

Pièce E : Etude d'impact

Tome 1 : Choix de la variante

La présente étude d'impact a été soumise à l'avis de l'Autorité environnementale dans sa formation du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

L'avis de l'Ae CGEDD ainsi que les réponses que le maître d'ouvrage souhaite apporter sont présentés en pièce J du dossier d'enquête publique.





Sommaire

1 Structuration de l'étude d'impact et objet du présent document	5
1.1 Objet et structuration de la présente étude d'impact	6
1.1.1 Objet de l'étude d'impact	6
1.1.2 Structuration de l'étude d'impact	7
1.2 Contexte réglementaire	10
1.2.1 Raisons pour lesquelles le projet est soumis à l'étude d'impact	10
1.2.2 Raisons pour lesquelles le projet est soumis à enquête publique	11
1.3 Acteurs du projet	13
1.4 Objet du présent document	13
2 Définition du programme	15
2.1 Présentation du programme	16
2.2 Appréciation des impacts du programme	16
3 Auteurs des études	17
3.1 Rédaction de l'étude d'impact	18
3.2 Auteurs des études techniques	18
3.2.1 Géotechnique	18
3.2.2 Tracé	18
3.2.3 Ouvrages d'art	19
3.3 Expertises	19
3.3.1 Eaux superficielles	19
3.3.2 Eaux souterraines	19
3.3.3 Etudes de l'environnement naturel et zones humides	19
3.3.4 Etudes air et santé et acoustique	20
3.3.5 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes	20
3.3.6 Etudes de trafic	20
3.3.7 Agriculture et sylviculture	20
3.3.8 Paysage	20

3.3.9 Etude socio-économique	21
3.4 Contrôle extérieur des études	21
4 Etude des variantes larges	23
4.1 Introduction et définition des aires d'étude	24
4.1.1 Démarche méthodologique	24
4.1.2 Présentation du vocabulaire propre au projet	24
4.1.3 Principaux éléments de localisation utilisés	25
4.1.4 Présentation des aires d'étude	27
4.1.5 Historique des comparaisons et décisions antérieures	33
4.2 Etablissement de l'état initial, définition des enjeux et des contraintes	48
4.2.1 Environnement physique	48
4.2.2 Environnement humain	91
4.2.3 Risques naturels et technologiques	175
4.2.4 Environnement naturel	192
4.2.5 Paysage	255
4.2.6 Qualité de l'air et santé - Acoustique	270
4.2.7 Interrelations entre les différents milieux	304
4.2.8 Synthèse géographique des enjeux	312
4.3 Analyse des variantes sur le plan de l'environnement	338
4.3.1 Choix des tracés représentatifs	338
4.3.2 Comparaison des variantes globales	350
4.3.3 Synthèse de la comparaison des variantes	362
4.3.4 Solutions alternatives étudiées	364

Liste des figures 365

Liste des tableaux 370

1 Structuration de l'étude d'impact et objet du présent document

1.1 Objet et structuration de la présente étude d'impact

1.1.1 Objet de l'étude d'impact

Au stade actuel de son avancement, le projet Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 doit faire l'objet de plusieurs procédures administratives simultanées.

Dans le cadre de la procédure d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, l'étude d'impact du projet sur l'environnement est l'objet du présent document.

Le projet de liaison vise à relier l'A28 au nord à l'A13 au sud par l'est de Rouen en incluant un barreau de raccordement vers Rouen, à l'aide d'une autoroute de liaison à 2x2 voies. Il traverse deux départements : la Seine-Maritime (76) et l'Eure (27).

Le Maître d'Ouvrage est le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie.

La longueur totale du projet de contournement Est de Rouen - liaison A28-A13 est de 41,5 km et se décompose en :

- une branche reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à la Route Départementale 18e à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5 km);
- une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13 km).

Le projet présente des points d'échange avec les routes suivantes : A28, RN31, RD6014, RD95, RD18e, RD321, A13, RD6015, et la voirie locale à Incarville et Saint-Etienne-du-Rouvray.

Le projet ayant vocation à être concédé, il est conçu de façon à permettre la mise en place d'un système de péage fermé avec la mise en place de barrières de péage au niveau de chaque échangeur et au niveau de la section courante. De plus, une aire de service (ou aire de repos) ainsi qu'un centre d'exploitation pourront être

envisagés. Dans cette éventualité, ils seront couplés au diffuseur de la RD6014.

Les échangeurs pourront également comporter des aires de covoiturage.

Le projet est issu d'un long cheminement de concertations et d'études. Il s'inscrit dans la continuité de deux opérations n'ayant pas vu le jour : le « contournement Est de Rouen » et le « barreau vers l'Eure », la seconde opération ayant émergé au cours des réflexions de la première. Plusieurs phases d'études ont été réalisées pour chacun des deux projets antérieurs et ont été complétées et mises à jour lors des études préalables du présent projet de Liaison A28-A13.

L'élaboration de l'étude d'impact a permis d'une part de rassembler les données environnementales collectées et analysées lors des études préalables et d'autre part de compléter certaines d'entre-elles afin de conduire une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement.

Les objectifs de l'ensemble du projet ont été définis par les articles 1 et 3 de la décision ministérielle du 2 mars 2006 du Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.

L'article 1 concerne la partie nord du tracé (contournement est) et l'article 3 la partie sud (barreau vers l'Eure) :

« Article 1 :

Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'Est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu. Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :

- accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération ;
- délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux,

Article 3 :

Les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2X2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront

réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes.

Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :

- favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers - Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
- relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13,
- permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen. »

Le projet retenu s'inscrit au sein d'une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP) qui s'étend en moyenne sur 150 mètres de part et d'autre de l'axe central du tracé de référence. Les communes concernées par cette bande d'EPDUP sont présentées ci-dessous (27 communes) :

TABLEAU 1: LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LA BANDE D'EPDUP DE LA LIAISON A28-A13

Nom de la commune	Département
Alizay	EURE
Les Damps	EURE
Igoville	EURE
Incarville	EURE
Léry	EURE
Le Manoir	EURE
Le Vaudreuil	EURE
Val-de-Reuil	EURE
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	SEINE-MARITIME
Bois-l'Evêque	SEINE-MARITIME
Boos	SEINE-MARITIME
Fontaine-sous-Préaux	SEINE-MARITIME
Gouy	SEINE-MARITIME
Isneauville	SEINE-MARITIME
Montmain	SEINE-MARITIME
La Neuville-Chant-d'Oisel	SEINE-MARITIME
Oissel	SEINE-MARITIME
Préaux	SEINE-MARITIME
Quévreville-la-Poterie	SEINE-MARITIME
Quincampoix	SEINE-MARITIME
Roncherolles-sur-le-Vivier	SEINE-MARITIME

Nom de la commune	Département
Saint-Aubin-Celloville	SEINE-MARITIME
Saint-Aubin-Epinay	SEINE-MARITIME
Saint-Etienne-du-Rouvray	SEINE-MARITIME
Saint-Jacques-sur-Darnétal	SEINE-MARITIME
Tourville-la-Rivière	SEINE-MARITIME
Ymare	SEINE-MARITIME

Pour les études réalisées, l'aire d'étude considérée varie en fonction des thématiques abordées. Ces différentes aires d'étude sont présentées en introduction de l'état initial.

Conformément aux exigences de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, l'élaboration du projet A28-A13 à l'Est de Rouen a suivi une démarche environnementale de construction du tracé le plus favorable à l'environnement, à un coût raisonnable et dans un souci de concertation des parties prenantes (public, associations, élus, services de l'Etat, etc.). En effet, une démarche d'évitement et d'approfondissement progressif a permis notamment de procéder à une comparaison multicritères de 34 variantes globales au sein d'un périmètre d'étude complexe et très étendu sur le territoire est de Rouen.

Ce périmètre d'étude s'étend :

- de l'A28 au nord au niveau d'Isneville et de Quincampoix,
- à l'A13 et l'A154 au sud au niveau d'Incarville,
- à la forêt de la Londe-Rouvray à Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray à l'ouest,
- au cours d'eau de l'Andelle et au Bois des Essarts à l'est.

Plusieurs propositions de passage (variantes) ont été étudiées pour tous les tronçons du fuseau.

Suite à une comparaison de variantes poussée, une seule variante a été retenue et a permis de définir une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ou bande d'EPDUP. Si des modifications interviennent dans les étapes ultérieures du projet, celui-ci restera cependant circonscrit à cette bande.

Cette bande à une largeur moyenne de 300 mètres, avec quelques adaptations notamment au niveau des échangeurs. Elle joint l'A28 et l'A13 en passant par la commune de Gouy, au niveau de laquelle une autre branche permet de rejoindre la RD18E en rive gauche de la Seine.

La carte en page 7 présente le périmètre d'étude, ainsi que la bande d'EPDUP.

1.1.2 Structuration de l'étude d'impact

La présente étude d'impact est divisée en plusieurs parties :

- Résumé Non Technique ;
- Tome 1 : Présentation de l'état initial large à l'échelle de toutes les variantes étudiées et de la comparaison des variantes. Les données de l'état initial présentées dans ce tome ont servi de support à la comparaison des variantes ayant permis de choisir un tracé.
- Tome 2.1 : Présentation des autres parties de l'étude d'impact, notamment :
 - un affinement de l'état initial avec un resserrement autour des enjeux situés dans la bande d'EPDUP et une mise à jour de certaines données pour évaluer au plus juste les impacts ;
 - une analyse environnementale des optimisations réalisées en phase de conception du projet ;
 - une présentation du projet retenu ;
 - la définition des impacts du projet et des mesures mises en œuvre pour en limiter les effets (démarche éviter/réduire/compenser) ;
 - une étude de la compatibilité avec les documents d'urbanisme et autres plans et schémas ;
 - une présentation des méthodologies employées dans l'étude d'impact.
- Tome 2.2 : Etude d'incidences Natura 2000
- Tome 3 : Atlas cartographique accompagnant les autres tomes. Il présente les enjeux sur l'aire d'étude élargie à l'échelle de toutes les variantes, puis se recentre sur les enjeux situés dans la bande d'EPDUP. Sont également présentés les impacts induits par le tracé du projet ainsi que les mesures mises en œuvre.

L'étude d'impact est rédigée de manière pédagogique et accessible aux non spécialistes.

Un résumé non technique, fourni à part, s'attache à présenter le contenu de l'ensemble de l'étude d'impact de manière synthétique mais exhaustive.

Il a été pris le parti de la plus grande transparence possible pour la constitution du dossier d'étude d'impact. Ceci explique ce double état initial qui permet au lecteur de connaître les éléments du diagnostic ayant servi à la comparaison des variantes.

Le premier état initial, présenté dans le tome 1, a un degré de précision qui correspond à celui nécessaire pour réaliser la comparaison des variantes. Les données mentionnées ou utilisées sont issues des études antérieures et leur temporalité s'arrête au 1^{er} janvier 2012, date à laquelle le tracé préférentiel a été retenu. Les données ultérieures mentionnées correspondent aux informations les plus récentes, au niveau du périmètre d'étude, et n'ont pas d'incidence sur la comparaison des variantes.

Le tome 2 présente un état initial à l'échelle de la bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP), construite à partir de la solution retenue ainsi que l'étude des incidences sur les sites Natura 2000.

Résumé non technique

Tome 1
Etat initial et étude des variantes
larges avec choix de la variante

Tome 2.1
Affinement de l'état initial et
étude de la variante retenue et
de ses impacts

Tome 2.2
Etude d'incidences Natura 2000

Tome 3
Atlas cartographique

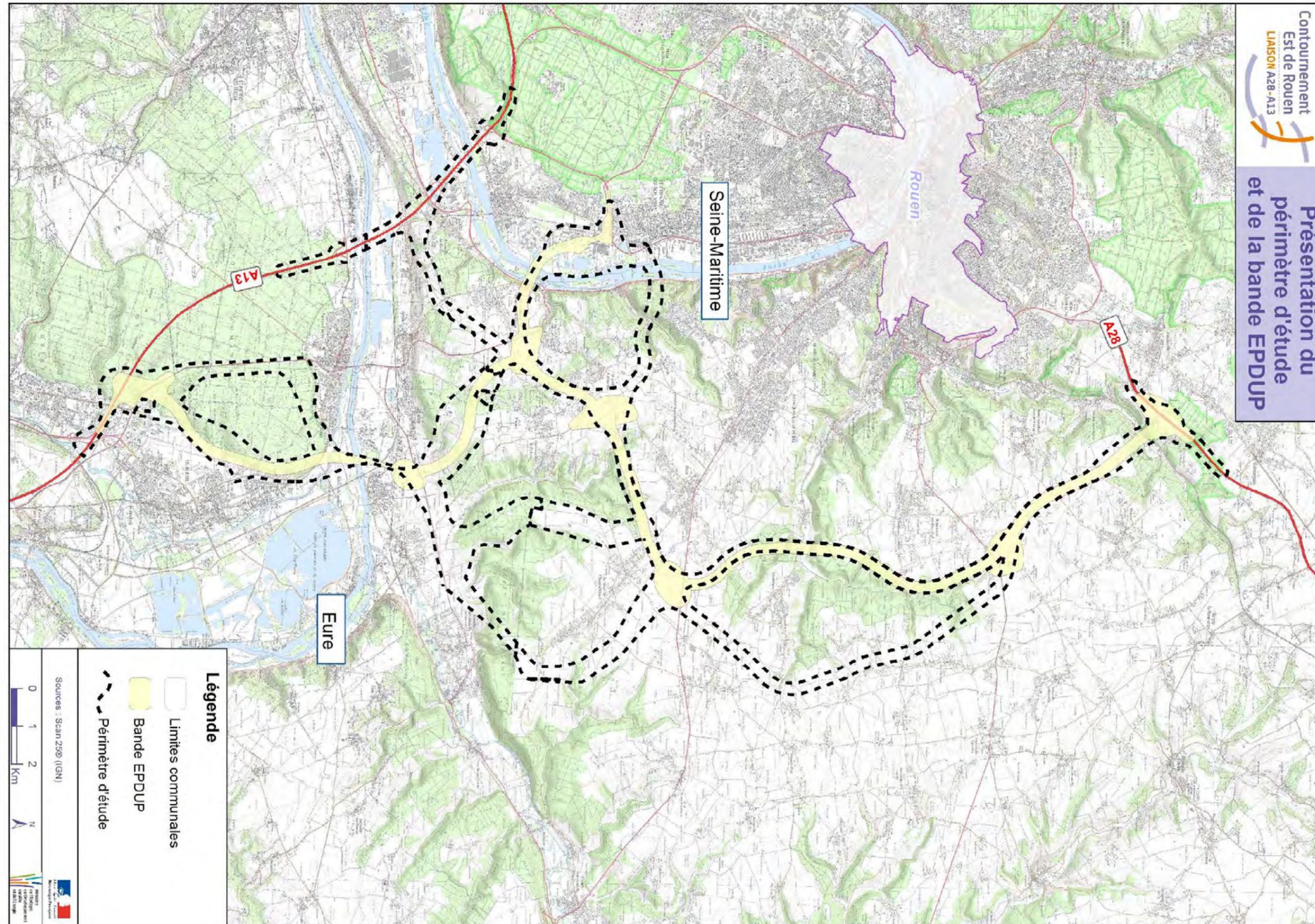


FIGURE 1 : PERIMETRE D'ETUDE ET BANDE D'EPDUP DU PROJET DE LIAISON A28-A13

1.2 Contexte réglementaire

1.2.1 Raisons pour lesquelles le projet est soumis à l'étude d'impact

L'opération entre dans le cadre des articles L 122-1 et suivants du Code de l'Environnement des « projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine ». Elle doit donc être précédée d'une étude d'impact.

L'article 230 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 sur l'engagement national pour l'environnement a modifié l'article L122-1 dans le code de l'environnement qui stipule : « I. — Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. ».

Les dispositions réglementaires applicables aux études d'impact sont régies par les dispositions de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, de l'article annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement ainsi que le Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. Le présent projet est concerné par cette nouvelle nomenclature, en particulier les points suivants :

- 6° Infrastructures routières :
 - a) Travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs : **soumis à étude d'impact.**
- 7° Ouvrages d'art :
 - a) Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres : **soumis à étude d'impact.**
 - b) Tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 mètres : **soumis au cas par cas.**

- 48° Affouillements et exhaussements du sol :
 - A moins qu'ils ne soient nécessaires à l'exécution d'un permis de construire, les affouillements et exhaussements du sol dont la hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou la profondeur, dans le cas d'un affouillement, excède deux mètres et qui portent sur une superficie égale ou supérieure à deux hectares : **soumis à étude d'impact.**
- 51° Défrichements et premiers boisements :
 - a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares : **soumis à étude d'impact.**

Le projet de Liaison A28-A13 entre dans ce cadre, c'est pourquoi sa mise en œuvre implique préalablement la réalisation d'une étude d'impact.

Selon les dispositions figurant à l'alinéa II de l'article R122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact présente :

- 1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 3 - Justification et description du projet retenu du dossier d'étude d'impact ;**
- 2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments. **Cette partie est présentée dans le tome 1 chapitre 4 - Etude des variantes larges du dossier d'étude d'impact, assorti du tome 3 qui contient les illustrations cartographiques. Un affinement de cet état initial à l'échelle de la bande d'EPDUP et comprenant des mises à jour de données est**

présenté dans le tome 2 chapitre 2 - Affinement de l'état initial, assorti du tome 3 ;

- 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 4 - Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées du dossier d'étude d'impact et chapitre 5 Effets potentiels du projet sur la santé et chapitre assorti du tome 3 qui contient les illustrations cartographiques ;**
- 4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique et/ou ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 8 - Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus du dossier d'étude d'impact ;**
- 5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu. **Cette partie est présentée dans le tome 1 chapitre 4.3 Analyse des variantes au plan de l'environnement ;**
- 6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 9 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables, articulation avec les plans,**

schémas et programmes et prise en compte du SRCE du dossier d'étude d'impact ;

- 7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :
 - éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
 - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3°.

Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 4 - Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées, chapitre 6.2 Modalités de suivi des mesures et chapitre 6.3 Estimation du coût des mesures du dossier d'étude d'impact, assorti du tome 3 qui contient les illustrations cartographiques ;

- 8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 10 - Présentation des méthodes utilisées et principales difficultés rencontrées du dossier d'étude d'impact ;**
- 9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 10 - Présentation des méthodes utilisées et principales difficultés rencontrées du dossier d'étude d'impact ;**
- 10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation. **Cette partie est présentée dans le tome 1 chapitre 3 - Auteurs des études du dossier d'étude d'impact ;**

- 12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. **Cette partie est présentée dans le tome 1 chapitre 2 - Définition du programme du dossier d'étude d'impact.**

Le projet étant une infrastructure de transport visée aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 issu du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 cité précédemment. L'article R122-5 précise que l'étude d'impact comprend en outre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 4.3.3 Impacts du projet sur l'environnement humain et mesures envisagées - Contexte démographique et socio-économique du dossier d'étude d'impact ;**
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitres 4.3.4 Impacts du projet sur l'environnement humain et mesures envisagées – Agriculture et 4.3.5 Impacts du projet sur l'environnement humain et mesures envisagées – Sylviculture du dossier d'étude d'impact ;**
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L1511-2 du code des transports. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 7.1 - Analyse des coûts collectifs de pollution du dossier d'étude d'impact ;**
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 7.2 - Bilan énergétique du dossier d'étude d'impact ;**
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul

utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. **Cette partie est présentée dans le tome 2 chapitre 10 - Présentation des méthodes utilisées et principales difficultés rencontrées du dossier d'étude d'impact.**

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

L'alinéa I dudit article indique que « Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine » et l'alinéa IV précise qu'afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique. **Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document à part.**

1.2.2 Raisons pour lesquelles le projet est soumis à enquête publique

Lorsqu'un projet faisant l'objet d'une procédure de déclaration publique est soumis à étude d'impact, ce sont les dispositions du Code de l'environnement qui s'appliquent pour la procédure d'enquête publique. L'enquête publique porte également sur la mise en compatibilité de documents d'urbanisme, des expropriations et un classement autoroutier. L'enquête publique peut être menée au titre du Code de l'environnement, ainsi que du Code de l'expropriation, du Code de l'urbanisme et du Code de la voirie routière.

En application de l'article L.123.2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le code de l'environnement.

Enquête publique au titre du Code de l'Environnement

La législation applicable aux enquêtes publiques lancées dans le cadre d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement découle initialement de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, également dénommée « loi Bouchardeau », et a été codifiée aux articles L 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

La loi 2010-788 portant engagement national pour l'environnement en date du 12 juillet 2010 a procédé à une réforme de la législation relative à l'enquête publique en son article 236, anciennement issue des dispositions de la loi Bouchardeau. En application de cette loi, le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement a procédé à une modification du régime d'enquête publique en modifiant les articles R123-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'article L 123-2 du Code de l'Environnement, dans sa nouvelle version, indique que « font [notamment] l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 à l'exception des projets de création d'une zone d'aménagement concerté et des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ».

Enquête publique au titre du Code de l'Expropriation

L'article L 1 du Code de l'expropriation indique la nécessité de réaliser une enquête publique préalablement à toute expropriation :

« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

L'article L110-1 du Code de l'expropriation renvoie au code de l'environnement pour les enquêtes publiques menées au titre de l'environnement et de l'expropriation :

« L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} de ce code. »

Enquête publique portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ainsi qu'il est stipulé à l'article L. 123-14 du Code de l'urbanisme : « Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. »

Les dispositions législatives relatives à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique (articles L. 123-14, L. 123-14-2, L. 123-15 et L. 123-18 du Code de l'urbanisme) sont

remplacées – à compter du 1^{er} janvier 2016, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du Livre I^{er} du code de l'urbanisme (exception faite du dernier alinéa du II de l'article L. 123-14-2 dont l'abrogation ne prendra effet qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du Livre I^{er} du Code de l'urbanisme) – par les dispositions des articles L. 153-54 à L. 153-59 du Code de l'urbanisme.

Les dispositions législatives relatives à la mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale avec un projet déclaré d'utilité publique (articles L. 122-11-1, L. 122-15, L. 122-16-1 et L. 122-18 du Code de l'urbanisme) sont remplacées – à compter du 1^{er} janvier 2016, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du Livre I^{er} du code de l'urbanisme – par les dispositions des articles L. 143-44 à L. 143-50 du Code de l'urbanisme.

L'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du Livre I^{er} du Code de l'urbanisme a été prise en compte dans le cadre de la rédaction du dossier d'enquête publique

Enquête publique au titre du Code de la voirie routière

Le classement d'une voirie en autoroute nécessite une enquête publique selon le Code de la voirie routière, article R122-1 :

« Le classement dans la catégorie des autoroutes :

- D'une route nouvelle ou d'une route projetée ;
- D'une route nationale existante,

est prononcé par décret en Conseil d'Etat, pris après enquête publique. Ce décret peut en même temps prononcer la déclaration d'utilité publique de la route ainsi classée ou d'une de ses sections.

Le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service. L'ouverture de l'enquête publique est autorisée par le ministre chargé de la voirie routière nationale.

[...] »

1.3 Acteurs du projet

Le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) assure la maîtrise d'ouvrage du projet, représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie.



1.4 Objet du présent document

Le corps principal de l'étude d'impact a été divisé en deux tomes qui relèvent chacun d'une chronologie propre : le premier tome relève d'un premier état initial à l'échelle de toute l'aire d'étude dans laquelle s'inscrivent les variantes et de la définition de la variante préférentielle, tandis que le tome 2.1 resserre l'état initial autour de cette variante, décrit ses caractéristiques techniques ainsi que ses impacts, les mesures à mettre en œuvre pour réduire ses impacts, et sa compatibilité avec les principaux plans et schémas.

Le choix de la variante est donc l'événement qui sépare temporellement les deux tomes.

Plus précisément, le présent tome 1 de l'étude d'impact comprend :

- Un préambule à l'étude d'impact dont la présentation des acteurs du projet,
- La définition du programme,
- La présentation des auteurs de l'étude d'impact mais également des études techniques,
- Un état initial élargi à l'échelle de l'aire d'étude ; l'état initial présenté ici peut être considéré comme introductif vis-à-vis d'un état initial plus affiné présenté dans le tome 2.1,
- La comparaison des variantes et le choix de la solution retenue, en revenant sur les choix historiques depuis 1990.

Pour la compréhension du présent tome, il est important de consulter en parallèle le **tome 3, l'atlas cartographique**, dont la première partie permet de localiser les enjeux évoqués ici. Cet atlas est un

complément visuel à la présente étude. L'icône  permet de repérer les paragraphes où il est fait référence à l'atlas. L'atlas doit être consulté avec le tome associé afin d'avoir une exhaustivité de l'information.

De plus, **un glossaire et un lexique des acronymes sont inclus dans le guide de lecture** du dossier d'EPDUP. Les mots qui y sont présentés sont identifiés dans le document par une astérisque*.

