) en termes d'éléments prescriptifs qui devront être retranscrits dans les documents de planification locale ayant obligation de compatibilité avec le SCoT.

Le territoire du SCoT constitue un espace aux limites géographiques circonscrites, où se juxtaposent de multiples fonctions : centres urbains, villages et espaces ruraux, activités industrielles et portuaires, agriculture, espaces naturels préservés. La difficile gestion des cohabitations entre ces fonctions est à l'origine de contraintes fortes qui interfèrent sur l'attractivité du territoire, la qualité de vie et la santé des habitants.

Or, le Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire dispose d'importants atouts en termes de patrimoine lié à la mer, de paysages, de sites remarquables, d'histoire, de dynamique culturelle, de vitalité économique, rayonnement international, potentiel d'innovation ...

Les problématiques de développement industriel, d'emploi, de pollution des milieux, avec leurs conséquences sanitaires, les ont quelquefois fait passer au second plan.

Cependant, développement économique et valorisation de l'attractivité et du cadre de vie vont de pair : plus les activités emploient du personnel qualifié, plus elles recherchent un cadre de vie de qualité. Ainsi, pour renforcer son attractivité, le territoire est conscient de la nécessité de s'engager à améliorer la qualité et les conditions de vie de ses habitants par, notamment, une meilleure mobilité et en intégrant pleinement les questions environnementales aux dimensions du développement. L'attractivité du territoire passe aussi par sa valorisation aux yeux de ses habitants.

Le projet de développement retenu contribuera à renforcer l'attractivité de ses espaces centraux, à améliorer le fonctionnement des pôles de services et à favoriser l'animation des espaces publics en cohérence avec les enjeux de qualité de la vie et d'attractivité.

Une meilleure gestion de l'exposition des habitants aux nuisances sensorielles (bruit, odeurs,...) ainsi qu'aux pollutions urbaines est préconisée. La prise en compte volontariste des normes environnementales concernant l'habitat (modes de construction et de chauffage) et le trafic automobile (gestion des flux de circulation entre secteurs périurbains et agglomération, trafics en milieu urbain dense) contribuera à une amélioration de la qualité de vie et de la santé des populations.

Assumé sur le territoire du SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire, le concept de métropole maritime internationale a vocation à contribuer, dans les années à venir, au développement d'un territoire plus vaste autour de l'estuaire de la Seine. La complémentarité de ces territoires permettra de donner encore plus de sens aux différentes fonctions de la métropole tout en permettant que chaque espace conserve ses spécificités.

Totalement orienté vers cet objectif prioritaire, **le présent DOG est organisé en quatre grands chapitres constitutifs du concept de Métropole Maritime Internationale :**

- **L'identité et la différenciation,**
- **Le rayonnement,**
- **La compétitivité,**
- **La qualité de vie.**

I – ASSUMER LES SPECIFICITES POUR RENFORCER L'IDENTITE ET LA DIFFERENCIATION

SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

Une métropole est un territoire qui doit provoquer l'envie, le désir et où on doit trouver des services, des équipements, des enseignements que l'on ne peut trouver ailleurs. La qualité première de l'espace métropolitain est donc de mettre en avant ses spécificités afin d'assumer les différences du territoire par rapport aux espaces métropolitains « concurrents » et d'en faire des éléments d'identité. Cette identité doit ensuite être travaillée et assumée afin d'être objet de fierté pour ses occupants et élément de curiosité pour tous les autres.

Territoire de finistère, la position face à la mer, le fleuve et son estuaire doit en être une caractéristique essentielle et un point d'identification stratégique. La dimension maritime permet d'envisager un développement, et plus particulièrement celui des communes côtières, intégrant l'accès à la mer et les activités de plaisance et de tourisme qui devraient y être renforcées.

L'un de ses handicaps est d'être au mieux à 180° en considérant les ponts et, sinon sur 90° sur la rive droite de la Seine. D'autre part, la géographie est également contraignante puisque constituée d'un plateau karstique relié à la plaine alluviale située près de 100 m en contrebas par des vallées étroites.

Du fait de cette position très particulière, ce territoire et les territoires environnants situés de part et d'autre de la Seine et de son estuaire sont dans l'obligation d'envisager leur avenir dans une complémentarité de potentialités et de projets.

Les éléments caractéristiques sur lesquels s'appuyer sont :

1- VALORISER LA MER ET LA FAÇADE MARITIME (FALAISES, PLAGES)

La mise en œuvre d'une politique ambitieuse de développement d'une filière économique du tourisme passe par la mise en valeur des éléments naturels remarquables du territoire et par la valorisation de la caractéristique maritime et fluviale. Doivent également être soutenus les projets sportifs et de loisirs à vocation nautique.

Pour affirmer ces spécificités, plusieurs prescriptions :

- I.1.1 Facteurs d'attraction principaux, la mer, les falaises, les bassins et les principales vallées doivent guider l'organisation du territoire,
- I.1.2 Ménager de nombreuses et larges « fenêtres » doit permettre de renforcer leur perception, en valorisant des lieux symboliques. Cette visibilité suppose un accès facilité aux hauts de falaises et aux plages en lien avec le développement de l'activité touristique,
- I.1.3 Les usages quotidiens ou de loisirs liés à l'eau qui favorisent l'appropriation des sites par les habitants sont à encourager : chemins vélos et piétons, activités aquatiques, autres loisirs ...,
- I.1.4 Les éléments hydrographiques doivent s'intégrer dans les aménagements comme facteurs structurants et identitaires du projet de développement,
- I.1.5 Les PLU doivent assurer les continuités paysagères de l'espace naturel vers l'espace urbain par des propositions d'aménagement des berges et du rivage qui contribuent à renforcer l'identité des sites et la pénétration de la nature dans la ville.

2- METTRE EN SCENE LES BASSINS ET LES ELEMENTS PORTUAIRES REMARQUABLES

Développé à partir de l'existence même du Port, le territoire est fortement marqué par l'activité et les infrastructures qu'il a de tout temps engendrées.

- I.2.1** Mettre en valeur les éléments les plus remarquables de son histoire passée, présente ou future c'est affirmer l'image de cette ville et de ce territoire tourné vers l'Atlantique et permettre à l'ensemble de la population de se l'approprier avec fierté,
- I.2.2** Aussi, les éléments portuaires sont une des spécificités de ce territoire, à valoriser et protéger. Leur mise en scène doit permettre de tirer fierté d'une histoire déjà longue mais encore en devenir (cloche des dockers, bassins, gare maritime, portiques à conteneurs...),
- I.2.3** Les bassins sont un élément essentiel d'attractivité de la ville, leur aménagement doit permettre la mise en place d'un cheminement « bleu » global interne à la ville entre la plage et les bassins intérieurs,
- I.2.4** Une charte des espaces publics doit être élaborée pour intervenir avec le même souci de qualité et d'unité sur l'ensemble des territoires en visant à doter tous les acteurs de l'aménagement d'un instrument commun pour une culture partagée.

3- L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE : UN ESPACE D'EXPERIMENTATION ET D'EXCELLENCE A DEVELOPPER

La reconnaissance de la qualité de la reconstruction par Auguste Perret du centre-ville du Havre peut encourager le territoire à cultiver cette opportunité d'excellence urbaine et d'expérimentation pour l'ensemble des projets d'envergure qui vont se mettre en place.

Espace de tradition et de modernité, la pointe de Caux diffuse depuis toujours des expérimentations à travers une histoire portuaire, les ponts de Tancarville et de Normandie en tant qu'infrastructures remarquables et techniquement innovantes, en pariant sur la Métropole Maritime Internationale.

Il peut également avoir un effet sur la qualité et l'innovation du traitement des espaces publics existants et à venir.

- I.3.1** Rechercher l'excellence architecturale et urbaine comme spécificité locale, y compris dans le développement des bourgs en alliant ruralité et modernité,
- I.3.2** Rechercher dans les programmes de construction des traitements énergétiques innovants permettant de faire évoluer l'image de la région havraise traditionnellement ancrée sur les énergies fossiles, vers une image plus positive sur les technologies liées aux énergies renouvelables et au développement durable.

4- S'APPUYER SUR LES CARACTERISTIQUES PAYSAGERES DU PLATEAU DE CAUX

Autre caractéristique forte de ce territoire, le plateau de Caux mérite que des éléments paysagers soient mis en valeur :

- I.4.1** Préserver et restaurer les structures paysagères identitaires (le clos masure, les haies cauchoises brise vent, les mares ...). Les haies, talus plantés et alignements d'arbres d'intérêt sont à identifier dans les PLU. Ils peuvent faire l'objet de préservation (PLU) par classement en « espaces boisés classés »
- I.4.2** Promouvoir le patrimoine hydrographique et naturel en conjuguant les constituants d'un plan vert et bleu,
- I.4.3** Inscrire les éléments préexistants du plan vert (Forêt de Montgeon, Parc de Rouelles, Colmoulins, avenue verte, Réserve Naturelle...) dans un schéma, qui organise, à l'échelle du pays, des liaisons entre :
 - les vallées (de Saint-Laurent, de la Lézarde, de Fontaine la Mallet, de Fontenay...),
 - les valleuses et vallons du front de Seine,
 - les crêtes de falaises.
- I.4.4** Entretenir et restaurer les boisements en bord de falaises et de vallées, et (re)constituer des continuités écologiques avec les grands espaces boisés périurbains (forêt de Montgeon et parc de Rouelles),
- I.4.5** Promouvoir les sentiers de randonnée du territoire et les connecter aux réseaux de randonnée des territoires voisins.

5- LES BOURGS ET VILLAGES

L'identité de chaque ville et de chaque bourg se fonde sur son histoire, les caractéristiques du site dans lequel il s'inscrit, les patrimoines bâtis et paysagers qui en résultent :

- I.5.1** Les éléments identitaires des communes du Pays sont à identifier et à inscrire dans les projets d'aménagement,
- I.5.2** Pour permettre une insertion harmonieuse des nouveaux quartiers dans leur environnement et préserver l'identité de chaque commune, tout programme d'extension urbaine doit être précédé d'une étude déterminant les points forts du paysage à valoriser ou à recomposer.

6- L'ESTUAIRE DE LA SEINE

La Seine et son estuaire sont un horizon naturel pour les espaces qui les bordent. Les territoires de la rive gauche font partie du paysage proche.

- I.6.1** Les paysages de la plaine alluviale de la Seine, tout autant que les perspectives sur l'estuaire, doivent être mis en valeur,
- I.6.2** L'estuaire doit être considéré comme un espace partagé entre le développement raisonné des activités humaines (industrie, agriculture, pêche, tourisme, chasse...) et les espaces naturels dont le respect de l'équilibre écologique fragile est essentiel pour le refuge de la biodiversité.

7- TRAITER ATTENTIVEMENT LES INTERFACES

Les interfaces sont un des éléments caractéristiques du territoire, dû à la contiguïté de milieux très contrastés tant dans leur fonction que leur paysage.

I.7.1 Les interfaces de la Zone Industriale-Portuaire avec la ville sur les communes du Havre et de Gonfreville-l'Orcher.

Extension logique du centre-ville du Havre, les Quartiers Sud constituent une des zones majeures de son développement futur. Ils répondent, pour une grande partie, aux enjeux de la localisation de services métropolitains, de tertiaire supérieur et d'habitat.

I.7.1.a. Cette interface ville/port devra évoluer dans un souci de valorisation mutuelle et de cohabitation pacifiée entre les développements urbains et portuaires (en prenant en compte notamment les projets de restructuration du part intérieur) sans créer de conflit d'usages,

I.7.1.b. Accueillir dans les interfaces ville/port (Quartiers Sud et espaces portuaires voisins) des activités de diversification (services aux entreprises, industries légères ...), recherchant une localisation stratégique, à proximité du centre de l'agglomération et des infrastructures portuaires et constituer un cadre urbain requalifié,

I.7.1.c. Favoriser l'interface entre la ZIP et les espaces d'accueil d'activités économiques des Quartiers Sud,

I.7.1.d. Permettre l'implantation de nouvelles activités grâce à une organisation des espaces d'activités en lien ou en extension des espaces de la ZIP mais en traitant les aspects paysagers des zones d'accueil. L'entrée dans l'agglomération est à ce titre un espace exemplaire.

I.7.2 Les interfaces de la Zone Industriale-Portuaire avec les espaces naturels.

I.7.2.a Protéger les espaces remarquables du littoral. La valorisation nécessaire de la Réserve Naturelle, notamment à des fins touristiques, nécessitera de définir les conditions et le niveau d'accès et d'accueil des visiteurs, tout particulièrement au sein du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande,

I.7.2.b Subordonner le développement de la partie Est de la ZIP, située entre la limite de la réserve naturelle, la route industrielle et le canal de Tancarville, à l'étude préalable de ses impacts sur le fonctionnement hydraulique et sur les écosystèmes de l'estuaire de la Seine, conformément à la DTA.

I.7.3 Les interfaces entre les milieux urbain et rural.

I.7.3.a Maintenir des espaces significatifs dont certains ont vocation à faire partie de l'espace public de la trame des continuités écologiques verte et bleue

I.7.3.b Appuyer les fronts urbains sur des limites paysagères ou géographiques afin de créer des transitions lisibles, de préserver des corridors écologiques et de participer à la maîtrise des ruissellements d'origine agricole.

I.7.4 L'interface plateau / plaine alluviale.

I.7.4.a Les valleuses, qui mettent en relation la plaine alluviale et le plateau présentent un fort intérêt paysager. Elles doivent être protégées dans leur triple fonction de voies de circulation, de corridors écologiques et de zone d'écoulement des eaux pluviales.

8- LA SPECIFICITE TOPOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE

La structure géomorphologique du territoire composée d'un plateau karstique sillonné de vallons desservant la plaine alluviale située 100 mètres plus bas et de valleuses reliant les hauts de falaises à la mer, est à l'origine d'importantes difficultés de gestion des eaux. Cet enjeu majeur doit être traité dans toutes ses dimensions.

I.8.1 Mettre la gestion de l'eau pluviale au centre de la conception des opérations d'aménagement.

L'accès au territoire s'effectue par quelques grands axes traversant (A29) ou non (A131, RD6015, RD489, RD940) qui constituent les entrées d'agglomération et de villes.

I.8.2 Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et des axes majeurs de communication,

I.8.3 Les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante des espaces traversés,

I.8.4 Toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant et traversant le territoire,

I.8.5 L'A 131 : l'entrée majeure du pays. Les mutations envisagées sur cette vitrine de près de 20km doivent être pensées à l'échelle de l'ensemble du linéaire (du Pont de Tancarville jusqu'au Havre).

I.8.6 Les documents d'urbanisme doivent veiller à ce que les grandes lignes de force des paysages perçues à partir de ces infrastructures soient maintenues dans les projets de développement des collectivités concernées,

I.8.7 Les tronçons en zone urbanisée doivent faire l'objet, quant à eux, d'une attention particulière pour créer des fronts bâtis de qualité, notamment par une réglementation de la forme urbaine

I.8.8 De part et d'autre des D489, D31, D6015 et D940, on veillera à conserver des larges dégagements visuels sur ces espaces naturels et agricoles depuis les voies de circulation.

I.8.9 Soigner la perception visuelle du Pays depuis les principaux axes de communication avec :

I.8.9.a Des respirations paysagères. Ces espaces ouverts le long des principales voies de circulation préservent les identités communales en évitant l'urbanisation linéaire et favorisent les alternances entre ville et campagne.

I.8.9.b Des vues remarquables. Les espaces perçus à partir des points de vue peuvent évoluer. Leurs qualités sont liées à des caractéristiques propres (cf. tableau) qu'il convient de prendre en compte afin d'en préserver les traits marquants.

I.8.9.c Des secteurs de vue remarquables. L'ouverture visuelle porteuse de cohérence et d'attrait pour l'axe en question devra être conservée, autant que possible, pour maintenir la qualité de la vue. La mutation de ces sites est conditionnée par un plan d'aménagement prenant en compte l'ensemble de leurs qualités.

I.8.9.d Des espaces ouverts offrant des qualités paysagères. Depuis les axes de circulation principaux routiers et ferroviaires, certaines vues ou ambiances caractéristiques dépendent « d'espaces ouverts offrant des qualités paysagères ». Un classement en zone naturelle ou agricole dans les documents d'urbanisme assurerait leur maintien.

(Cf. Carte 1. Equipements structurants)

(Cf. Carte 10. Eléments à valoriser dans la mise en scène du territoire)

(Cf. Carte 3. L'agriculture dans le projet de développement)

II – ENCOURAGER LE RAYONNEMENT AFIN DE DONNER ENVIE ET D’ATTIRER

Condition complémentaire et indispensable de réussite de la métropolisation, le rayonnement du territoire doit permettre d’attirer de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises ainsi que des habitants des territoires voisins souhaitant utiliser les équipements structurants du territoire.

La démarche métropolitaine ambitionne un rayonnement au travers d’une forte spécificité des équipements ou des manifestations proposées dans les domaines commerciaux, sportifs, culturels, de l’éducation, de la formation et de la recherche. L’ambition et la vision partagée de ce projet doit s’appuyer sur les compétences humaines du territoire et mobiliser une population en forte demande. Ce qui prime reste la mise en œuvre, et en réseau, d’un programme de développement territorial global animé par des hommes habités d’une ambition forte pour l’avenir de ce territoire.

1- LES EQUIPEMENTS METROPOLITAINS

II.1.1 Sportifs

Territoire marqué par une histoire sportive déjà ancienne dans le foot, le rugby, le badminton et le nautisme notamment, il doit maintenant se ressaisir des pages glorieuses de ce passé pour animer des disciplines en plein développement comme le basket, le handball, la natation ou la voile et mettre à disposition des sportifs de tous niveaux des équipements à la hauteur des ambitions affichées.

III.1.1.a. La valorisation d’autres équipements structurants doit permettre aux équipes locales de haut niveau (basket notamment) de participer à cette dynamique sportive,

III.1.1.b. L’accès aisé à la mer, des villes littorales, avec Le Havre et Sainte-Adresse, devraient poursuivre les aménagements de la plage et permettre aux équipements de plaisance d’être développés. Les compétitions en baie

de Seine devraient être multipliées et faire l’objet d’une communication adaptée appuyée sur ce positionnement maritime.

II.1.2 Culturels

Des équipements culturels et de loisirs sont actuellement en cours de réalisation ou en projet notamment, fondés sur la mer et la lumière naturelle, tant appréciée par les peintres impressionnistes.

Le territoire devra également se positionner fortement comme lieu d’innovation et de création artistiques en promouvant par exemple les résidences d’artistes et en mettant à disposition des lieux de création et de rencontres.

Le projet Odyssee 21, du Centre de la Mer et du Développement Durable, constitue une opportunité de décliner les enjeux du développement durable sur l’ensemble du territoire. Pour mettre en adéquation l’ambition de ce projet et les possibilités de déclinaison en innovation et de mise en perspective à partir de l’histoire du territoire : des complémentarités de conception devront être trouvées avec le projet EANA, Terre des possibles de Gruchet-le-Valasse.

II.1.2.a Centre de la Mer et du Développement Durable : Docks du Havre,

II.1.2.b Centre d’interprétation de la lumière (équipement CODAH) à Sainte-Adresse,

II.1.2.c Le fort de Sainte-Adresse et les jardins suspendus,

II.1.2.d L’Abbaye de Montivilliers et le prieuré de Gravelle,

II.1.2.e La Maison de l’Armateur

II.1.2.f Le centre culturel de la Forge à Harfleur

La réflexion sur la politique culturelle du territoire se devra d’aboutir à une mise en réseau des équipements existants (la Scène Nationale du Volcan, SiRoCo, Espace culturel de la Pointe de Caux, les cinémas et les médiathèques du Havre et

de Gonfreville-l'Orcher notamment) et de définir les besoins en équipements nécessaires à l'élaboration d'une ambition culturelle (scène de musique actuelle, salle d'opéra, salle de concert de grande capacité...).

II.1.3 Commerciaux

II.1.3.a Maintenir et développer l'animation commerciale des villages et quartiers, améliorer les conditions de fonctionnement de ces pôles en termes de stationnement, de desserte, et de prise en compte des obligations de desserte commerciale,

II.1.3.a Organiser des espaces commerciaux sur le territoire en permettant aux différentes communes de recevoir des commerces de proximité,

II.1.3.a Renforcer et diversifier les pôles périphériques existants pour attirer des consommateurs à l'échelle régionale, et permettre une amélioration qualitative de l'offre locale. Il sera recherché un traitement qualitatif de leur intégration urbaine,

II.1.3.a Positionner la ville du Havre en tant qu'espace structurant du territoire et lieu d'implantation des enseignes commerciales les plus significatives.

2- LES STRUCTURES DE FORMATION SUPERIEURE ET DE RECHERCHE

Le territoire est engagé dans une compétition active de son développement universitaire, notamment dans le cadre de la métropole normande avec des convergences à mettre en place entre les universités de Caen, Rouen et Le Havre ou aux niveaux national et international avec des structures spécifiques dans des domaines de compétence à fort potentiel (logistique ou international avec le département de Sciences Po Asie qui devrait être implanté au Havre).

II.2.1 Le développement de l'université passe par la mise en place d'un pôle universitaire fortement organisé autour de la gare du Havre. Des espaces complémentaires doivent être réservés pour des développements futurs,

II.2.2 Le pôle de compétitivité autour de la logistique (Logistique Seine Normandie) doit permettre de mettre en réseau toutes les compétences existantes sur le territoire et notamment les laboratoires de recherche,

II.2.3 Les besoins en termes de développement de la logistique en lien avec le développement des activités portuaires de Port 2000 doivent créer des synergies indispensables,

II.2.4 Le développement des équipements et des problématiques liées au développement durable (Agenda 21 de la ville du Havre, Centre de la Mer et du Développement Durable, positionnement énergétique des activités portuaires), le développement d'un centre international de formation des acteurs locaux (CIFAL) en matière de maîtrise des risques et de gestion des crises de sécurité civile, sont les points d'appui pour la continuité d'une filière économique d'excellence énergétique dans la construction.

(Cf. Carte 1. Equipements structurants)

III – DEVELOPPER LA COMPETITIVITE POUR RENFORCER LE POSITIONNEMENT DANS L'ECONOMIE INTERNATIONALE

SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

L'internationalisation, la nouvelle organisation productive (externalisation d'activités et entreprises en réseau), l'émergence de nouvelles activités qui structurent l'espace (parc d'activités « High Tech », zones spécialisées, plateformes logistiques...) redéfinissent les exigences des entreprises à l'égard de leur espace d'accueil.

L'aménagement économique doit dès lors jouer sur des dimensions non seulement matérielles et physiques (aménagement de terrains, équipement et dessertes) mais sur des composantes immatérielles comme l'image des sites d'accueil, les aménités qu'ils sont susceptibles d'offrir (en termes scolaires, d'environnement, de produits logements variés pour les entreprises).

Aussi, les actions en matière d'aménagement économique doivent répondre à cette nouvelle donne :

- III.1.1.a.** Développer des politiques incitatives en direction des entreprises du BTP pour assurer formations et offres de services,
- III.1.1.b.** Etudier la possibilité d'introduire un critère énergétique conditionnant l'octroi d'aides aux entreprises,
- III.1.1.c.** Etudier la possibilité de financer des projets de développement et de recherche dans les domaines d'économie d'énergie.
- III.1.1.d.** Mettre en œuvre le branchement Très Haut Débit en priorité lors de la création de nouveaux espaces d'activités.

1- LA DIVERSIFICATION ECONOMIQUE

- III.1.1** Il est nécessaire d'anticiper les mutations et la demande des entreprises, en optimisant le foncier existant, en libérant des espaces et en réservant de nouvelles superficies.
- III.1.2** Concernant des besoins de grandes unités, pour des activités qui ne seraient pas liées au portuaire, des solutions devraient être trouvées autant que nécessaire, aussi bien sur la Zone Industriale-Portuaire qu'en dehors, voire hors du territoire du SCoT. Ceci afin de ne pas obérer l'opportunité d'accueil de grandes unités industrielles sur le territoire,
- III.1.3** Il convient de privilégier la création de sites à vocation économique avec les accessibilités les plus aisées possibles,
- III.1.4** L'objectif d'une deuxième ceinture « d'expansion économique » au Nord de l'agglomération peut être une opportunité pour l'accueil d'entreprises liées à la diversification et peut s'étudier en complémentarité avec les territoires voisins,
- III.1.5** Si besoin, une fois ce deuxième contournement réalisé, il pourra être mis en place une zone de développement économique structurante, d'échelle d'agglomération à l'intersection de la RD6015 et de l'A29,
- III.1.6** Les perspectives de développement affichées et ambitionnées par Port 2000 et Port 2020, nécessitent d'anticiper la constitution d'offre de terrains à vocation logistique. Le territoire, au sens large autour de l'Estuaire de la Seine, et dans le respect de la DTA, devrait être structuré autour d'un ou deux parcs d'envergure européenne, sur lesquels il serait possible de privilégier la logistique à valeur ajoutée. Ces aménagements répondraient à une double logique, d'une part en faveur des opérateurs, d'autre part en faveur du développement du mode fluvial pour le transport de marchandises.

2- L'ATOUT ENERGETIQUE

L'importance de la production d'énergie et du stockage de charbon et de pétrole dans la ZIP place la région havraise au tout premier plan au niveau national.

Actuellement, les problématiques environnementales et énergétiques posent de manière accrue comme enjeux la maîtrise du réchauffement climatique, la disponibilité et la maîtrise d'énergies fossiles (en particulier le pétrole). Aussi, le SCoT fait de l'enjeu énergétique mondial et national (dans une région haut normande très concernée), une opportunité pour développer une filière énergie reconnue et porteuse d'avenir.

Plusieurs objectifs :

III.2.1 Faire de ce territoire l'exemple sur lequel la région haut-normande puisse s'appuyer pour revendiquer sa place de région de référence au niveau national et européen en cherchant une réelle efficacité énergétique sur deux champs :

III.2.1.a la production (encourager la diversification),

III.2.1.b la maîtrise de la demande énergétique (diminuer les besoins à la source).

III.2.2 Diversifier le « bouquet » énergétique en s'engageant également dans l'énergie renouvelable, développer la recherche dans le domaine du renouvelable et d'autres sources (hydrogène, piles à combustible...),

III.2.3 Etudier les aides possibles aux investissements dès lors qu'ils présenteraient un caractère exemplaire en matière de maîtrise de l'énergie,

III.2.4 Proposer une nouvelle offre urbaine en préconisant :

III.2.4.a la réalisation d'éco-quartiers

III.2.4.b des démarches d'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU, avec pour exemple le secteur du Calvaire à Harfleur), sobres en énergie, offrant une conception architecturale exemplaire et

une image valorisante, ces nouveaux quartiers sont à développer sur l'ensemble du territoire. Ils s'inscrivent dans une démarche citoyenne attractive en termes de qualité de vie.

3- DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES INDUSTRIELLES ET PORTUAIRES

III.3.1 Le développement des activités industrielles et portuaires de la plaine alluviale est une nécessité affirmée du territoire.

III.3.1.a Le port du Havre est une plateforme portuaire d'intérêt national dont il convient d'adapter les infrastructures de desserte terrestre à ce niveau de préoccupation.

III.3.1.b Soutenir la compétitivité portuaire au plan international et limiter les nuisances liées à l'accroissement du trafic,

III.3.1.c En application de la DTA le tracé du prolongement du grand canal demeure à préciser et n'est présenté qu'à titre indicatif :

III.3.1.c.a. Une densification différenciée d'Ouest en Est au sein de la ZIP : la partie Ouest consacrée aux industries lourdes (pétrochimie) et portuaires, dans le profil des entreprises existantes. L'Est de la ZIP sera voué à la logistique portuaire le long du Grand Canal, et à la diversification industrielle.

III.3.1.c.b La partie de la zone de sensibilité environnementale particulière qui se situera à l'est de la voie ferrée et au nord et à l'ouest du prolongement du grand canal du Havre ne pourra être urbanisée qu'après la réalisation de ce dernier.

III.3.1.c.c Si les activités économiques existantes, enclavées dans la Réserve Naturelle cessent leur exploitation, les terrains d'assiette correspondants seront intégrés aux espaces d'intérêt naturel et paysager majeurs après dépollution des sites correspondants,

III.3.1.c.d L'espace d'enjeux de l'estuaire de la Seine est apprécié à l'échelle de la DTA, il concerne les espaces nécessaires au développement et notamment à l'extension d'installations portuaires, para-portuaires et industrielles. Les zones à urbaniser dans l'espace d'enjeux constituent une « extension limitée de l'urbanisation » à l'échelle de la DTA.

III.3.1.d Un traitement qualitatif des zones d'accueil d'activités est attendu (notamment la zone des Herbages dans la logique des orientations de la DTA). La charte paysagère constituera un support de réflexion pour la mise en œuvre des opérations.

III.3.1.d.a Afin de concourir à une amélioration des risques liés à l'écoulement des eaux, les nouvelles zones d'accueil d'activités seront conçues en recherchant des traitements alternatifs des eaux pluviales et une gestion innovante des énergies.

4- POLE TERTIAIRE SUPERIEUR

III.4.1 Accueillir de façon privilégiée les activités de bureaux, notamment du tertiaire portuaire (sièges et antennes d'armements, agents maritimes, transitaires, ...) et supérieur (conseil, administrations, ...) ceci afin de faciliter la constitution d'un pôle tertiaire élargi, organisé autour du triangle des gares et se déployant de l'axe tertiaire actuel (boulevard de Strasbourg) vers l'université et les quartiers Sud du Havre, ainsi qu'un pôle d'activités de recherche et de développement.

(Cf. Carte 2. Développement économique)

5- AGRICULTURE

L'agriculture du Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire participe d'une des fonctions identitaires du territoire et remplit un triple rôle, économique, environnemental et social. Ceci suppose de distinguer plusieurs types d'espaces agricoles

III.5.1. Un secteur pérenne où une activité agricole dominante puisse être garantie. Les PLU devront proscrire le mitage, limiter au maximum le développement des hameaux et éviter l'installation d'infrastructures ou d'équipements déstructurant les exploitations. Ces espaces seront préférentiellement inscrits en zone agricole ou naturelle des plans locaux d'urbanisme. Si des aménagements de ce type devaient être réalisés, des passages nécessaires à la libre circulation des engins agricoles dans les exploitations devront être prévus. Ce secteur couvre :

III.5.1.a Une large bande au Nord et à l'Est du territoire

III.5.1.b Trois espaces agricoles d'enjeux partagés. Ces espaces de production, dans lesquels des poches d'urbanisation existent, associent des qualités naturelles, agricoles et paysagères. Leur fonction agricole sera conservée pour maintenir une activité de culture, de maraîchage et d'élevage auprès des zones les plus habitées du territoire.

- L'agriculture littorale, la plus tournée vers le maraîchage et l'élevage. Cette bordure littorale doit conserver sa valeur paysagère qui tient, en grande partie, aux ouvertures vers le littoral. Cette orientation va dans le sens d'un maintien de la qualité du site, facteur d'attractivité pour le développement du tourisme (liaison Le Havre – Etretat – Fécamp).
- L'agriculture de proximité : une unité agricole cohérente aux portes de la ville et ouverte sur la grande agriculture du plateau de Caux. Ce secteur, qui connaît déjà des pratiques multiples (maraîchage, activité équestre, grandes cultures) est prédisposé à la diversification de l'activité des exploitations agricoles.

- L'agriculture liée au Saint-Laurent. La vallée du Saint-Laurent et ses pourtours offrent des qualités paysagères rares. Ils constituent un espace agricole et naturel cohérent ainsi qu'un site stratégique pour la préservation de la ressource en eau.

III.5.1 Les secteurs périurbains, où une agriculture plurifonctionnelle et diversifiée favorisant la biodiversité doit pouvoir être conservée. Une gestion économe de l'espace y sera observée afin que les agriculteurs exploitant ces terres puissent soutenir le dynamisme de leurs exploitations et envisager, si nécessaire, un transfert des terres exploitées en bénéficiant de mesures compensatoires.

III.5.2 Encourager dans les espaces agricoles d'enjeux partagés et les secteurs périurbains, les pratiques de l'agriculture raisonnée voire biologique, élevage extensif, inter-cultures, maraîchages...

Soutenir dans les espaces « de vulnérabilité » (cf. carte 8) et dans les espaces agricoles compris dans la trame des continuités écologiques des aménagements paysagers favorisant la biodiversité (prairies, boisements ...) et la lutte contre le ruissellement.

III.5.3 Par leur localisation, les espaces agricoles d'enjeux partagés sont des espaces où pourront se développer des activités dites de diversification agricoles ou des activités de plein-air (chemins, centres équestres, accueil à la ferme, jardins familiaux, etc.). Celles-ci devront cependant rester compatibles avec le maintien de l'activité agricole.

***(Cf. Carte 3. L'agriculture dans le projet de développement)
(Cf. Carte 8. Risques et nuisances)***

6- EFFICIENCE DES CONNEXIONS LOCALES ET INTERNATIONALES

Le projet de SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire s'appuie fortement sur les structures de déplacement en transport en commun.

Les contraintes qui s'attachent à ce territoire en termes de dénivellation d'une part et de faible angle de développement (finisterre) d'autre part, impliquent la nécessité de mettre en place une ambition forte pour ne pas engorger le territoire avec les circulations automobiles.

Cette vision structurante de l'aménagement de ce territoire contraint s'appuie sur :

III.6.1 Mise en œuvre d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

La ville du Havre sera bientôt structurée par un tramway qui reliera la Ville Basse (la plage, l'hôtel de ville, la gare) à la Ville Haute avec deux branches de desserte, vers l'Est sur Caucriauville et vers l'Ouest, sur les quartiers de Mont-Gaillard et Bléville).

III.6.1.a Les stations devront permettre la mise en place d'espaces à fonctions multiples d'habitat, de commerces et de services de proximité,

III.6.1.b La localisation des logements construits se fera en lien avec la mise en place de ce projet de TCSP,

III.6.1.c Ce projet s'accompagnera également de la mise en place de parkings relais et de pôles d'échanges permettant de limiter l'entrée des véhicules dans la partie centrale de l'agglomération dense,

III.6.1.d En complément de la politique volontariste de développement des transports en commun, il est nécessaire de mettre en place les infrastructures permettant un usage quotidien des modes doux piéton et vélo pour tous les usagers lycéens, actifs, retraités,.....,

III.6.1.e Les voies cyclables structurantes du schéma régional le long du littoral et de la Seine seront réalisées permettant des continuités avec les territoires voisins.

III.6.1.f Le projet de création d'une ligne de transport en commun à haut niveau de services dans les quartiers sud et à l'est de la ville du Havre.

(Cf. Carte 4. Réseau structurant modes doux)

III.6.2 Renforcement de l'efficience routière

- mise en place d'un deuxième contournement routier nord :

La volonté de structurer la partie Nord du territoire par une voie de contournement permettra de créer une nouvelle entrée sans avoir à utiliser le carrefour de la Bréque.

III.6.2.a Nouveau lien structurant du territoire, cette modernisation des axes existants permettra de relier les deux importantes zones d'activités en projet : le Mesnil et le site dit TCX à Épretot-Étainhus,

III.6.2.b Cette infrastructure sera reliée pour les habitants sur les gares du LER de Montivilliers et d'Epouville ainsi que du TER à Etainhus-Saint-Romain-de-Colbosc,

III.6.3 Renforcement des infrastructures ferroviaires locales

Les lignes ferroviaires doivent être l'occasion d'une structuration visible du territoire, que ce soit la ligne du Lézard' Express Régional, qui relie le centre-ville du Havre à Harfleur, Montivilliers et Epouville, ou la ligne TER - Intercités qui dessert Harfleur, Saint-Laurent-de-Brèvedent et Etainhus-Saint-Romain-de-Colbosc.

Les infrastructures doivent répondre à plusieurs objectifs :

III.6.3.a Trouver des alternatives à l'unique voie ferrée de desserte du territoire, support de l'ensemble des trafics ferroviaires locaux et longue distance (TER, ligne Le Havre-Paris, fret) afin de garantir la compatibilité de ces usages et de leurs développements respectifs,

III.6.3.b Organiser l'évacuation des transports de marchandises hors des secteurs urbanisés ou urbanisables pour limiter les perturbations sur la vie locale (bruit, sécurité, Transport de Matières Dangereuses, passages à niveau...),

III.6.3.c Définir les conditions de développement d'une offre de transport multimodale performante et massifiée, tant ferroviaire que fluviale (écluse, grand canal, canal Seine Est, liaisons avec Port Jérôme, ferroviaire et pipelines).

III.6.4 Développement des capacités de transport fluvial

Priorité du développement économique, l'écoulement des marchandises issues du port doit non seulement profiter au territoire dans le cadre d'industries de transformation à développer mais également être écoulées dans les meilleures conditions possibles afin d'éviter un engorgement routier prévisible.

III.6.4.a L'augmentation des capacités de transport fluvial, qui offre une alternative au tout routier, doit être encouragée, au même titre que le fret ferroviaire. Des installations parallèles, tel qu'un « village fluvial », pourraient être envisagées permettant de faciliter l'accueil des professionnels de ce secteur et ses conditions de fonctionnement.

III.6.5 Concertations pour le développement des connexions aériennes

Selon la DTA : il convient de déterminer les conditions d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire. Deux stratégies sont possibles :

III.6.6.a Continuer à utiliser les 4 aéroports actuels. Il devient alors indispensable d'organiser la coopération entre eux,

III.6.6.b Regrouper les services sur un petit nombre d'aéroports, voire sur une plate-forme unique.

III.6.6 Amélioration des commodités

III.6.7.a L'écoulement des marchandises nécessite une amélioration des infrastructures d'accueil des professionnels et, notamment, la réalisation d'un nouveau centre routier ainsi que de centres multimodaux.

(Cf. Carte 5. Réseau d'infrastructures structurantes)

IV – METTRE EN ŒUVRE DES CRITERES EXIGEANTS POUR LE RENFORCEMENT DE LA QUALITE DE VIE

SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d’Orientations Générales
(Février 2023)

Les principes retenus pour une volonté de développement équilibré sont :

- Une gestion économe de l'espace,
- Une gestion des ressources non renouvelables,
- La préférence donnée au renouvellement urbain pour optimiser l'usage des zones déjà bâties en intensifiant l'usage de l'espace par l'utilisation de friches, dents creuses et en préconisant une hausse de la densité du bâti,
- La maîtrise du trafic automobile.

1- UN TERRITOIRE STRUCTURE AUTOUR D'UNE ARMATURE URBAINE POLYCENTRIQUE

Mettre en œuvre des politiques urbaines qui visent à renforcer le développement des bourgs en évitant le mitage de l'habitat, voire favoriser l'émergence de pôles par rapport à d'autres, limiter l'urbanisation en périphérie, introduire de la mixité fonctionnelle dans les quartiers d'interface, développer les conditions favorisant la proximité des services avec les lieux de vie ou d'emplois.

Le développement du territoire s'organise à partir de 5 grands axes favorisant les déplacements collectifs.

IV.1.1 La ville du Havre comme centralité principale, de cet espace de métropolisation

IV.1.1.a Son développement s'effectue principalement dans le cadre d'un travail sans cesse renouvelé de construction de la ville sur elle-même. Etant données les faibles disponibilités foncières existantes, elle met en place une politique volontariste de renouvellement urbain avec des objectifs ambitieux de construction d'au moins 7 000 logements pour les 10 prochaines années,

IV.1.1.b Elle est le siège d'implantation d'entreprises du tertiaire supérieur autour de la gare, en lien avec le développement des Quartiers Sud,

IV.1.1.c Les autres communes de l'agglomération devront se donner la possibilité de réaliser au moins 3 000 logements sur les 10 prochaines années.

IV.1.2 La vallée de la Lézarde et le Lézard' Express Régional comme axe de développement. L'organisation territoriale se fonde essentiellement sur les lignes ferroviaires structurantes. Les gares de Montivilliers et d'Epouville, permettront de structurer leur territoire l'urbanisation en cohérence avec les lignes de transport en commun.

IV.1.2.a La commune de Montivilliers, (2ème commune du territoire), devra faire l'objet d'un développement compatible avec les obligations environnementales liées à son positionnement dans la vallée de la Lézarde, tant pour l'habitat que pour les espaces à vocation d'accueil d'activités (sites d'Epouville et du Mesnil),

IV.1.2.b Un développement de la commune de Montivilliers est attendu sur le versant ouest de la vallée de la Lézarde. Ce site sera occupé par un éco-quartier avec 1 000 logements projetés à terme. Ce nouveau quartier abritera par ailleurs un espace de culture maraîchère.

IV.1.2.c La zone d'Epouville 2 est destinée, en totalité, à une enseigne commerciale positionnée sur le sport.

IV.1.2.d La zone du Mesnil concerne également Epouville. Elle permettra à ces communes de connaître un développement de l'activité et de l'emploi. Des liaisons en transport en commun avec les gares seront à mettre en place.

IV.1.2.e Les terrains de l'ancienne usine Evers à Epouville constitue un site à caractère prioritaire qui permettra de créer un espace de centralité à l'échelle de la commune,

IV.1.2.f Le Fontenay, à proximité immédiate de Montivilliers propose la création d'une ZAC avec environ 150 logements

IV.1.2.g La commune d'Harfleur, au débouché de la vallée de la Lézarde constitue un des pôles complémentaires du territoire du fait de sa population et de son positionnement stratégique. Bien que dotée de deux gares (sur la Lézarde Express et sur la ligne TER vers Rouen) les contraintes actuelles dues au carrefour de la Brèque et aux entreprises de la Zone Industriolo-Portuaire limitent le développement de cette commune.

IV.1.2 Le pôle d'équilibre de Saint-Romain-de-Colbosc

Le pôle d'équilibre de Saint-Romain-de-Colbosc se positionne comme un pôle d'équilibre à l'échelle du territoire avec des ambitions mesurées d'une centaine de logements à construire par an sur l'ensemble de la communauté de communes. La seule commune de Saint-Romain-de-Colbosc souhaite construire une cinquantaine de logements par an dans les années à venir.

IV.1.3.a Le pôle d'équilibre pourrait se structurer à partir du bourg de Saint-Romain-de-Colbosc qui va de fait se renforcer dans son rôle de chef lieu de canton avec l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux espaces de services,

IV.1.3.b Le secteur de la gare d'Etainhus – Saint-Romain-de-Colbosc pourra constituer un espace de développement en lien avec le renforcement de l'axe structurant de transport en commun,

IV.1.3.c L'axe Le Havre – Saint Romain-de-Colbosc, ne devrait pas voir un développement urbain continu. Il est nécessaire de préserver des espaces de respiration entre les zones urbanisées dans le cadre de coupures vertes, véritables percées visuelles sur le paysage rural.

IV.1.3 Deux espaces complémentaires de développement

Les pôles complémentaires : Gonfreville-l'Orcher, Octeville-sur-Mer.

IV.1.4.a Le développement urbain de l'agglomération, tant pour l'habitat que pour les équipements et services, s'appuiera sur les deux pôles complémentaires que sont Gonfreville-l'Orcher et Octeville-sur-Mer.

La façade maritime.

IV.1.4.b Les communes de Sainte-Adresse, Octeville-sur-Mer et Cauville-sur-Mer forment avec la ville du Havre la façade maritime du territoire. Espaces privilégiés et fortement recherchés, les potentiels de développement de ces communes doivent y être optimisés, dans le respect de la loi Littoral, afin de mettre en valeur l'accès maritime du territoire et permettre le développement des activités touristiques qui sont recherchées dans le PADD. Pôle complémentaire de développement par son

niveau d'équipement, Octeville-sur-Mer bénéficie d'une proximité avec le terminus du tramway. A ce titre, la commune peut prétendre à un développement important de son bourg.

IV.1.4.c L'axe Nord-Ouest, Octeville-sur-Mer-Cauville, ne devraient pas être le support d'un développement urbain continu. L'urbanisation devra respecter les principes « d'urbanisation limitée » et « d'urbanisation en continuité des bourgs ... » en application de la DTA et de la loi Littoral.

(Cf. Carte 6. Développement urbain)

(Cf. Carte 7. Espaces de développement)

2- UNE TRAME DES CONTINUITES ECOLOGIQUES POUR DYNAMISER LE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DE NOTRE TERRITOIRE

Le terme de trame des continuités écologiques verte et bleue est labellisé, il est réservé à l'infrastructure naturelle qui couvrira l'ensemble du territoire national. Dans notre document nous parlerons de « trame des continuités écologiques verte et bleue ».

La trame des continuités écologiques verte et bleue du territoire est une infrastructure naturelle multifonctionnelle organisée à partir des grands ensembles naturels de notre territoire.

Tout en respectant un objectif de maintien, voire d'augmentation de la biodiversité, cette trame des continuités écologiques verte et bleue contribuera à :

- offrir un cadre de vie de qualité proche des habitants ;
- favoriser l'accueil de liaisons douces ;
- améliorer la gestion des eaux (protection de la ressource, circulation, ruissellement, inondation).

IV.2.1 Les bases de la Trame *des continuités écologiques*

IV.2.1.a La trame des continuités écologiques verte est composée des principaux espaces naturels du territoire, regroupant la majeure partie des espaces naturels déjà protégés ou inventoriés dont l'agrégation crée une « armature » cohérente.

IV.2.1.b Les cœurs de nature sont les espaces de la trame verte dotés de la plus grande richesse écologique sur le territoire. Le plus souvent déjà protégés, ils doivent être préservés afin de garantir le capital environnemental du pays. Les espaces concernés sont :

- Les falaises littorales et leurs abords ;
- L'ensemble constitué par la forêt de Montgeon et le parc de Rouelles ;
- Le cœur de la vallée du Saint-Laurent ;
- La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine ;
- Les falaises mortes et les vallons associés de Gonfreville-l'Orcher, Rogerville, Oudalle, Sandouville, Saint-Vigor-d'Ymonville, La Cerlangue ;
- L'amont de la vallée de la Lézarde ;
- Les abords de la vallée du Commerce en limite est du pays.

IV.2.1.c La trame des continuités écologiques bleue se compose des principales masses d'eau (Manche, Seine/Estuaire), du réseau hydrographique permanent (rivières, ruisseaux principaux) et des rives associées. Certains étangs et mares viennent renforcer cette base de la trame bleue ainsi que certaines zones naturelles définies pour la protection de la ressource en eau. Les canaux ou bassins gérés par des systèmes d'écluses ne sont pas concernés du fait de leur obstacle à l'écoulement naturel des eaux.

IV.2.3 Dynamiser le fonctionnement de la trame des continuités écologiques verte et bleue

IV.2.3.a Un réseau à constituer :

La mise en réseau des espaces constitutifs de la trame verte (en particulier les cœurs de nature) et bleue est préconisée afin d'améliorer ses fonctionnalités écologiques.

Ces continuités empruntent essentiellement les fonds de vallées et les axes de ruissellement. Elles peuvent s'appuyer et intégrer les dispositifs de protection et de gestion de l'eau (périmètres de captage, bassins de rétention...). Ces continuités favoriseront l'accueil des liaisons douces, et viendront enrichir le cadre de vie des habitants.

Une continuité peut se résumer à des éléments modestes (chemin agricole arboré, axe de ruissellement enherbé, espace vert de quartier) ou avoir des dimensions plus généreuses (prairies, boisements, parcs publics...).

IV.2.3.b Deux continuités principales :

- La continuité Est-Ouest (vallée du St Laurent – Parc de Rouelles jusqu'à la mer) jouera un rôle important sur le plan écologique et constituera par addition avec les trois espaces agricoles d'enjeux partagés (cf. III.5.3.5.2), une respiration paysagère à l'échelle du territoire. Elle offrira, par ailleurs, les conditions idéales pour accueillir un axe de liaison douce structurant.
- La continuité Nord-Sud (de Notre-Dame-du-Bec à Harfleur) doit relier un chapelet d'espaces de grande qualité (étangs, prairies, jardins, roselières...) associé à la Lézarde. Dans le prolongement des travaux entrepris, la connexion des espaces compris dans cet axe devra être poursuivie pour aboutir un cheminement continu de fond de vallée.

IV.2.3.c Des continuités secondaires :

Elles sont cartographiées de manière indicative et viendront étoffer le système en empruntant notamment les vallons et les axes de ruissellement.

IV.2.4 Compléter et ajuster la trame des continuités écologiques verte et bleue

IV.2.4.a Au travers des documents d'urbanisme. La mise en place de projets communaux ou intercommunaux sera l'occasion de décliner et d'enrichir, à une échelle plus fine, la structure de la trame des continuités écologiques verte et bleue. Selon leur localisation, les espaces libres des projets d'extension urbaine devront se connecter au réseau de liaisons de la trame des continuités écologiques verte et bleue.

IV.2.4.b Par l'adjonction d'espaces dévolus à la gestion des risques (PPRI, PPRT...). La définition des programmes de gestion des risques identifiera des espaces non urbanisables. En fonction de leurs qualités et de leur localisation, ceux-ci pourront utilement compléter la trame des continuités écologiques verte et bleue.

IV.2.4.c Dans l'élaboration des grands projets. Les terrains concernés par la trame des continuités écologiques verte et bleue ne sont pas « gelés » et pourront évoluer si des projets viennent à se présenter. Ils ne devront pas affecter la structure générale de la trame et ses continuités et pourraient profiter à l'établissement de liaisons ou d'aménités complémentaires.

(Cf. Carte 9. La trame des continuités écologiques verte et bleue)

3 - UN ENVIRONNEMENT SAIN ET SECURISE

IV.3.1 Réduire les risques naturels

IV.3.1.a Limitation du ruissellement :

- Restreindre les zones imperméabilisées dans les nouveaux aménagements (parkings enherbés, chaussée poreuse ...),
- Restaurer autant que possible les zones d'expansion des crues et les milieux humides en raison de leur capacité épurative et de leur fonction de préservation de la diversité écologique,
- En outre, dans les opérations traversées par un axe de ruissellement, les mesures de précaution par rapport au risque doivent être précisées. La préoccupation de gestion des eaux, liée à ces apports amont doit être intégrée à celle des eaux pluviales de l'opération,
- Enherber et reboiser les zones-tampons stratégiques afin de limiter le ruissellement. Prévoir si nécessaire leur acquisition et leur gestion par les collectivités territoriales,
- Le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) du bassin de la Lézarde devra être pris en compte par les communes concernées.

IV.3.1.b Tout projet d'aménagement devra être conçu en mettant la gestion de l'eau au cœur de sa conception :

- Privilégier les ouvrages d'hydraulique douce,
- Demander à l'ensemble des nouvelles opérations de construction et d'aménagement urbain, agricole ou de loisirs de :
 - ne pas augmenter les rejets dans le milieu naturel en favorisant les initiatives de rétention à la parcelle,
 - étudier systématiquement les moyens de favoriser des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales.

Dans les espaces d'extension urbaine, des solutions alternatives de gestion de l'eau pluviale doivent être systématiquement étudiées. Il s'agit de mettre la gestion des eaux pluviales au centre de la conception des opérations d'aménagement afin d'insérer les

aménagements de retenue, d'infiltration ou d'évaporation des eaux pluviales voire de récupération et d'utilisation dans l'ensemble des espaces publics ou privés des projets correspondants.

IV.3.1.c Engager la réalisation du SAGE de la Pointe de Caux.

Outil local de mise en œuvre des objectifs du SDAGE, les enjeux principaux pour l'élaboration d'un SAGE spécifique à la Pointe de Caux concernent :

- La lutte contre l'érosion et les inondations,
- La protection des captages et des ressources souterraines,
- Les potentialités piscicoles,
- La salubrité des eaux littorales.

IV.3.1.d Protéger les zones de captages d'eau en généralisant les DUP afin de réhabiliter la qualité de la ressource en eau potable du territoire,

IV.3.1.e Engager un recensement systématique des cavités souterraines dans les communes. Prévoir les reconversions adaptées des sites à risque,

IV.2.1.f Les projets d'aménagement doivent prendre en compte les directives cadre sur l'eau avec obligation de résultats.

IV.3.2 Réduire et maîtriser les risques industriels et leurs impacts

IV.2.2.a Contenir les risques dans l'enceinte industrielle des entreprises émettrices,

IV.2.2.b Réduire à la source les risques technologiques et les émissions polluantes,

IV.3.2.c Ne pas ouvrir de nouvelles zones à risques en dehors de la ZIP et chercher à ramener sur la A131 la limite Nord des zones de danger générées par les entreprises de la ZIP,

IV.3.2.d Localiser à l'écart des secteurs sensibles pour l'homme et la nature, les nouvelles installations industrielles et inciter les installations existantes à la réduction des émissions et des zones de risque,

IV.3.2.e Engager les études en vue de réaliser un plan de déplacement des matières dangereuses afin de limiter les poids lourds transportant des matières dangereuses (TMD) dans les secteurs urbains,

IV.3.2.f Engager la réflexion sur la relocalisation du centre routier,

IV.3.2.g Maîtriser l'urbanisation dans les secteurs exposés aux risques industriels,

IV.3.2.h Mettre en œuvre le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT),

IV.3.2.i Appliquer la Charte de gestion des risques industriels en Haute Normandie,

IV.3.2.j Améliorer l'information préventive des populations et développer une véritable culture du risque.

IV.3.3 Recenser les terrains pollués. Proposer un programme de réhabilitation à moyen et long terme en fonction des réaffectations envisageables.

(Cf. Carte 8. Risques et nuisances)

(Cf. Carte 9. Les protections environnementales)

4- DES CONDITIONS DE VIE ATTRACTIVES POUR TOUS

IV.4.1 Développer l'attractivité résidentielle

Dans une démarche volontariste qui fait le pari de la qualité et de l'attractivité : qualité des produits immobiliers, adaptation à la demande, proximité des services, les besoins restent élevés en raison :

- D'un desserrement des ménages, de la diminution de leur taille et des besoins de rattrapage internes au territoire (indépendamment de toute croissance) pour endiguer l'évasion démographique,
- Du besoin d'une offre diversifiée en termes de produits logements,
- De la ségrégation sociale d'un territoire aggravée par l'accélération des déplacements. En effet, l'élargissement des choix de localisation peut favoriser le renforcement des inégalités entre territoires avec le départ des familles ayant possibilité de choisir.

Il est nécessaire de :

IV.4.1.a Privilégier la densification des bourgs et des villages sur les opérations d'extension urbaine dans un souci de gestion économe de l'espace et de proximité des équipements et services,

IV.4.1.b Localiser les extensions urbaines en continuité des bourgs ou des zones urbaines existants,

IV.4.1.c Proscrire l'extension des hameaux pour l'habitat permanent lors de la révision des documents d'urbanisme communaux (POS, PLU, cartes communales)

Ces dispositions ne font pas obstacle à :

- la densification des hameaux existants ;
- la réalisation d'opérations d'aménagement liées à la proximité immédiate d'une gare ou d'un axe de transport en commun existant ou projeté y compris celles qui sont réalisées sans continuité avec un village ou une agglomération ;

Les zones d'activités ne sont pas concernées par ces dispositions.

IV.4.1.d Lutter contre l'habitat indigne en identifiant les secteurs à enjeux et en encourageant la mise en conformité des logements concernés (à travers des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) notamment),

IV.4.1.e Répondre à l'ambition de redynamisation démographique et remplir les objectifs de construction de logements tout en optimisant la consommation d'espaces agricoles,

IV.4.1.f Prendre en considération les possibilités de densification et de travail sur la forme urbaine la plus adaptée pour développer l'habitat dans les centres villes et les quartiers desservis par les TC,

IV.4.1.g Envisager les extensions urbaines en liaison avec les capacités de desserte,

IV.4.1.h En tout état de cause, pour les projets d'extension urbaine les PLU devront travailler sur des formes urbaines permettant une gestion économe de l'espace,

IV.4.1.i De même, dans les espaces situés autour des gares ferroviaires et des futures stations du TCSP, les PLU devront rechercher une optimisation des espaces et privilégier une densification de l'habitat et une diversification des fonctions. Ces espaces à enjeux forts pourront justifier d'un travail spécifique sur les formes urbaines adaptées et exemplaires.

(Cf. Carte 12. Structuration à 15 ans)

IV.4.2 Mettre en œuvre les conditions de la mixité des populations

Il est nécessaire de contribuer à une forte augmentation des logements sociaux avec une meilleure répartition spatiale.

IV.4.2.a Toutes les communes doivent avoir pour objectif d'atteindre 20% de leur parc de logements en logements sociaux,

IV.4.2.b Offrir un habitat social adapté aux publics en difficultés,

IV.4.2.c Favoriser la mixité sociale et générationnelle,

IV.4.2.d Identifier des espaces pour l'aménagement d'aires d'accueil des gens du voyage

Dans le cadre de l'évolution des besoins des populations, il est nécessaire de :

IV.4.2.e Traiter notamment la question du vieillissement et du handicap. Cette question doit être traitée de manière transversale, mais principalement en terme d'habitat, de déplacements, d'équipements et de services à la personne,

IV.4.2.f Elle doit être prise en compte à chaque échelon du territoire par des équipements et services de proximité,

IV.4.2.g Elle doit être prise en compte dans le parc social,

IV.4.2.h Enfin, la capacité des zones urbaines à accueillir les personnes âgées quittant le périurbain pour se rapprocher des services doit être envisagée,

IV.4.2.i Dans le pôle d'équilibre de Saint-Romain-de-Colbosc et dans les pôles secondaires appelés à recevoir un développement de l'habitat (par exemple Octeville-sur-Mer) : le développement de services à la personne (permettant le maintien à domicile) et d'habitat adapté aux populations vieillissantes et handicapées doit être encouragé, afin de limiter une évasion de ces populations vers la ville centre.

IV.4.3 Répondre aux enjeux de la formation et de la santé

En tant qu'enjeux forts du PADD, la formation et la santé doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. Le renforcement

de l'équipement du territoire en matière de services à la petite enfance (crèche, halte garderie), à l'enfance (scolaire et péri scolaire), à l'accès de proximité à la santé et à la culture devra contribuer à combler les déficits existants et à mieux structurer le territoire et l'armature urbaine.

IV.4.4 Les équipements de détente, de loisirs et de plein air doivent participer pleinement à la recherche d'une offre de qualité de vie toujours améliorée, en lien avec les possibilités offertes par la mer, la Réserve Naturelle et les espaces ruraux.

IV.4.5 Une charte paysagère pour compléter la prise en compte du paysage et de l'environnement

IV.4.5.a L'élaboration d'une charte paysagère sur l'ensemble du territoire du SCoT permettra de donner des lignes directrices sur l'intégration des entités paysagères dans les opérations d'aménagement et ainsi promouvoir un urbanisme plus respectueux des paysages,

IV.4.5.b Elle visera à rétablir les éléments de la biodiversité et de fonctionnalité des corridors écologiques du territoire,

IV.4.5.c Elle permettra de préciser les trames vertes et bleues et si besoin, la localisation des espaces et sites naturels à protéger,

IV.4.5.e Sans attendre, il sera encouragé, notamment pour les clôtures, les talus, et les aménagements paysagers la plantation d'essences locales.

IV.4.6 Conduire des politiques foncières permettant la mise en œuvre d'un projet de territoire ambitieux.

Cette politique foncière sera un des outils de mise en œuvre des orientations d'aménagement spatial prônées par le territoire pour favoriser son développement durable. Constituer des réserves foncières pour son développement futur.

5- AMENAGEMENT, PROTECTION ET MISE EN VALEUR DU LITTORAL

Territoire en finistère, le Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire puise une large part de son identité dans son ouverture maritime et entend à présent s'ouvrir aux projets de développement off-shore. Le territoire comprend 10 communes littorales qui regroupent un cœur d'agglomération ouvert sur la mer, un plateau agricole s'avancant jusqu'aux falaises et une zone industrielle et portuaire implantée dans l'estuaire de la Seine.

Sur ces communes les dispositions de loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite « loi littoral » s'appliquent. Pour porter les projets du SCoT dans le respect des principes de la loi plusieurs points sont abordés :

- L'identification des strates d'urbanisation « agglomération », « village » et « secteur déjà urbanisé »
- La délimitation des espaces proches du rivage et la définition de l'extension limitée de l'urbanisation au sein de ces espaces
- La capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser
- Les coupures d'urbanisation
- Les espaces remarquables du littoral

L'objectif du SCoT est de proposer, en accord avec la DTA de l'Estuaire de la Seine, une approche globale des principes d'aménagement et de protection de l'espace littoral. Il laisse le soin aux documents d'urbanisme communaux (PLU) de définir avec plus de précisions la délimitation des espaces concernés et l'application réglementaire des principes énoncés.

IV.5.1 L'identification des strates d'urbanisation « agglomération », village » et « secteur déjà urbanisé »

Il revient au SCoT de déterminer les critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés prévus à l'article L.121-8 du code de l'urbanisme et d'en définir la localisation.

IV.5.1.a Les agglomérations et les villages

• Critères d'identification des agglomérations :

Une agglomération est un ensemble urbain, composé de quartiers centraux d'une densité relativement importante, comprenant un centre-ville et des quartiers de moindre densité. Elle est regroupée autour de commerces, services, activités, équipements et quartiers périphériques en continuité urbaine et fonctionnelle avec le centre d'agglomération.

Une zone bâtie entièrement dédiée à l'habitat et qui ne serait pas contiguë à un village ou une agglomération ne peut pas être considérée comme une agglomération.

Les zones monofonctionnelles de développement économique peuvent également être considérées comme des agglomérations dans la mesure où ces zones présentent un rôle structurant pour le fonctionnement territorial et une taille importante, suffisamment dense avec un nombre élevé de constructions.

5 agglomérations sont identifiées dans le périmètre du SCoT :

- La zone d'activités SIDEL à Octeville-sur-Mer
- L'agglomération principale qui correspond aux espaces urbanisés de Sainte-Adresse, Le Havre et une partie de Gonfreville-l'Orcher
- La Zone Industriale-portuaire, qui s'étend sur les communes du Havre, Gonfreville-l'Orcher, Rogerville, Oudalle Sandouville et Saint-Vigor-d'Ymonville
- Le secteur de Gournay à Gonfreville-l'Orcher
- La zone d'activités de Rogerville-Oudalle

• Critères d'identification des villages :

Le village est caractérisé comme un ensemble urbain structuré autour d'un noyau traditionnel relativement important. Le village se distingue du hameau par :

- Un minimum de 80 logements est le seuil minimal retenu,
- Une taille minimale d'environ 7-8 hectares,
- Une armature urbaine traditionnelle et constituée,
- Une densité nette résidentielle d'au moins 7 logements par hectare. La densité nette résidentielle s'entend comme la surface dédiée au logement et à l'hébergement au sein de l'enveloppe urbaine, hors espaces publics, voiries et emprises mobilisées pour d'autres destinations (activités économiques, équipements,...).

- L'existence d'éléments représentatifs de la vie collective et de la mixité fonctionnelle (commerces, services, équipements, monuments religieux, services publics, ...)

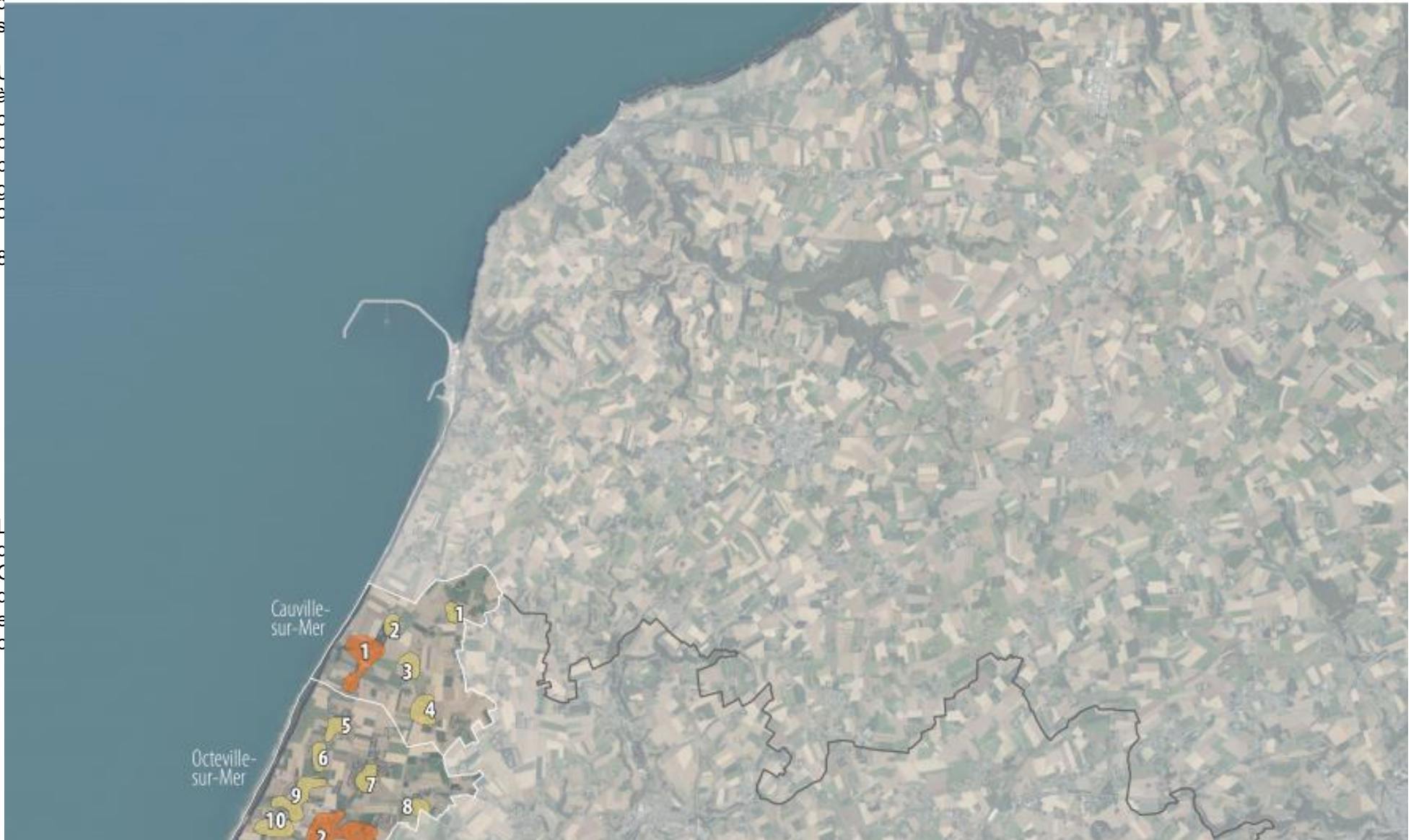
Carte n°1a – Identification des strates d'urbanisation au titre de la Loi Littoral

- proximité fonctionnelle pour les activités économiques et la proximité de l'eau pour l'activité portuaire ;
- capture physique liée à la présence d'infrastructure linéaire (voie ferrée, route,...) ;

CLASSIFICATION DES SECTEURS

SCOT - Le Havre Pointe de Caux Estuaire

C
k
c
s
L
è
c
p
p
c
8
L
c
c
e
c



- Un secteur déjà urbanisé ne peut être exclusivement constitué d'un développement urbain linéaire simple (une urbanisation linéaire simple est constituée d'une suite de constructions implantées le long d'une infrastructure, d'un côté de celle-ci).

19 SDU sont identifiés dans le périmètre du SCoT :

- Buglise, Briquemare, Rimbertot et Marfauville à Cauville-sur-Mer
- Le Café Blanc, Ecqueville, Saint-Supplix, Saint-Barthélémy, la Bruyère et le Cramolet, le Croquet, le Moulin, Saint-Andrieux, Dondeneville et Edreville à Octeville-sur-Mer
- Les Cambrettes à Gonfreville-l'Orcher
- Campemeille – Rue du Père Arson à Rogerville
- Verguetot à Oudalle
- Secqueville à Saint-Vigor-d'Ymonville
- Bocquetal à La Cerlangue

- **Prescriptions associées aux secteurs déjà urbanisés :**

Le SCoT identifie des secteurs déjà urbanisés dont les limites sont précisées et justifiées dans les documents d'urbanisme locaux. L'extension des enveloppes urbaines des SDU précisées dans les documents d'urbanisme locaux, sera proscrite. La densification des secteurs déjà urbanisés est rendue possible sous conditions :

- Elle est circonscrite aux projets de logements, aux hébergements et aux services publics. Par conséquent, les projets qui ne relèvent pas de ces destinations sont soumis au principe d'extension limitée de l'urbanisation ;
- Elle ne doit pas engendrer une extension de l'enveloppe bâtie délimitée dans le document d'urbanisme local ;
- Elle est uniquement rendue possible en dehors de la bande des 100 m et des Espaces Proches du Rivage.

Chaque SDU devra fait l'objet d'une étude de capacité de densification et de mutation des espaces urbanisés, réalisée dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme locaux. Le potentiel de densification estimé de ces secteurs déjà urbanisés devra être encadré par les dispositions réglementaires retenues dans les documents d'urbanisme locaux, de manière que ce potentiel soit limité au regard du nombre de constructions principales recensées dans chaque SDU.

Les documents d'urbanisme devront veiller à la préservation des éléments de patrimoine et de paysage recensés dans ces secteurs déjà urbanisés et fixer des prescriptions pour garantir l'insertion des nouvelles constructions dans leur environnement (aspect extérieur des constructions, traitement des transitions avec les espaces ouverts, ...).

IV.5.2 La délimitation des espaces proches du rivage et la définition de l'extension limitée de l'urbanisation au sein de ces espaces

La délimitation des espaces proches du rivage vise à maîtriser l'occupation de l'espace sur la frange du littoral sur laquelle la pression d'urbanisation est la plus forte.

Ces dispositions protègent les espaces demeurés naturels ou agricoles à proximité de la mer, évitent les densifications excessives au regard de l'urbanisation existante et privilégient l'extension de l'urbanisation en arrière du front littoral.

La réglementation prévoit que :

- l'extension de l'urbanisation doit être « limitée »
- les opérations d'aménagement doivent être conformes au SCoT.

Les limites des espaces proches du rivage sont définies en tenant compte de l'ensemble des circonstances qui permettent de caractériser les espaces concernés.

Les principaux critères qui sont utilisés sont : la co-visibilité avec le rivage, la distance, le relief ou l'occupation de l'espace. Sur le territoire du SCoT, il faut tenir compte de la topographie qui induit des espaces de co-visibilité très étendus avec la mer. L'utilisation de ce seul critère fausserait l'appréciation des espaces réellement soumis à une forte pression du fait de leur proximité avec le rivage. Il en est de même pour la zone industrialoportuaire dont la nature des activités et le caractère stratégique nécessitent une proximité immédiate de l'eau et dont l'urbanisation ne peut s'apprécier à l'échelle du seul territoire du SCoT.

Ainsi la définition des espaces proches du rivage doit s'appuyer sur une combinaison de critères et non sur une valeur unique.

IV.5.2.a Dans les espaces proches du rivage, le caractère limité de l'extension de l'urbanisation s'apprécie au regard de l'urbanisation déjà en place. L'objectif est de conserver les grandes caractéristiques du bâti et le caractère des sites. Pour apprécier les enjeux qui pèsent sur le littoral du territoire, cinq espaces distincts ont été différenciés.

- Le littoral de Cauville-sur-mer et d'Octeville-sur-mer : espace d'enjeux agricoles et naturels.
- Le plateau nord ouest du Havre et Sainte-Adresse : un espace de transition
- Le littoral urbain de Sainte-Adresse et du Havre : un cœur d'agglomération
- Les espaces portuaires et industriels : un espace d'enjeux pour le développement économique
- La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine : un espace préservé

IV.5.2.b Le littoral de Cauville-sur-Mer et d'Octeville-sur-Mer : espace d'enjeux agricoles et naturels.

A Cauville-sur-Mer, seule l'extrémité ouest du bourg bénéficie d'une ouverture visuelle vers le littoral. Ce sont principalement la densité du bâti et la topographie des lieux qui vont prévaloir à la définition des espaces proches du rivage. Au nord du bourg le paysage (bâti et naturel) forme une barrière avec le plateau agricole ouvert sur la mer. Au sud du bourg l'échappée vers la mer perceptible depuis la voie communale n°2 sera conservée.

Les secteurs d'extension de l'urbanisation s'inscrivent dans la continuité du village. Lors de la prochaine révision du POS, le sud-ouest du bourg, partiellement compris dans les espaces proches du rivage, ne pourra pas faire l'objet d'une extension de l'urbanisation en direction du rivage. La commune doit conserver ses potentiels d'urbanisation en cœur de bourg afin d'éviter un développement à l'est de la D940.

Sur les communes de Cauville-sur-Mer et d'Octeville-sur-Mer à l'ouest de la RD940 une urbanisation linéaire s'est constituée autour

du noyau des hameaux agricoles préexistants depuis Le Tronquay jusqu'à Saint Andrieux. Malgré la taille de certaines d'entre elles, ces unités bâties à l'écart du bourg sont des hameaux qui connaissent une croissance essentiellement liée à leur fonction résidentielle et sont dépourvues d'équipements.

Dans ces hameaux, le bâti implanté le long des voies communales marque une limite entre les espaces naturels et agricoles maritimes (ouvertures vers la mer, valleuses...) et un espace agricole de plateau. Cette fracture est un critère favorable à la délimitation des espaces proches du rivage.

Dans ces hameaux, des constructions neuves à l'intérieur des enveloppes bâties sont possibles à condition de respecter les caractéristiques du bâti existant en matière de densité et de hauteur. Ceci sera fait dans l'objectif de retrouver une identité propre pour chaque hameau c'est à dire des unités bâties distinctes et structurées (organisation autour d'une même voirie, limites paysagères et agricoles communes). Des zones agricoles ou naturelles seront définies entre chaque hameau, qu'elles soient franches (non urbanisées) ou occupées par un résiduel linéaire de construction.

Dans ce secteur l'agriculture domine en matière d'occupation des sols et cette vocation doit être préservée. Par ailleurs, le site d'activités et de pisciculture d'Aquacaux doit, au même titre que les exploitations agricoles pouvoir évoluer pour maintenir ses différentes activités. En conséquence, et à défaut de solutions au sein de l'enveloppe urbanisée du hameau, ces constructions (hors logement) pourront être autorisées au-delà de l'enveloppe des hameaux, voire sans continuité avec le bâti existant si les obligations réglementaires l'exigent. Les constructions devront favoriser le maintien des ouvertures visuelles vers le rivage depuis les voies par une orientation préférentielle est-ouest des façades et privilégier un recul limité par rapport aux voies de circulation. Ces constructions ne viennent pas renforcer le caractère urbain du site mais permettent de conserver une activité agricole. Si les constructions respectent les conditions d'implantation décrites ci-dessus, la seule construction de nouveaux bâtiments agricoles ne pourra être assimilée à une extension de l'urbanisation.

Des constructions peuvent être autorisées à la frange des hameaux pour des projets liés à au tourisme ou aux loisirs (en visant notamment à la mise en valeur du patrimoine naturel et à la promotion d'un sentier littoral). Dans ce cas une coupure d'urbanisation (article L146-2 du Code de l'Urbanisme) devra être déterminée. Cette possibilité sera utilisée en privilégiant une extension rétro littorale du hameau. Elle ne devra pas constituer une jonction entre deux hameaux et ne pourra être le support d'un développement futur. Comme les programmes d'extensions urbaines (cf. 1.5.2), ces réalisations seront précédées d'une étude déterminant les points forts du paysage à valoriser ou à recomposer et justifiant l'insertion des bâtiments dans le site.

IV.5.2.c Le plateau nord-ouest du Havre et Sainte-Adresse : un espace de transition

Cette partie du littoral est l'amorce de la zone urbaine dense de l'agglomération. L'aéroport Le Havre / Octeville, situé aux portes de la ville du Havre s'inscrit en continuité du tissu urbain existant, c'est un site d'activité aménagé et desservi compris dans l'agglomération. Ce caractère est renforcé par l'aménagement des plateaux nord ouest de la ville du Havre (zone d'activités, terminus tramway, pôle santé, zone d'habitat...). Sur ce secteur du littoral on trouve, de l'ouest vers l'est, deux espaces : une zone agricole ouverte sur le rivage et le site aéroportuaire. L'entrée dans le site aéroportuaire marque un changement dans l'occupation du sol (clôtures, pistes puis bâtiments) et donne une limite aux espaces proches du rivage.

Cette partie du plateau, qui est la limite littorale de la ceinture verte du Havre, sera aménagée pour favoriser l'accès du public au littoral et aux espaces naturels.

Au sud ouest de l'aéroport, des îlots de constructions jouxtent la falaise dans le quartier de Dollemard. Cette proximité au rivage, comme les ouvertures visuelles vers la mer indiquent qu'ils sont compris dans les espaces proches du rivage.

Plus au sud le vallon d'Ignaual marque l'entrée dans le cœur d'agglomération. Les fortes déclivités interdisent toute vue vers ou depuis le littoral. Le développement de l'urbanisation est dissocié de la présence du littoral. Dans ces deux secteurs, la proximité d'une côte qui connaît une forte érosion doit inciter à figer ces secteurs dans leur configuration bâtie actuelle.

Au cap de la Hève, les terrains occupés par le ministère de la défense sont considérés comme des zones urbanisées dont l'occupation est dirigée par des impératifs militaires et techniques. Sous réserve de pouvoir évoluer au sein du site classé (pour le site du Phare de la Hève), ceux-ci pourront changer de destination.

IV.5.2.d Le littoral urbain de Sainte-Adresse et du Havre

Dans cet espace entièrement urbanisé les opérations d'aménagement se réalisent essentiellement par renouvellement urbain. La densification, les nouvelles constructions où leur surélévation sont autorisées dans le cadre de la « loi littoral ».

A l'est du Cap de la Hève, Sainte-Adresse présente un quartier très homogène au sein duquel l'architecture contemporaine côtoie les grandes propriétés érigées au XIXème siècle. Les nouvelles constructions devront respecter les grandes caractéristiques des villas notamment en terme de hauteur.

Le littoral urbain de Sainte-Adresse et du Havre conjugue une double attractivité : celle d'un cœur d'agglomération ainsi que la proximité d'un littoral aménagé. Ce littoral est marqué par un front bâti dense essentiellement composé de constructions implantées en ordre continu qui cloisonne le littoral. Au delà de ce front, la ville s'organise autour de places et de voies de circulation dont l'organisation est dissociée de la proximité du rivage. Ainsi les espaces proches du rivage ne pénètrent pas en profondeur dans le tissu urbain.

Les fonctions de l'ensemble de ce littoral urbain seront renforcées en lien avec les orientations du SCoT pour une promotion du littoral et une optimisation des ressources foncières.

Les opérations de renouvellement urbain et de densification des espaces répondent à des logiques nécessaires de reconstruction de la ville sur elle-même et peuvent être réalisées dans les espaces proches du rivage. Les bâtiments pourront s'appuyer sur les hauteurs et densités existantes sur ce front littoral pour composer le paysage bâti. Les nouvelles réalisations devront favoriser les échanges visuels entre le littoral et les espaces situés plus en profondeur dans le tissu urbain.

Par ailleurs, il sera possible, ponctuellement, de réaliser des bâtiments dont le gabarit dépassera celui des constructions avoisinantes. A l'image de la Porte Océane ou de l'immeuble Dufayel, ces réalisations offriront, des repères sur un littoral aménagé long de plus de 4 kilomètres. Elles illustreront l'expérimentation architecturale mais aussi l'alliance de tradition et de modernité qui marquent l'entrée maritime du territoire.

Ces orientations sont parallèlement encadrées par les dispositions issues de la ZPPAUP et du classement au patrimoine mondial de l'humanité du centre ville par Perret qui couvrent le littoral depuis le Boulevard Clémenceau jusqu'au Quai de Southampton.

IV.5.2.e Les espaces portuaires et industriels : un espace d'enjeux pour le développement économique

Selon la DTA, « l'espace d'enjeux » est celui nécessaire à « *l'extension d'installations portuaires, para-portuaires et industrielles* ». Au nord il est bordé par l'A13, à l'est ces limites sont celles définies par la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, au sud ce sont les terrains gagnés sur l'estuaire. Dans la ville du Havre le Boulevard J.Durand (et le boulevard Mouchez) marque la limite nord entre les espaces d'activités et les espaces mixtes associant activités et habitat. Dans le prolongement, la capitainerie est la limite ouest de cet espace. Du Quai de Southampton jusqu'aux « Quartiers Sud » de la Ville du Havre, l'espace d'enjeux constitue

une interface aux confins de la zone industrielle portuaire et de la ville au sein de laquelle l'occupation du sol est susceptible d'évoluer dans le cadre des opérations de renouvellement urbain.

Dans l'espace portuaire, les quais des bassins directement ouverts sur la mer sont considérés comme des rivages et des espaces proches doivent y être délimités. Les bassins qui sont des « zones d'activités » se distinguent par leur vocation et leurs contraintes d'aménagement liées à l'exploitation portuaire. Toutes les constructions et installations présentes sont vouées à l'activité maritime, ce rivage n'est pas ouvert au public. Le « front de mer » est composé de quais, jalonnés d'entrepôts. Le dimensionnement des voies et des installations correspond à l'échelle industrielle. Le relief est celui des constructions, l'espace y est entièrement artificialisé. La nature de l'occupation des sols et le caractère du bâti sont les critères retenus pour définir les espaces proches du rivage. Seuls les abords des quais offrent des vues ouvertes et une ambiance maritime. En arrière, c'est l'activité logistique qui domine (routes, voie ferrée, stockage). En conséquence, les espaces proches du rivage sont limités à la proximité immédiate des quais.

A la date d'approbation initiale du SCoT les espaces proches du rivage peuvent pénétrer plus en profondeur sur les terrains inoccupés dans le site de Port 2000 (A l'ouest du quai du Havre). On considérera que cette limite est portée au plus près des quais une fois leur exploitation commencée.

A l'est de la Darse de l'Océan, la route de l'estuaire est une barrière sur le plan de l'occupation du sol (elles séparent l'espace naturel préservé et la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine des espaces dévolus à l'activité économique). Les aspects de co-visibilité, la distance avec les rives de la Seine, et les périmètres réglementaires de protection ou d'inventaires abondent en ce sens. Passé le Pont de Normandie, la route de l'estuaire marque une limite entre deux milieux distincts : au sud une roselière dense qui ferme le paysage et au nord un paysage dominé par des prairies humides.

Pour définir l'extension limitée de l'urbanisation Le SCoT s'appuie sur les principes posés par la Directive Territoriale d'Aménagement : « *Le port du Havre doit être en mesure de poursuivre, à l'intérieur de l'enceinte portuaire actuelle, et le cas échéant dans le prolongement du grand canal maritime, sa politique d'équipement pour les autres trafics (vracons solides et liquides, rouliers, etc.), ainsi que l'implantation de nouvelles industries les pieds dans l'eau* ».

Les zones à urbaniser (cf. carte Développement économique) constituent des extensions limitées de l'urbanisation à l'échelle de la Directive Territoriale d'Aménagement.

Le SCoT limite la portée du principe de continuité de l'urbanisation qui prévaut sur le territoire d'une commune littorale : les secteurs "gelés" en raison du risque technologique ne constituent pas une rupture de la continuité de l'urbanisation.

Dans les espaces destinés à l'accueil des activités industrialo-portuaires et logistiques le développement des activités se fera en fonction des dispositions de la "loi littoral" c'est-à-dire en continuité de celles déjà installées. Ce principe pourra toutefois être adapté pour des raisons tenant à l'organisation de l'implantation des activités suivant leur nature, la prise en compte des risques industriels ou la nécessité de trouver des terrains de grande dimension.

Le Code de l'Urbanisme accorde par ailleurs un statut particulier aux installations, constructions et ouvrages de sécurité maritime et aux services publics portuaires. L'article L146-8 leur permet de déroger aux dispositions réglementaires dès lors que leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

IV.5.2.f La réserve naturelle de l'estuaire de la Seine : un espace préservé

La servitude d'utilité publique qui accompagne la réserve naturelle est une règle supérieure plus restrictive qui impose la destination des sols. La limite des espaces proches du rivage peut s'appuyer

sur le chemin qui prolonge la route de l'estuaire et le caractère différencié des espaces naturels.

IV.5.3 La capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser

La capacité d'accueil détermine ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques. Elle prend également en compte le niveau général d'équipement du territoire.

Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :

- de la préservation des espaces et milieux remarquables
- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes
- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

En plus des éléments indiqués dans le tableau ci-joint plusieurs points sont à considérer :

- Concernant la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes. Les parties visées sont celles où les usages et le caractère naturel du territoire sont liés à la présence du littoral. En dehors de ces espaces, l'agriculture de plateau (notamment sur les communes riveraines de l'estuaire) ne répond pas à des particularités qui mériteraient d'être soulignées dans le cadre de l'application de la « loi littoral ». Le volet agriculture du présent document renvoie à leur nécessaire préservation et maintien. Par ailleurs, des dispositions spécifiques existent pour les territoires agricoles compris dans le périmètre de la Réserve Naturelle Nationale de l'Estuaire de la Seine.
- Conformément aux orientations du présent chapitre, la densification des espaces urbanisés et le renouvellement urbain seront favorisés pour répondre aux objectifs de construction. Le SCoT indique par ailleurs dans sa cartographie les principaux potentiels d'urbanisation et les espaces de développement

Secteurs Critères	Espace d'enjeux naturels et agricoles Espace de transition	Littoral Urbain	Espaces portuaires et industriels et réserve naturelle
Préservation des espaces et milieux	Secteurs identifiés par cartographie à reporter dans les POS et PLU		
Protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes	<ul style="list-style-type: none"> -Vocation agricole du plateau affirmée - Frein au mitage par l'habitat et fin du développement de l'habitat dans les zones situées à proximité immédiate de la falaise 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de l'attractivité littorale en appuyant le renouvellement urbain et en valorisant la fonction loisirs/tourisme. L'urbanisation d'un secteur desservi et équipé contribue à limiter les nuisances dans l'espace périurbain. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'espace d'enjeu est circonscrit. L'évolution du dispositif industriel portuaire est prévue. - Le SCoT délimite les espaces pour l'accueil des activités économiques.
Conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.	<ul style="list-style-type: none"> - Le secteur est un poumon vert (agriculture et pisciculture) et une respiration urbaine (littoral de loisirs). - l'accès au site sera possible en aménageant des liaisons douces avec le terminus tramway situé à proximité. - Promotion d'un sentier littoral continu et d'infrastructures d'accueil pour la mise en valeur du patrimoine naturel - les espaces naturels ne sont pas voués à un tourisme de masse. Peu de variations saisonnières y sont attendues. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le tramway desservira la zone - Les équipements et réseaux en place peuvent admettre un accroissement de la fréquentation 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans l'espace d'enjeu, le public n'a pas accès au rivage. - La réserve naturelle est le principal espace naturel ouvert au public. Les gestionnaires de la zone déterminent les conditions de fréquentation du site.

IV.5.4 Les coupures d'urbanisation

Les coupures d'urbanisation ont pour fonction d'éviter la banalisation des espaces urbains qui se développeraient de manière linéaire et continue tout le long de la côte.

Le SCoT ne prescrit pas, par sa cartographie, de coupures d'urbanisation. Il détermine cependant un espace à l'intérieur duquel les documents d'urbanisme communaux devront préférentiellement prescrire des coupures d'urbanisation : le littoral des falaises du Havre à Cauville-sur-mer. L'objectif est de casser les linéaires bâtis avec des espaces peu ou non urbanisés. Des coupures d'urbanisation pourront cependant être définies en dehors de ces secteurs.

Dans les coupures d'urbanisation ne sont admis que :

- l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions existantes ainsi que leur changement de destination s'il est lié à la vocation de ces espaces,
- les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative,
- les constructions, les aménagements et les installations nécessaires : au maintien ou à la mise en culture des terres, au fonctionnement des activités sportives et de loisirs existantes,
- les constructions, aménagements et installations légers nécessaires à la réalisation de parcs et de jardins publics et aux activités de loisirs de plein air.

IV.5.5 Les espaces remarquables du littoral

Ce sont « les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques ».

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine (DTA) décline avec une relative précision l'emprise des espaces remarquables du

littoral. Ils correspondent aux différentes catégories fixées par l'article R.146-1 du code de l'urbanisme. On y trouve notamment :

- la bande littorale du Pays de Caux : (falaises, milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces végétales et animales, partie naturelle de site) les espaces remarquables sont ouverts sur le littoral avec des percées visuelles lointaines. A l'inverse, depuis la mer les perspectives sont limitées. Ces bandes de terrains contiennent les accès potentiels au rivage.

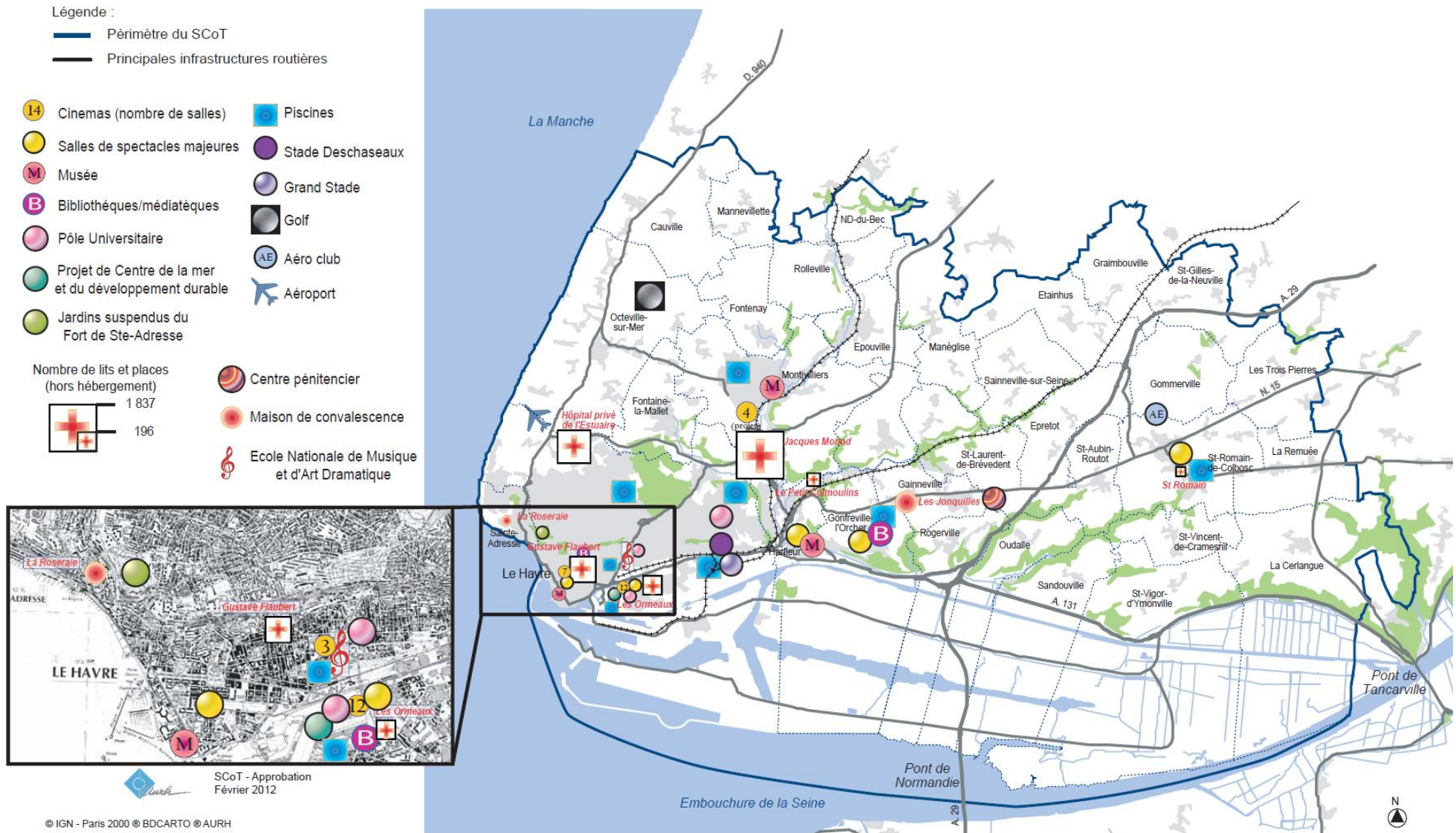
- les falaises qui dominent la Seine en rive Nord du fleuve : les espaces remarquables sont ceux constitués par un ensemble qui comprend les falaises ainsi que les boisements en pied et en tête de celles-ci. La notion de risque sera mise en avant pour traiter les espaces occupés en pied de falaise.

- les vallées et valleuses avec notamment en fond de vallée des exploitations agricoles maraîchères qui seront classées en zone agricole dans les documents d'urbanisme.

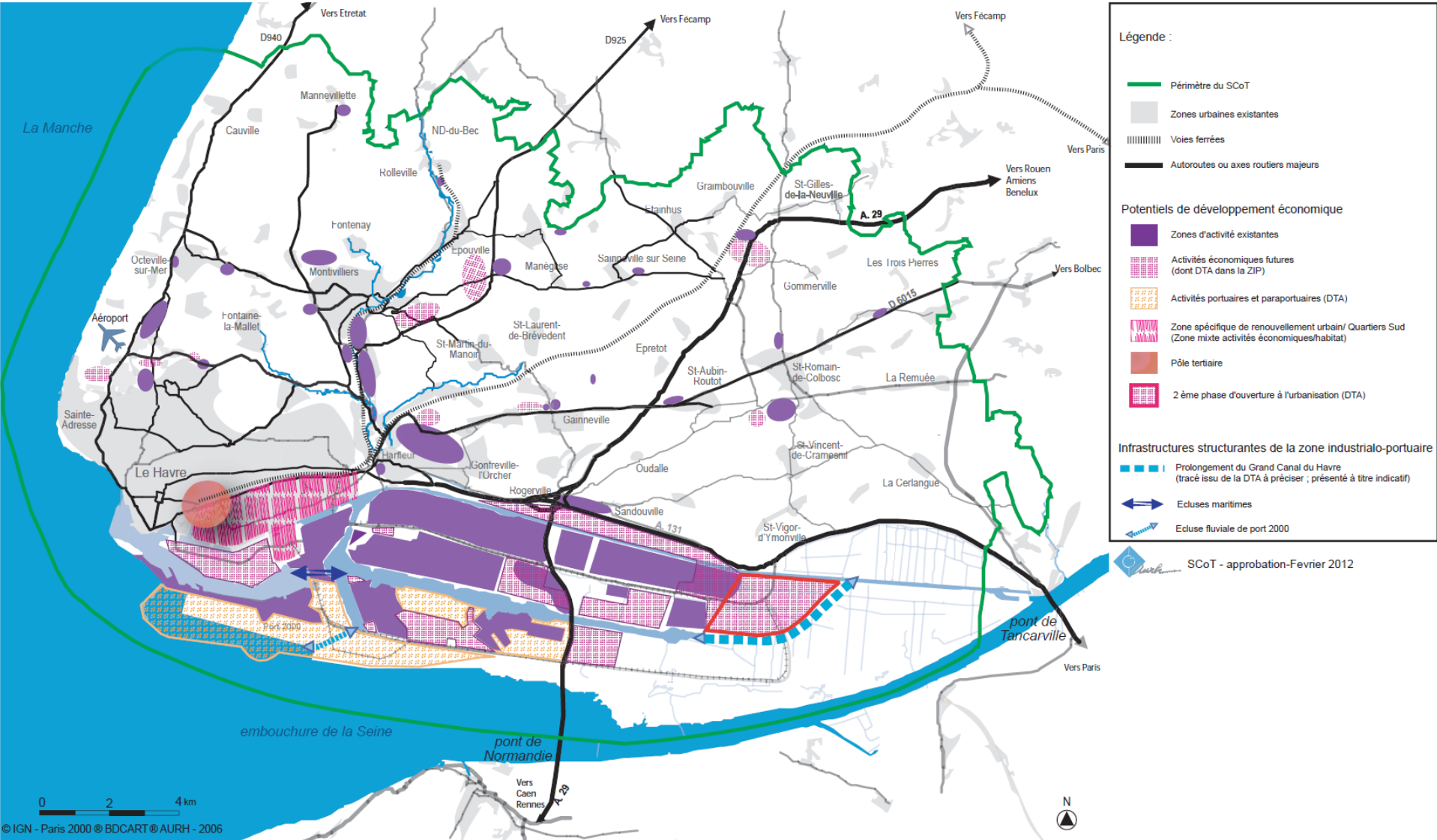
- les parties naturelles de l'estuaire de la Seine : Sur ce secteur le périmètre de la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine constitue une limite aux espaces remarquables du littoral. Le tracé prolongement du grand canal constituera la nouvelle limite entre les espaces remarquables du littoral et les espaces à urbaniser de la zone industrialo-portuaire. Conformément à la DTA le tracé du prolongement du grand canal demeure à préciser et n'est présenté qu'à titre indicatif.

Ces espaces de grande qualité seront à valoriser en accord avec les orientations formulées dans le présent document (cf.1.1. **VALORISER LA MER ET LA FAÇADE MARITIME (FALAISES, PLAGES)**)

Carte 1 - Equipements structurants



Carte 2 - Développement économique



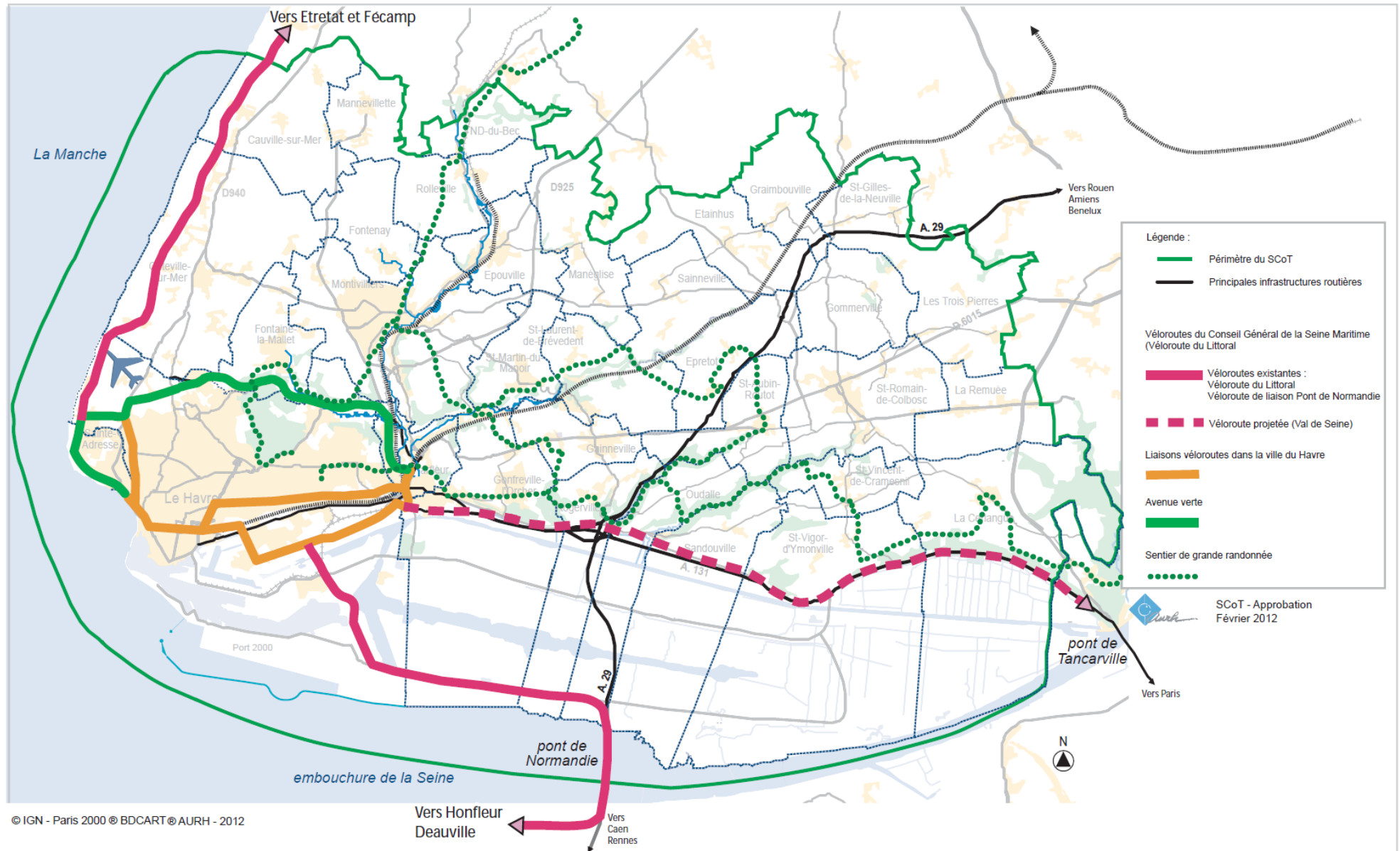
SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d’Orientations Générales (Février 2023)

Carte 3 - L'agriculture dans le projet de développement



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales (Février 2023)

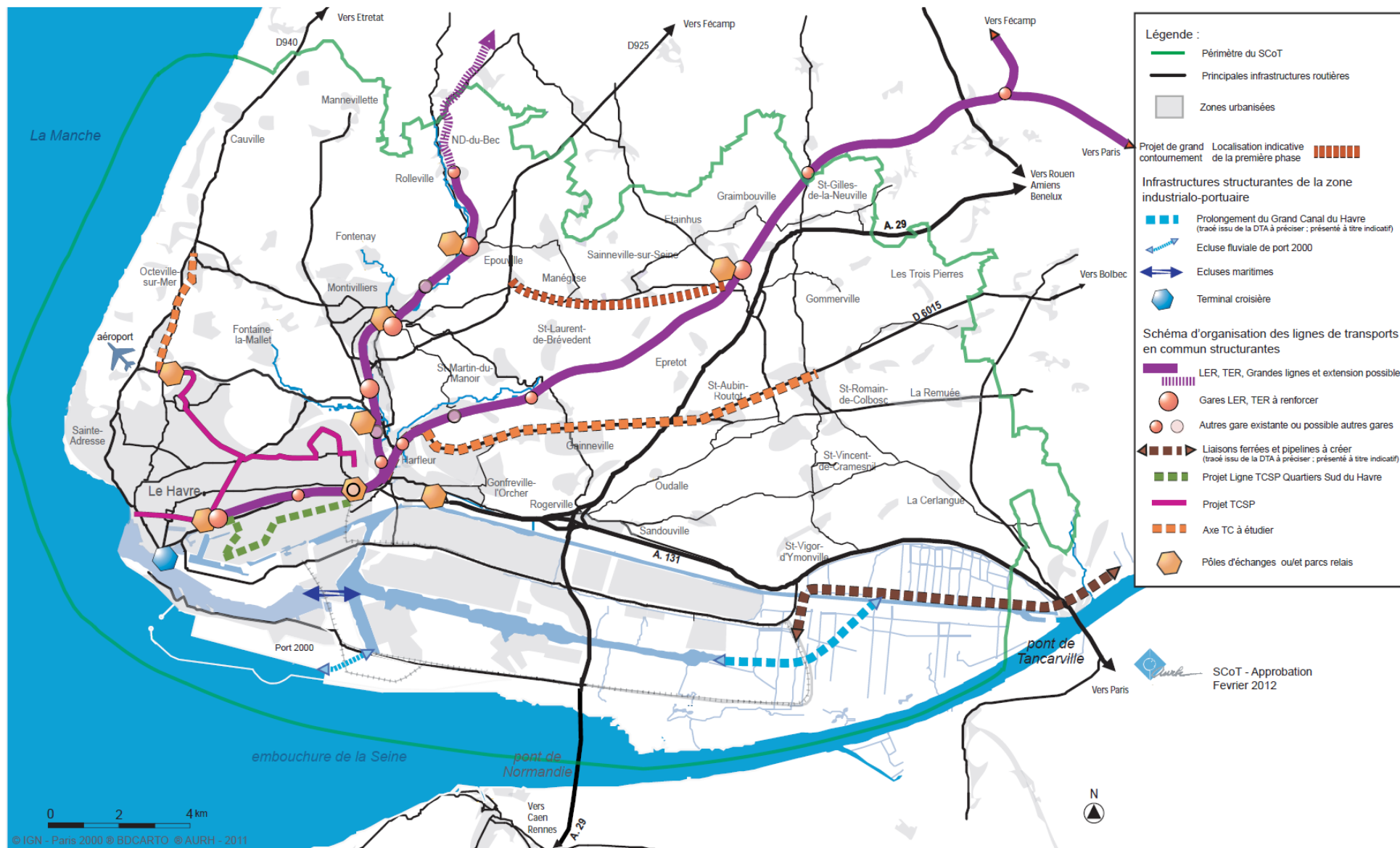
Carte 4 - Véloroutes et chemins de grande randonnée



© IGN - Paris 2000 © BDCART © AURH - 2012

SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Document d’Orientations Générales (Février 2023)

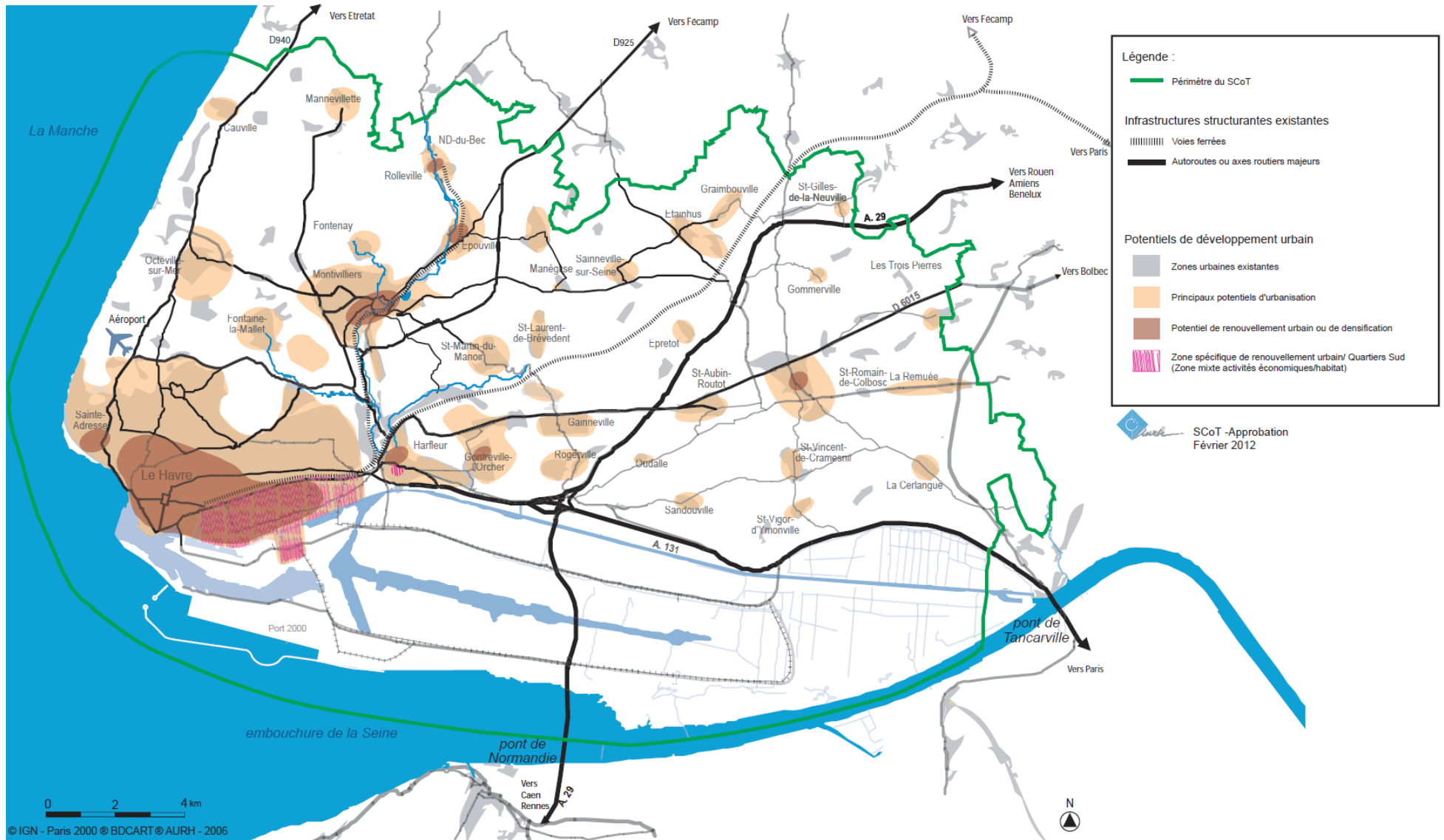
Carte 5 - Réseau d'infrastructures structurantes



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Document d'Orientations Générales (Février 2023)

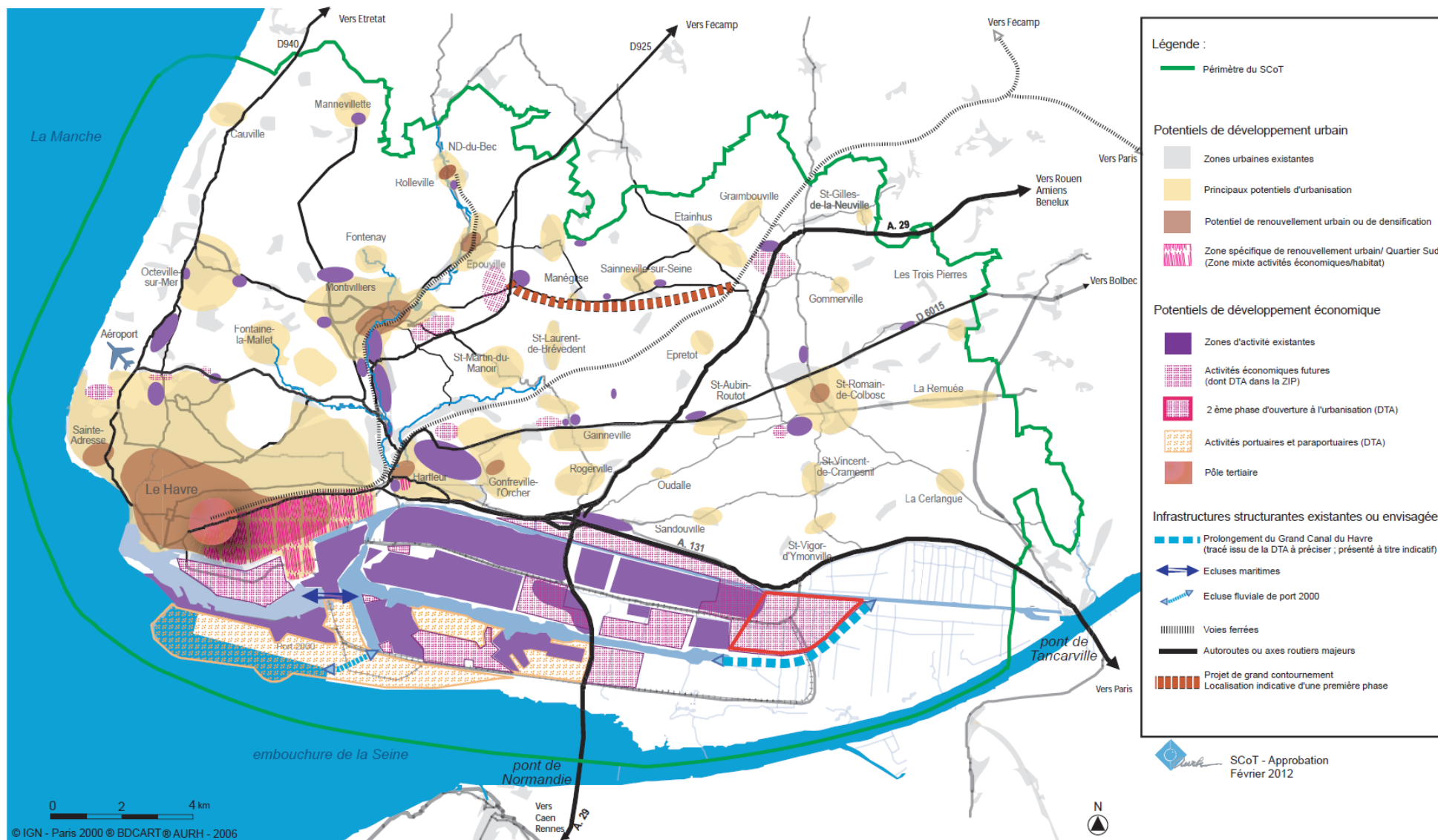
Document d'Orientations Générales

Carte 6 - Développement urbain



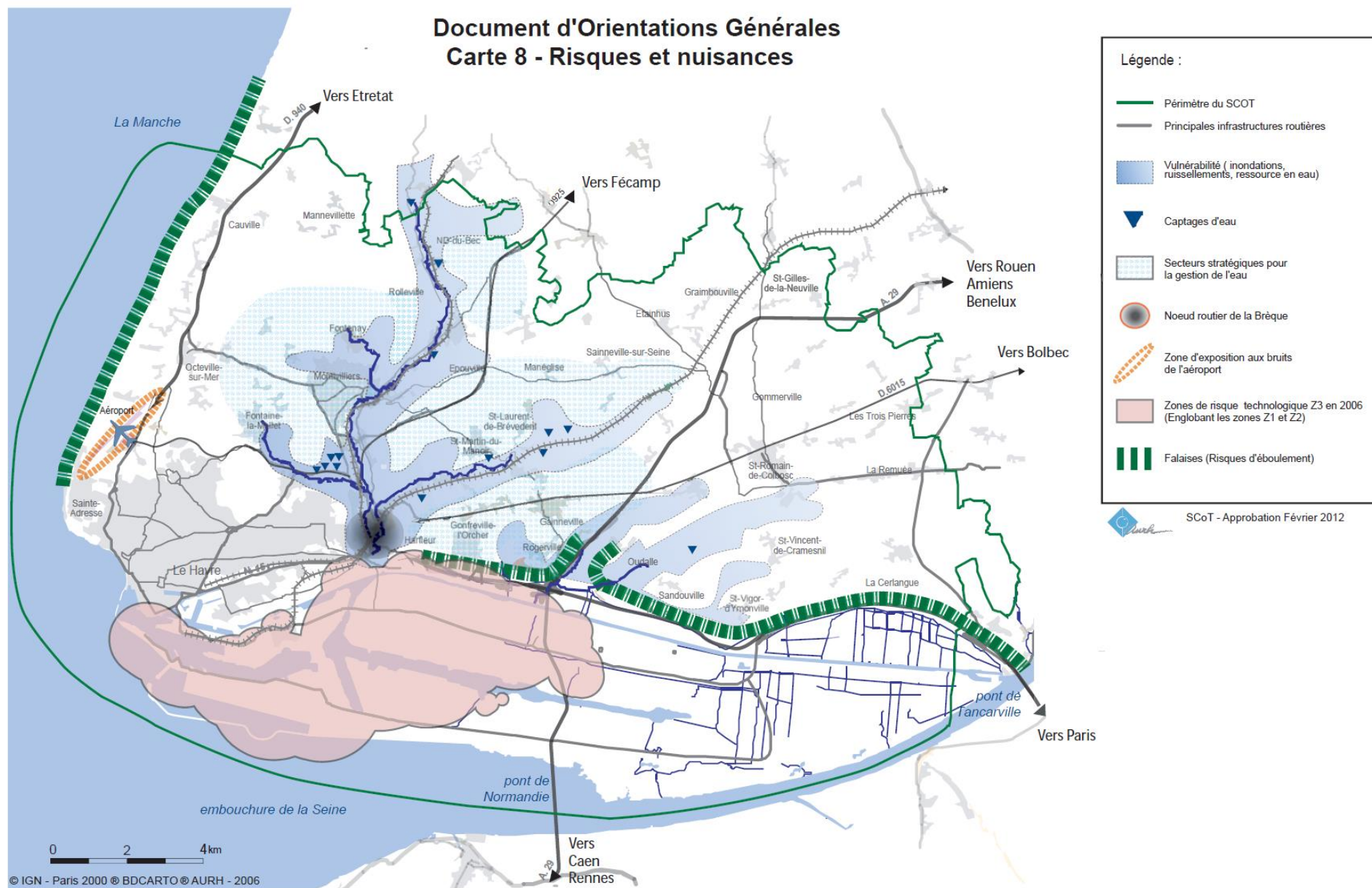
SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

Carte 7 - Espaces de développement urbain et économique



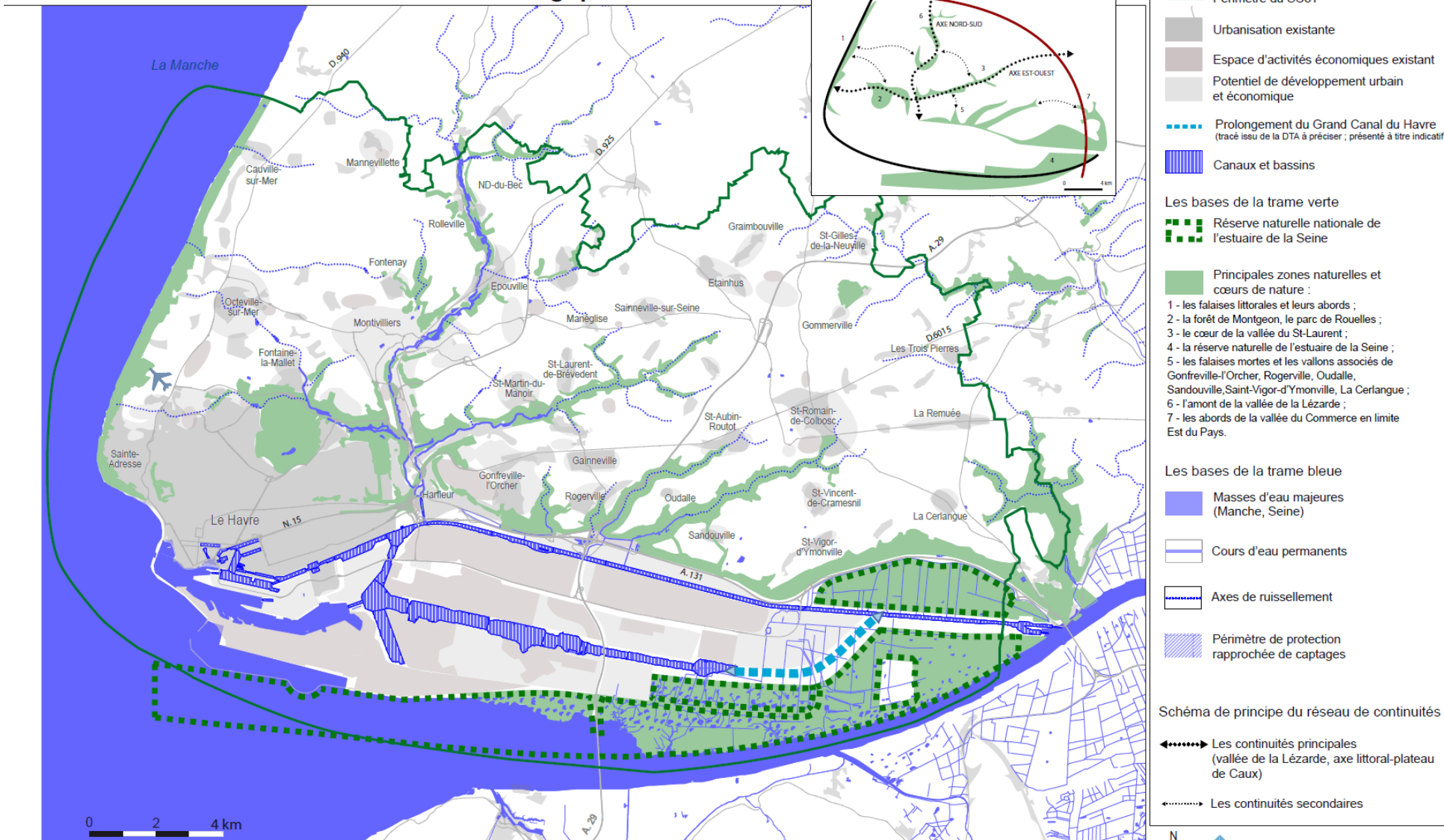
SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

Document d'Orientations Générales Carte 8 - Risques et nuisances



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

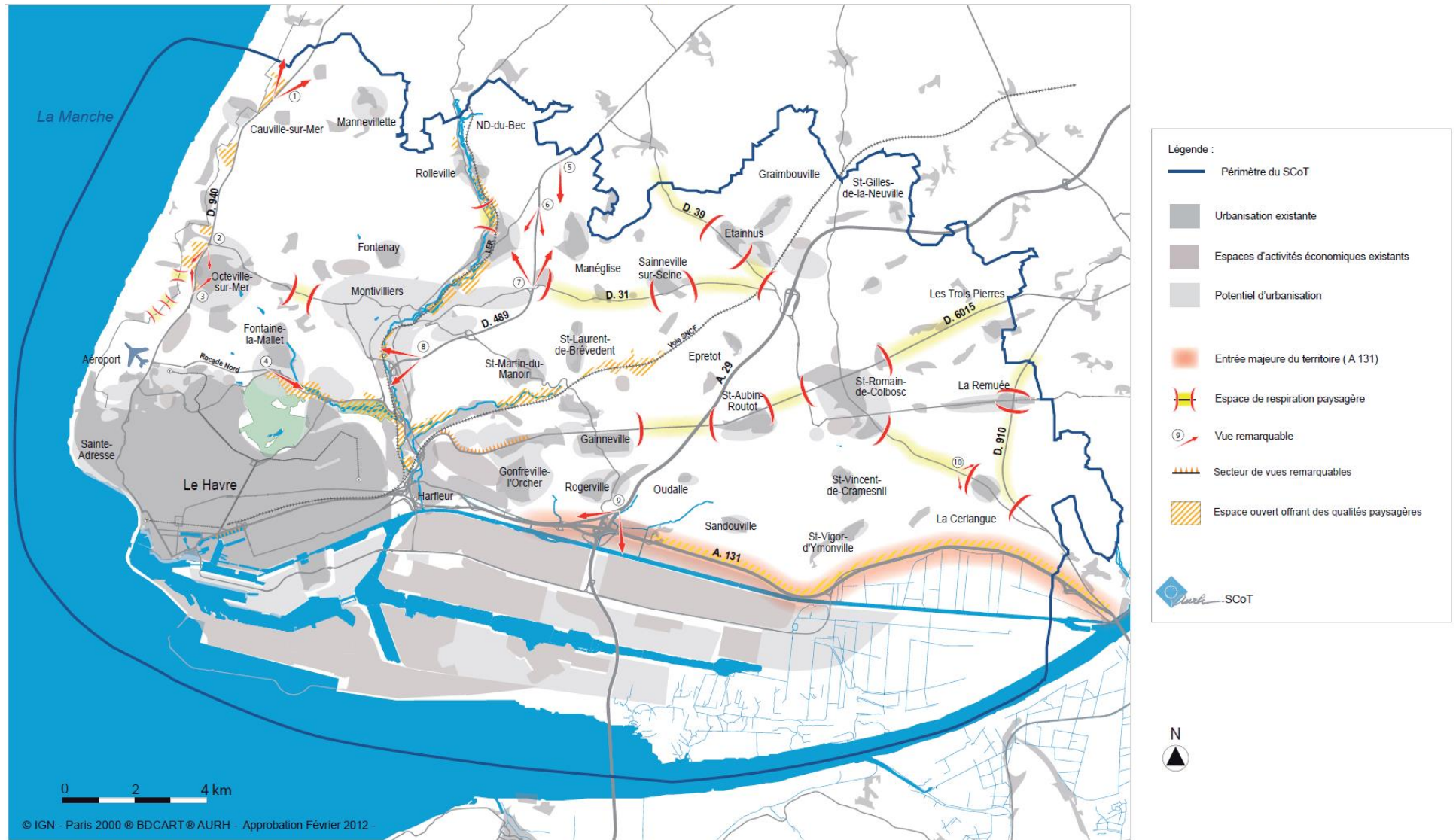
Carte 9 - La trame des continuités écologique verte et bleue



© IGN - Paris 2000 © BDCARTO © AURH - Approbation Février 2012 -

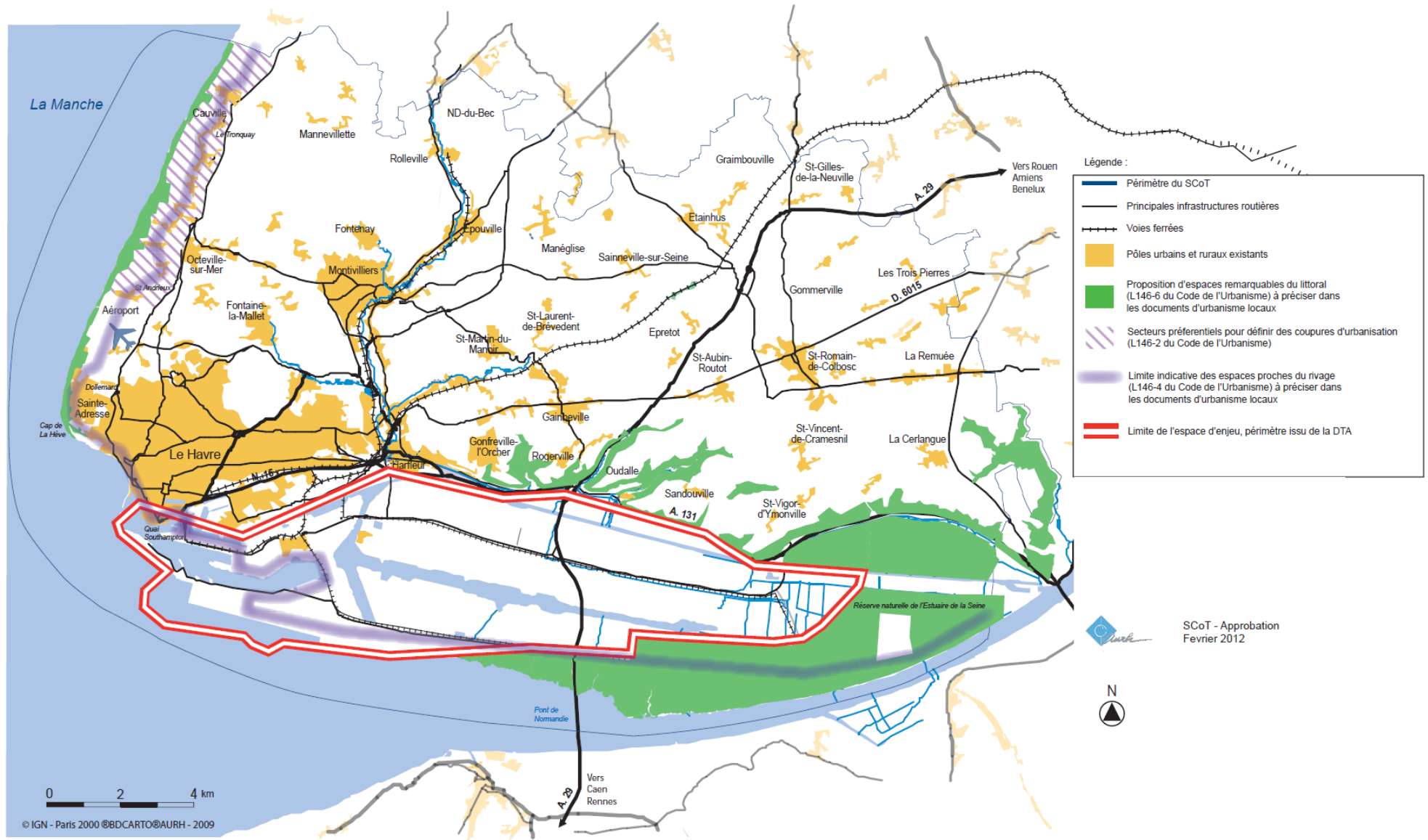
SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales (Février 2023)

Carte 10 - Eléments à valoriser dans la mise en scène du territoire (espaces perçus depuis les axes principaux)



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

Carte 11- L'espace littoral



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire –Document d'Orientations Générales
(Février 2023)

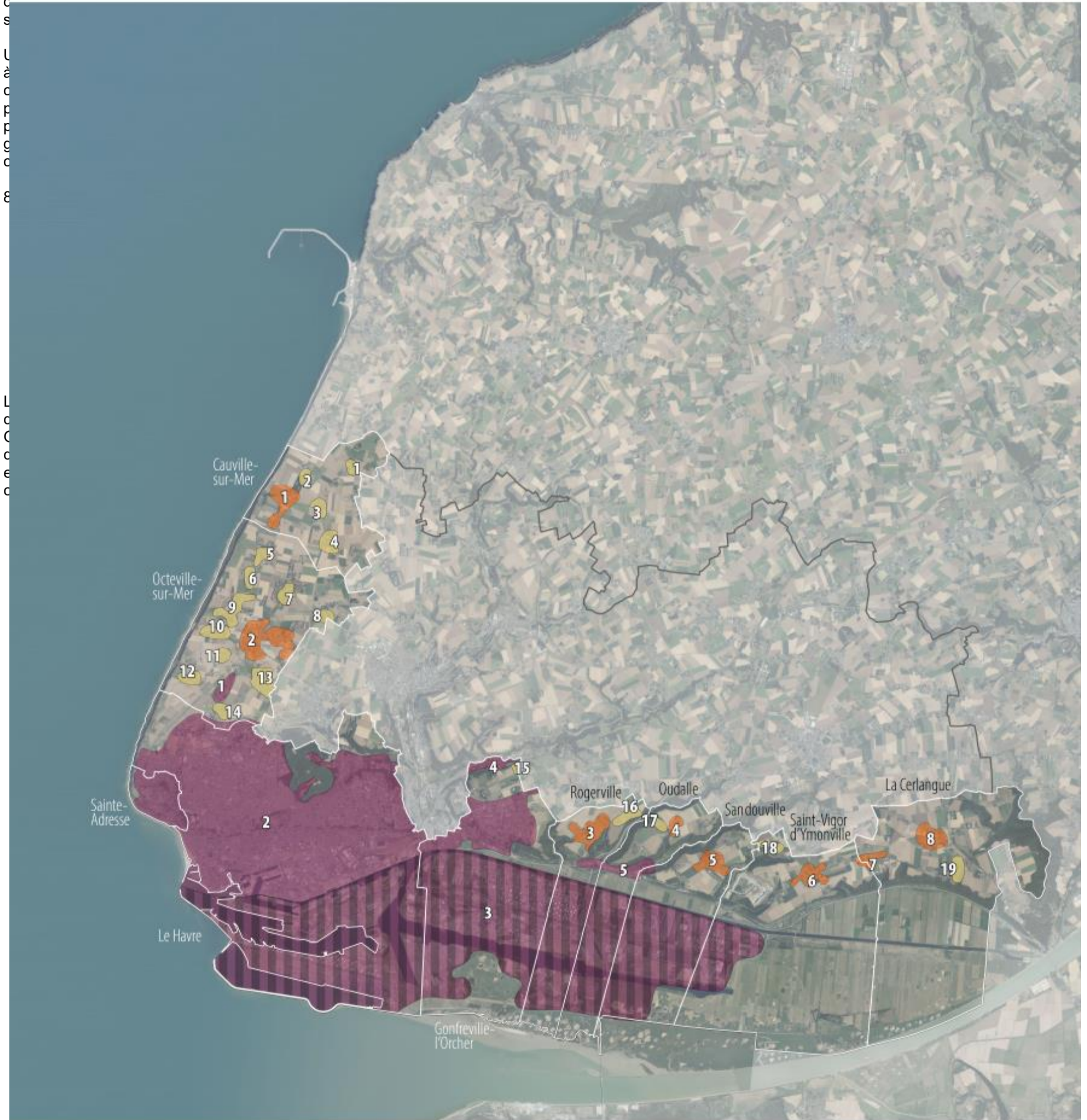
- L'existence d'éléments représentatifs de la vie collective et de la mixité fonctionnelle (commerces, services, équipements, monuments religieux, services publics, ...)

- proximité fonctionnelle pour les activités économiques et la proximité de l'eau pour l'activité portuaire ;
- présence d'infrastructures physiques et de la présente infrastructure linéaire (voie ferrée, route,...) ;

Carte n°1 - Identification des strates d'urbanisation au titre de la Loi Littoral

CLASSIFICATION DES SECTEURS

SCoT - Le Havre Pointe de Caux Estuaire



AGGLOMÉRATIONS

- 1 ZA Sidel
- 2 Agglomération du Havre, Sainte-Adresse et Gonfreville-l'Orcher
- 3 Zone Industriale-Portuaire
- 4 Gournay
- 5 ZA de Rogerville-Oudalle et la vallée

VILLAGES

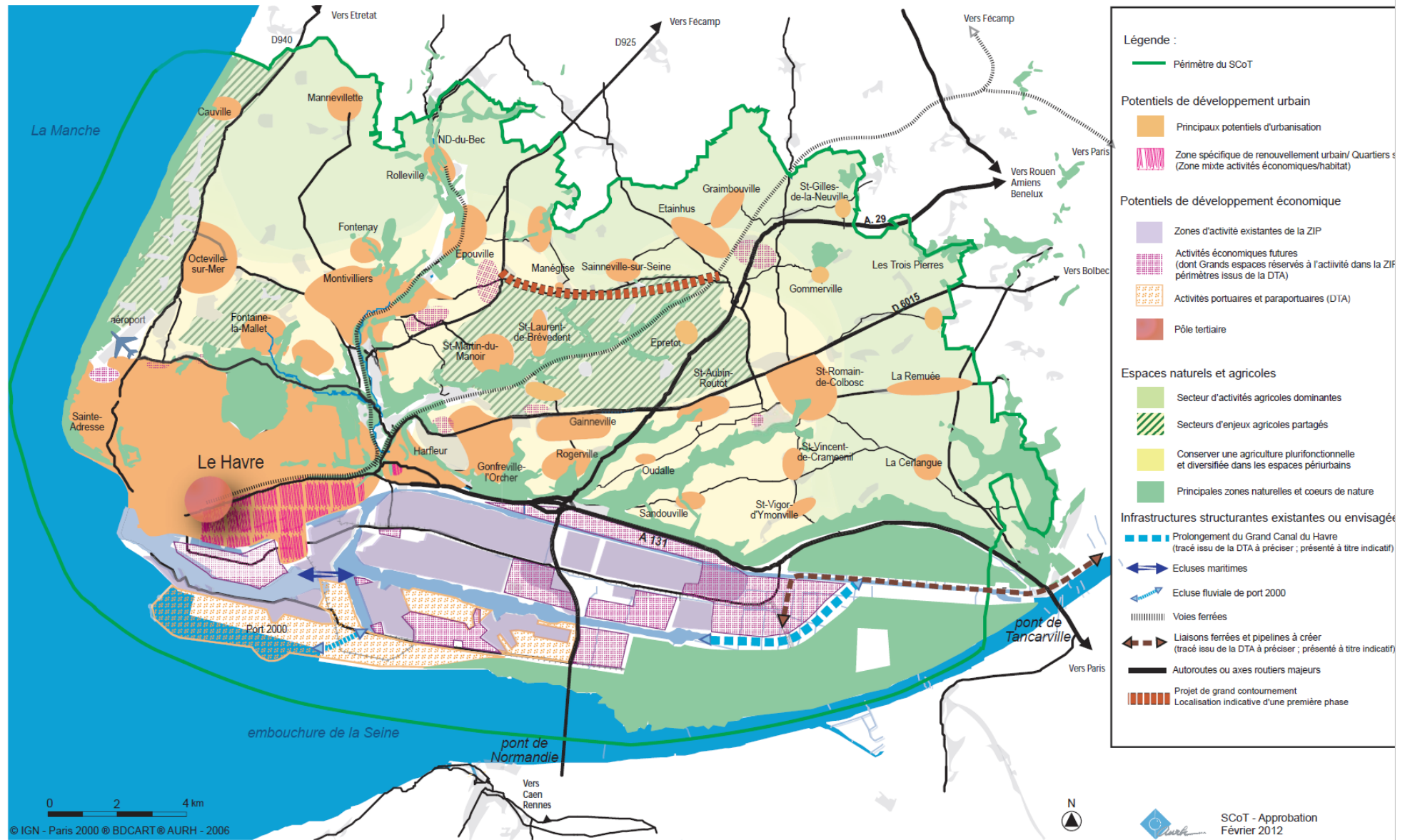
- 1 Centre-bourg de Cauville-sur-Mer
- 2 Centre-bourg d'Octeville-sur-Mer
- 3 Centre-bourg de Rogerville
- 4 Centre-bourg d'Oudalle
- 5 Centre-bourg de Sandouville
- 6 Centre-bourg de Saint-Vigor-d'Ymonville
- 7 Saint-Jean-d'Abbetot
- 8 Centre-bourg de La Cerlangue

SECTEURS DÉJÀ URBANISÉS

- 1 Buglise
- 2 Briquemare
- 3 Rimbartot
- 4 Marfauville
- 5 Le Café Blanc
- 6 Ecqueville
- 7 Saint-Supplix
- 8 Saint-Barthélémy
- 9 La Bruyère et le Cramolet
- 10 Le Croquet
- 11 Le Moulin
- 12 Saint-Andrieux
- 13 Dondeneville
- 14 Edreville
- 15 Les Cambrettes
- 16 Campemeille - Rue du Père Arson
- 17 Verguetot
- 18 Secqueville
- 19 Bocquetal

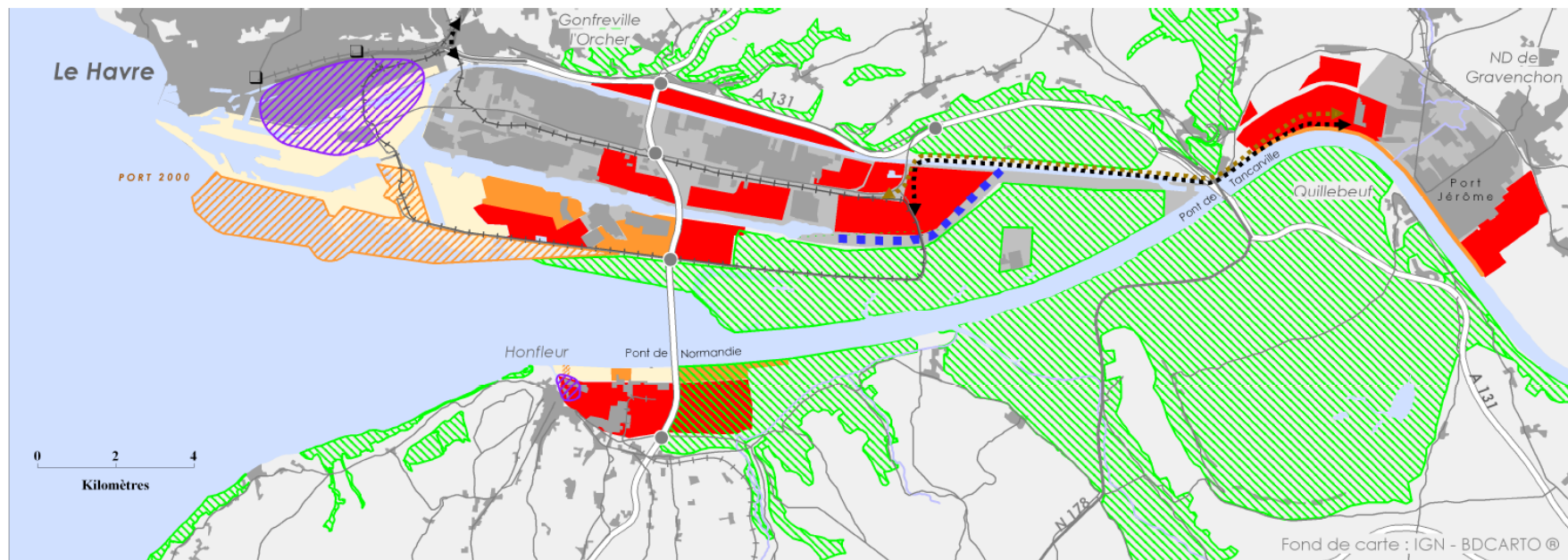


Carte 12 - Structuration à 15 ans



SCoT Le Havre Pointe de Caux Estuaire – Document d'Orientations Générales (Février 2023)

L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE : Orientations d'aménagement et de protection



ESPACES URBANISÉS

- ESPACE URBANISÉ OU RÉSERVÉ À L'EXTENSION D'ACTIVITÉS SUR PLACE
- ACTIVITÉS PORTUAIRES
- ESPACE DE RECOMPOSITION URBAINE (signalé ★ sur la carte générale)

ESPACES NATURELS À PROTÉGER

- ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL
- EXTENSION POSSIBLE DE LA ZONE PORTUAIRE ET D'ACTIVITÉS SUBORDONNÉE À LA DÉCISION DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LE POURVOI EN CASSATION CONCERNANT L'ARRÊT DE LA CAA DE NANTES DU 1^{ER} MARS 2005 QUALIFIÉE EN "ESPACES NATURELS MAJEURS COMPRENANT LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL" DANS L'ATTENTE DE CETTE DÉCISION.

ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- ACTIVITÉS PORTUAIRES ET PARAPORTUAIRES (EXTENSION) DONT PORT 2000
- GRANDS ESPACES RÉSERVÉS À L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES

- AUTOROUTES ET ÉCHANGEURS
- ROUTES NATIONALES
- AUTRES ROUTES
- RÉSEAU FERRÉ ET GARES DE VOYAGEURS
- INFRASTRUCTURES NAVIGABLES (Seine, canal de Tancarville, grand canal du Havre)

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PROJETS (tracés à préciser)

- PROLONGEMENT DU GRAND CANAL DU HAVRE
- LIAISONS FERRÉES À CRÉER
- LIAISON PIPELINE À CRÉER



Cartographie DRE de Haute-Normandie - Mars 2004

Tableau n°1 : Les vues remarquables

N°	Localisation	Orientation	Description
1	- D 940 carrefour avec la route de Briquemare	Nord-Nord-Est	-Vue panoramique identitaire sur les ondulations du plateau de Caux
2	- D 940, juste après le giratoire dans la direction du Havre	- Vue proche Sud-Sud-Est (1) - Vue en profondeur Sud-Sud-Ouest (2)	Double vue : -Vue ponctuelle sur le Clocher d'Octeville-sur-Mer et la salle de « l'espace littoral » (1) - Perspective sur les espaces agricoles et maraîchers littoraux (2)
3	- D 940, au niveau de l'entrée sud du bourg dans la direction d'Etretat	Nord centrée sur le clocher	-Vue « carte postale » : le cœur du bourg d'Octeville-sur-mer et son clocher dans une ambiance rurale
4	- Rocade Nord : Bois des Marettes en direction de Rouelles	Est dans l'axe de la vallée	-Vue plongeante dans l'axe de la vallée de la Rouelles
5	-Intersection D925/Hameau de Mouchy en direction du Havre	Sud-Sud-Est	-Perspective lointaine sur l'agglomération à l'entrée du Pays -Les grands ensembles de Caucriauville révèlent la présence encore lointaine de l'agglomération
6	-D 489 direction Le Havre, début de la descente	Sud	-Vue sur une porte du territoire (passage du vallon de Manéglise et front bâti du Mesnil)
10	- D 39, carrefour avec la D 112 en direction du bourg	Est-Sud-Est	-Vue « carte postale » sur le bourg de la Cerlangue et son clocher
Tout projet d'aménagement ou de modification importante des points de vue et de leurs abords sera soumis à étude une paysagère préalable.			

N°	Localisation	Orientation	Description
7	-Vue depuis la D31 en franchissement supérieur de la D489 en direction de Montivilliers	Nord-Nord-Ouest	-Vue panoramique en direction de la vallée de la Lézarde et l'axe de la D489
8	-Vue plongeante sur l'ambiance boisée de la vallée de la Lézarde	Ouest	-Vue frontale cadrée par les boisements situés autour de l'axe - Découverte de la vallée de la Lézarde en descente de la D 489
9	-Vue depuis le viaduc de Rogerville (A29) en direction de Caen	Sud	- Vue plongeante cadrée par l'axe du vallon de Rogerville sur l'estuaire de la Seine

(cf. Carte n°10 éléments à valoriser dans la mise en scène du territoire & I.8.9.b)