

## 9 Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables, articulation avec les plans, schémas et programmes et la prise en compte du SRCE

## 9.1 Etude de la compatibilité avec les documents d'urbanisme réglementaire

### 9.1.1 Schémas de cohérence territoriale

Le Schéma de Cohérence Territoriale<sup>4</sup> (SCoT), créé par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), expose :

- le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.
- les orientations générales et détermine les grands équilibres du territoire. Pour mettre en oeuvre le Projet d'Aménagement et de Développement Durables retenu, il fixe, dans le respect des principes précédemment énoncés, les orientations et les objectifs de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et détermine les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. A ce titre, le SCoT définit notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Le SCoT détermine les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peut en définir la localisation ou la délimitation. Le SCoT peut définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport,

nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

### SCoT Seine-Eure Forêt de Bord

#### Présentation générale du document

Le territoire du SCoT Seine-Eure Forêt de Bord couvre les 29 communes de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, les 7 communes de la communauté de communes Seine-Bord et la commune de Portejoie. Il s'applique à 8 communes concernées par le projet : Alizay, Les Damps, Igoville, Incarville, Léry, Le Manoir, Le Vaudreuil et Val-de-Reuil.

Il a été approuvé le 14 décembre 2011.

Un des sujets prioritaires du pôle et de sa commission développement économique est la logistique. Il s'agit principalement des réflexions à l'échelle de l'axe Seine et des projets majeurs que sont Seine-Sud (Métropole Rouen Normandie) et Pîtres-Le Manoir-Alizay (Agglomération Seine-Eure).

#### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le projet est présenté dans les projets d'aménagement routier du document sous l'aspect du barreau Eurois, en ces termes « projet d'envergure qui permettrait de rejoindre le futur contournement de l'agglomération Rouennaise à l'A13. Il a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Nationale du Débat Public fin 2005 (et approbation ministérielle du 2 mars 2006) et prévoit la traversée de la Seine au niveau de la commune du Manoir jusqu'à l'échangeur d'Incarville selon trois variantes (le long de la Seine, le long de la Forêt de Bord, à travers la Forêt de Bord). Le Préfet a demandé que le niveau d'études soit porté à celui du contournement Est pour permettre de lancer l'enquête publique au premier trimestre 2008. Les études d'incidences et études d'impacts réalisées à l'occasion du choix du tracé préférentiel seront à prendre en compte dans l'élaboration de l'évaluation environnementale du SCoT. »

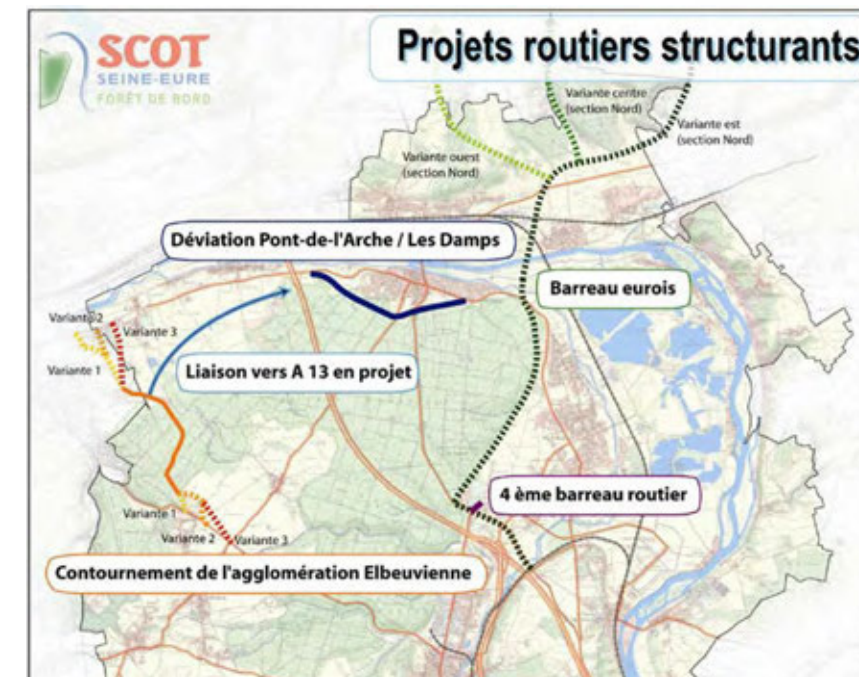


FIGURE 384 : PROJETS ROUTIERS STRUCTURANTS DANS L'ETAT INITIAL DU SCoT SEFB

Le projet est évoqué dans l'état initial, le diagnostic territorial et le PADD comme :

- améliorant l'accessibilité et le rayonnement économique des communes des rives de Seine (désenclavement de la plaine de l'Andelle) et le binôme Pont de l'Arche – les Damps.
- Une solution efficace de raccordement de la future plate-forme trimodale au réseau routier national (éco-condition de réalisation de la nouvelle plate-forme d'activités)
- renforçant le statut du SCoT Seine Eure Forêt de Bord comme nœud d'échange du Val de Seine Normand dans la Basse Seine
- posant question vis-à-vis de la gestion des captages connus et des réserves hydrogéologiques non encore exploitées. Le document cite le Champ captant des Hauts Prés mais l'étude d'impact n'identifie pas d'impact sur ce champ.
- un projet à « Mener à bien [pour] réduire les émissions [de polluants aériens] de 17% par rapport à un scénario « au fil de l'eau » (étude ARIA Technologie PDU Rouen) ». Les résultats des études menées dans le cadre de l'étude d'impact sur la qualité de l'air ne permettent pas de corroborer ces chiffres (augmentation des polluants, mais de façon plus diffuse, en dehors des zones urbanisées).

- Source de risque TMD – ce risque a été pris en compte dans l'étude d'impact ; il reste modéré et est globalement réduit par rapport à la situation actuelle de passage des poids lourds dans Rouen
- Source potentielle de morcellement et enclavement des espaces interstitiels et consommation d'espaces naturels – ces enjeux sont pris en compte, des compensations et un AFAF sont mis en place
- Facteur de perturbation et d'enclavement qui risque de banaliser l'identité territoriale des secteurs concernés – de nombreux rétablissements de routes seront opérés et le projet permettra de désenclaver la vallée de l'Andelle. De plus, le projet passe en marge des villages et ne devrait pas altérer leur identité
- Facteur de risque de voir s'amplifier le phénomène d'évasion économique et commerciale vers Rouen en l'absence de politique volontariste.

A noter que le projet n'apparaît cependant pas dans le DOG parmi les équipements en matière de déplacement et de transport nécessaires à la mise en œuvre du scot.

Le SCOT indique à plusieurs reprises que la réalisation du projet de liaison A28-A13 reste conditionnée à :

- une concertation publique active permettant à chaque composante d'acteurs (le Syndicat Mixte, les Personnes Publiques et les populations du territoire) d'exprimer ses propositions - Le cheminement du projet s'attache à mettre en place cette concertation active
- l'actualisation de l'évaluation environnementale emportant la mise en compatibilité du document
- des garanties majeures de conservation de l'ensemble des équilibres environnementaux : choix du tracé le plus performant sur le plan du développement durable, sans effets aggravants sur les équilibres écologiques des sites qu'elle traversera, sans remise en cause de la qualité de vie des espaces résidentiels existants et programmés – la comparaison des 34 variantes et le travail opéré dans le cadre de l'étude d'impact s'est efforcé de répondre à ces exigences.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les principales orientations du PADD sont les suivantes :

- 1.1. La mobilité comme vecteur du développement durable
- 1.2. La protection de l'environnement comme condition de réussite du développement durable
- 1.3. La satisfaction des besoins d'habitat et l'engagement pour la mixité sociale comme facteur d'équilibre
- 1.4. Diversifier les moteurs de la croissance économique
- 2.1. Asseoir le rayonnement régional du territoire du SCoT
- 2.2 Eriger l'agglomération Louviers-Val de Reuil au statut de pôle d'équilibre de la Région Urbaine
- 2.3 Garantir la constitution de pôles d'équilibre

Sur l'axe 1 de la mobilité, le projet participera aux actions « Développer le réseau de transports collectifs » et « Intensifier les capacités d'échanges avec la Métropole régionale ». Sur l'axe 2.1, le projet participe aux actions « Devenir un noeud du réseau d'échange du Val de Seine » et « Mettre en œuvre le nouveau secteur stratégique de développement (zone de croissance de la plaine de confluence Seine-Andelle) ». Le projet aura aussi un rôle pour le 2.2 puisqu'il améliorera la desserte du pôle Louviers-Val-de-Reuil.

Les axes du Documents des Orientations Générales (DOG) sont :

- 1] Les orientations pour l'organisation de l'espace et la restructuration des espaces Urbanisés
- 2] Les espaces et sites naturels et urbains à protéger
- 3] Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers
- 4] Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat
- 5] Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des activités économiques
- 6] Les objectifs relatifs à la protection des paysages et la mise en valeur des entrées de villes
- 7] Les objectifs relatifs à la prévention des risques et des nuisances
- 8] La réduction des mobilités contribuant au réchauffement climatique et la cohérence entre urbanisation et transport en commun
- 9] Les équipements nécessaires à la réalisation du SCoT
- 10] Déclinaison cartographique du Document d'Orientation Générales d'aménagement par infra-territoire

Le projet est particulièrement en lien avec les axes 2, 3, 6, 7 et 8 :



TABLEAU 95 : PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS DU DOG DU SCOT SEFB ET REPONSE DU PROJET

Axe	Orientation	Prescription (P) - recommandation (R) en lien avec le projet	Nature (P) ou (R)	Réponse donnée par le projet
2	Préserver les zones d'intérêt écologique - Indice 2 (voir carte ci-après)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préservation des espaces, de leur spécificité et de leur fonctionnalité par une éventuelle restauration et une gestion adaptée pour les zones aquatiques et humides connexes, les zones boisées et les coteaux crayeux.</li> <li>- Conservation des haies, des vergers, des arbres têtards par un renouvellement progressif et continu.</li> <li>- Conservation des arbres creux et sénescents</li> <li>- Lutte contre les espèces invasives</li> </ul>	R	Ces mesures sont prises en compte par le projet.
2	Prise en compte de la protection des zones humides dans le SCoT	Les projets d'urbanisation ne devront pas conduire à la destruction ou la dégradation des zones humides. Des exceptions pourront être accordées pour les projets dont l'intérêt général aura été démontré, ainsi que l'impossibilité de les réaliser à l'écart des zones humides, et sous réserve de compenser les impacts par la création de nouvelles zones humides.	P	Les zones humides impactées seront compensées.
2	Construire la Trame Verte et Bleue du territoire du SCoT	Les corridors ne pourront pas faire l'objet d'ouverture à l'urbanisation intégrale de leurs emprises.	P	Le projet intersecte certains corridors sur une portion de ceux-ci et les rétablit à l'aide de passages à faune.
3	La préservation des zones agricoles et forestières	Les espaces agricoles accueillent en premier lieu les exploitations agricoles (bâtiments, ouvrages). Les équipements d'intérêt général et les infrastructures routières y sont admis sous réserve d'être limités et argumentés sur leur nécessité technique quant à leur localisation. Tout défrichement significatif d'un espace boisé (environ 1 ha) devra faire l'objet d'une compensation par reboisement si perte de biodiversité.	P	Des compensations de milieux boisés détruits par le projet sont prévues.
3	La réalisation des zones tampons en interface avec les espaces agricoles et naturels	Création d'interfaces vertes d'une profondeur variant de 5 mètres (largeur minimale) à 10 mètres au contact de la zone naturelle ou agricole	R	De part et d'autre de la chaussée est prévue une zone intermédiaire d'une dizaine de mètres jusqu'à la clôture. Ces zones seront en partie enherbées et potentiellement arborées. De plus, les aménagements paysagers du projet prévoient des intégrations paysagères arborées sur certaines sections du tracé.
6	Les Grandes Composantes Sensibles du Paysage	Concernant le cône de vue et panorama de la Côte des Deux amants, les infrastructures routières situées dans ce panorama doivent avoir les impacts visuels les plus restreints possibles.	P	Le panorama depuis le promontoire de la Côte des 2 Amants est un enjeu important pris en considération par le projet.
6	Les grandes crêtes paysagères des vallées de la Seine, de l'Eure, de l'Iton et de l'Andelle.	Le plus souvent boisées, ces lignes de crête doivent être conservées en l'état pour prévenir les impacts lourds dans le grand paysage. Ces crêtes seront protégées des implantations et des constructions qui devront s'établir en recul des lignes de visibilité perceptibles à partir des vallées.	P	Le projet est visible depuis certaines lignes de crête.
7	Intégrer le risque inondation dans les projets d'aménagement		P	Le projet prend en compte le risque inondation et n'est pas de nature à l'aggraver.
7	Prendre en considération les risques technologiques		P	Le projet prend en compte le risque industriel et est de nature à réduire le risque TMD par report de trafic hors des zones les plus densément peuplées.
8	Conditionner chaque mise à niveau du réseau routier à la meilleure intégration environnementale	Le PADD du SCoT a considéré ce projet de liaison vers l'A13 comme exigeant des mesures de forte intégration environnementale et paysagère nécessitant la Mise en Compatibilité du SCoT et de son Evaluation Environnementale par l'État et l'instauration d'un débat public permettant à chacun de prendre connaissance et d'émettre son avis.	P	voir "Contenus évoquant la liaison A28-A13"

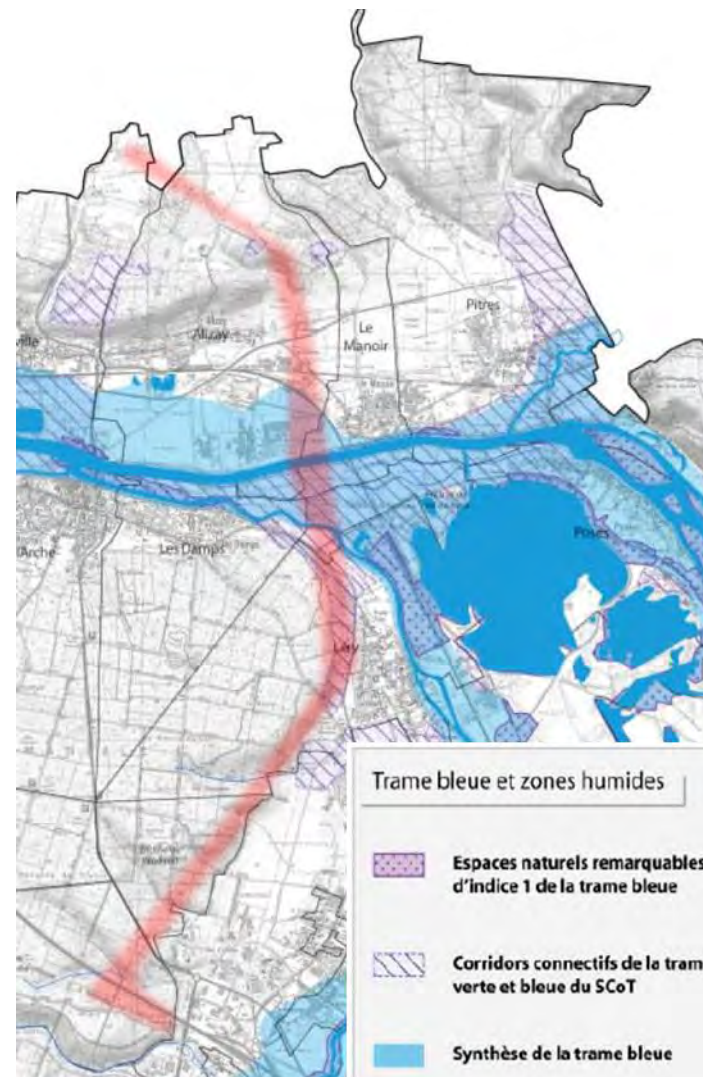


FIGURE 385 : ZONES D'INTERET ECOLOGIQUE DEFINIES PAR LE SCOT SEFB

### Bilan de l'articulation du projet avec le document

Le projet est présenté dans le SCOT principalement sous l'aspect du barreau Eurois.

Le SCOT reconnaît le projet comme renforçant son statut de noeud d'échange du Val de Seine Normand dans la Basse Seine, comme désenclavant la plaine de l'Andelle et desservant Pont de l'Arche – les Damps, et comme condition de réalisation de la plateforme multimodale d'Alizay-Igenville mais ne l'identifie cependant pas comme un transport nécessaire à la mise en œuvre du scot. L'état initial soulève un certain nombre de risques liés au projet. Ces risques ont tous été pris en compte dans le cadre du projet.

Le document indique aussi plusieurs conditions de réalisation auxquelles est soumis le projet : notamment, le SCOT indique que sa mise en compatibilité est nécessaire dans le cas de la réalisation du projet de liaison A28-A13. Il s'agit de mettre en compatibilité l'évaluation environnementale du SCOT car « les études d'incidences et études d'impacts réalisées à l'occasion du choix du tracé préférentiel seront à prendre en compte dans l'élaboration de l'évaluation environnementale du SCOT ». Les autres conditions sont respectées par le projet et celui-ci va dans le sens de la satisfaction des objectifs du DOG et du PADD hormis la prescription suivante : « Le plus souvent boisées, ces lignes de crête doivent être conservées en l'état pour prévenir les impacts lourds dans le grand paysage. Ces crêtes seront protégées des implantations et des constructions qui devront s'établir en recul des lignes de visibilité perceptibles à partir des vallées. »

Le SCOT prend bien en compte le projet de liaison A28-A13. Toutefois, une mise en compatibilité du SCOT Seine Eure Forêt de Bord est réalisée pour renforcer les dispositions assurant une compatibilité complète par l'adjonction, dans le rapport de présentation et dans le DOG, de mentions faisant explicitement référence aux projets déclarés d'utilité publique.

### SCOT du Pays entre Seine et Bray

#### Présentation générale du document

Le SCOT du Pays entre Seine et Bray couvre 62 communes. Trois d'entre elles intéressent le projet : Bois l'Evêque, Préaux et Quincampoix. Il a été approuvé le 24 novembre 2014.

Le Pays entre Seine et Bray s'est doté d'un SCOT pour garantir la cohérence des différentes politiques locales d'urbanisme, d'habitat, de développement économique et d'aménagement. Il vise principalement à maîtriser le développement urbain du territoire, dans le respect des paysages et de l'environnement afin de gérer le développement résidentiel porteur de dynamisme, mais générant une pression urbaine importante qui diminue son caractère rural.

#### Contenus évoquant la liaison A28-A13

La prise en compte des projets de territoire est une des 5 grandes orientations sur lesquelles se base le PADD et le choix du scénario de développement retenu. Or le projet de liaison A28-A13 - Contournement Est fait partie de ces projets pris en compte.

Dans l'état initial de l'environnement, la liaison A28/A13 est présentée comme un projet pouvant influencer la qualité de l'air et l'émission des gaz à effet de serre : « Véritable projet de contournement, et bien que situé en limite Est du Pays, ce projet pourrait avoir un impact sur le trafic local, par le détournement des véhicules empruntant l'A28 et le centre de Rouen. »

La synthèse globale et territorialisée indique que le territoire est marqué par une problématique autoroutière liée à l'A28, et dans le futur au projet de contournement Est/liaison A28-A13 : forte pression urbaine sur l'axe de l'A28 qui s'est traduit ces dernières années par une activité importante de création de logements, secteur de plateau favorable à l'activité agricole (très bonne qualité agronomique des terres).

Enfin, le projet est cité dans une des orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs : 2.1 ADAPTER LE RESEAU ROUTIER AUX TRANSPORTS COLLECTIFS : « La programmation d'aménagements routiers concerne aussi l'aménagement de la RD 928, en particulier dans la perspective de la création de la liaison A28-A13, pour laquelle une requalification de la voirie devra s'opérer avec la création d'aménagements favorisant l'insertion des transports collectifs concomitamment avec l'ouverture de la liaison autoroutière. »

#### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les réflexions pour définir un contenu pour le PADD ont pris en compte les enjeux suivants :

- 1 - Préserver le cadre de vie rural d'un territoire qui souhaite conserver son dynamisme résidentiel et économique.
- 2 - Conforter les activités existantes sur le territoire et leur donner les moyens de se développer.
- 3 - Satisfaire les nouveaux besoins résidentiels.
- 4 - Satisfaire les besoins de mobilité sur le territoire.
- 5 - Organiser le développement du territoire en prenant appui sur les pôles existants et les réseaux de transports collectifs.

Le projet est particulièrement en lien avec le premier enjeu qu'il prend en compte dans sa conception, le 2<sup>ème</sup> enjeu au travers du confortement des polarités économiques du territoire (desserte de la zone d'activités d'Isneauville) et la prise en compte de l'activité agricole, l'enjeu 4 puisque ce projet de transport vise avant tout à répondre aux besoins de mobilité et enfin l'enjeu 5 avec la forte prise en compte des zones d'activités et l'articulation avec les transports en commun.

Pour répondre aux enjeux du PADD, le Document d'Orientation et d'Objectifs définit 6 objectifs :

- 1 - Rechercher un équilibre entre développement urbain, pérennisation des corridors écologiques et préservation des paysages.
- 2 - Organiser l'armature urbaine et la mobilité.
- 3 - Favoriser l'attractivité économique du Pays et équilibrer son développement.
- 4 - Favoriser l'attractivité du territoire par une offre résidentielle et de services renouvelée.
- 5 - Limiter l'impact foncier des projets de développement.
- 6 - Gérer les ressources et les risques environnementaux.

Chaque objectif se décline en orientations prescriptives et recommandations. Parmi celles-ci le projet est en lien avec :



TABLEAU 96 : REPONSE DONNEE PAR LE PROJET AUX PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS DU SCOT PSB

Orientation	Prescription/recommandation en lien avec le projet	Nature (P) ou (R)	Réponse donnée par le projet
<b>I- RECHERCHER UN EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN, PERENNISATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ET PRESERVATION DES PAYSAGES</b>			
2.1 – Protéger les milieux structurants et naturels des continuités écologiques, fondement du caractère paysager	Il est impératif d'assurer la continuité écologique des espaces de connexion. Deux espaces concernent le projet (cf. carte ci-après) : Espace 4 – Vallée du Robec Amont : Préaux, Quincampoix, Morgny-la-Pommeraye. Espace 5 – Ravine de l'Aubette : Bois-d'Ennebourg, Bois-l'Evêque.	P	La continuité est assurée à l'aide de viaducs présentant une transparence environnementale très importante.
	Le SCOT impose de préserver les zones humides et leurs abords de tout développement susceptible de porter atteinte à leurs fonctions, écologiques et hydrologiques.	P	Aucune zone humide n'est avérée dans la zone couverte par le SCOT.
2.2 – Intégrer la notion de patrimoine écologique aux réflexions sur le développement urbain	Pour tout projet, une réflexion devra être menée sur : - le recul par rapport aux cours d'eau, aux massifs boisés, ou aux réservoirs de biodiversité identifiés ; [...]	P	Ces éléments ont été pris en compte dans la conception du projet.
<b>II - ORGANISER L'ARMATURE URBAINE ET LA MOBILITE</b>			
2.1 – Adapter le réseau routier aux transports collectifs	Des aménagements routiers devront être programmés sur la RN 31, entre le pôle du Plateau de Martainville et l'agglomération rouennaise pour permettre le développement d'un transport public plus performant. [...]La programmation d'aménagements routiers concerne aussi l'aménagement de la RD 928, en particulier dans la perspective de la création de la liaison A28-A13, pour laquelle une requalification de la voirie devra s'opérer avec la création d'aménagements favorisant l'insertion des transports collectifs concomitamment avec l'ouverture de la liaison autoroutière.	P	Cette prescription est intégrée au projet en tant que mesure d'accompagnement, avec l'incitation au développement des transports en commun sur les pénétrantes dans Rouen.
2.2 – Améliorer la desserte routière du territoire	La définition des tracés des nouvelles infrastructures nécessitera d'expertiser finement l'impact de ces grands travaux sur l'activité agricole, les paysages et les milieux naturels. Les zones interstitielles entre infrastructures et agglomérations devront garder un potentiel exploitable. L'amélioration de la desserte routière devra être conditionnée à la prise en compte des nuisances sonores (dispositifs anti-bruit). Les nouveaux aménagements relatifs aux infrastructures routières seront soumis à la condition de mise en place de mesures d'intégration paysagère, et de passages à faune adaptés (nécessitant la réalisation d'études spécifiques) dans le cas où le secteur faisant l'objet de travaux est concerné par un corridor écologique.	P	L'activité agricole, les nuisances acoustiques, les paysages et les milieux naturels font partie des thématiques finement étudiées dans le cadre du projet. L'AFAP prévu permettra de garantir l'exploitabilité des zones interstitielles. Murs de protection phonique, mesures d'intégration paysagères et passages à faune font partie des mesures prévues dans le cadre du projet.
2.3 – Faciliter l'organisation du covoiturage et l'ecomobilité	Des sites de parking incitant au covoiturage et facilitant l'accès aux réseaux majeurs de transports collectifs (gares essentiellement) devront être aménagés sur l'ensemble du territoire, dans les polarités urbaines, les villages, les secteurs de gare et le long des axes routiers principaux.		Un espace dédié potentiellement à des parkings de covoiturage sont prévus au niveau des échangeurs du projet.
2.4 – Faciliter le transport de marchandises	Le transport de marchandises est encouragé sur le réseau ferré et sur les voiries structurantes dimensionnées pour supporter le trafic des poids lourds.	R	Le projet permettra de reporter le trafic poids lourds sur une infrastructure mieux dimensionnée pour ce type de transport.
<b>III - FAVORISER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DU PAYS ENTRE SEINE ET BRAY ET EQUILIBRER SON DEVELOPPEMENT</b>			

Orientation	Prescription/recommandation en lien avec le projet	Nature (P) ou (R)	Réponse donnée par le projet
1.1 – Préserver les espaces agricoles	Le SCoT intègre un objectif de réduction de la consommation d'espaces agricole et naturels d'au moins 20 % au global.	P	Le projet consommera, sur le territoire du SCoT, une superficie d'environ 75 ha (calcul sur la base du tracé indicatif). La consommation d'espaces agricole et naturels présentée dans le SCoT est de 175 hectares environ en 8 ans. L'urbanisation maximale serait donc réduite à 17,5 ha/an. Le projet pourrait donc respecter cette prescription mais cela dépend essentiellement des autres projets de territoire.
1.2 – Conserver de bonnes conditions de fonctionnement des exploitations agricoles	L'enclavement des parcelles agricoles par le développement de l'urbanisation devra être évité : - maintenir une bonne accessibilité des parcelles agricoles ; - préserver l'accessibilité en fond de parcelles.	P	L'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) permettra d'éviter l'enclavement des parcelles agricoles.
1.2 – Conserver de bonnes conditions de fonctionnement des exploitations agricoles	Le bon fonctionnement des exploitations forestières devra être assuré : objectif à prendre en compte dans la programmation de nouveaux aménagements (ne pas gêner le fonctionnement des exploitations forestières) : - maintenir une bonne accessibilité ; - limiter les risques (chablis).	P	L'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) permettra d'éviter l'enclavement de répondre à ces enjeux. Par ailleurs, ils ont déjà été pris en compte au stade de la conception du projet.
<b>V - LIMITER L'IMPACT FONCIER DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT</b>			
2.3 – Limiter la consommation de nouveaux espaces (logements, équipements, infrastructures)	L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles surfaces [pour les équipements et infrastructures] sera donc autorisée dans la limite de 40 hectares sur 20 ans, et de l'ordre de 20 hectares maximum au cours des dix premières années de mise en oeuvre du SCoT (à répartir en fonction des besoins locaux), ce qui correspond à l'évolution observée depuis 10 ans.	P	L'ouverture à l'urbanisation pour le projet nécessite environ 500 hectares (calcul basé sur les emprises du projet). <b>Ce chiffre n'est pas compatible avec les 40 ha ouverts à l'urbanisation dans les 20 prochaines années pour l'ensemble des équipements et infrastructures du territoire du SCoT.</b>
<b>VI - GERER LES RESSOURCES ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX</b>			
1.3 – Protéger les zones vulnérables aux pollutions	La protection des captages (respect des arrêtés de DUP élaborés et des périmètres qu'ils déterminent) passe notamment par le fait de : - de veiller particulièrement à la qualité de l'assainissement (réseaux, dispositifs non collectifs) dans et aux abords immédiats de ces périmètres afin de ne pas rendre plus difficile l'exploitation et la sécurisation des captages ; [...]	R	L'assainissement du projet est rendue imperméable aux abords des zones de protection de captage. Une surveillance des captages AEP sera réalisée.
3.1 – Favoriser les économies d'énergie	La définition des projets d'aménagement tiendra compte des éventuels besoins nécessaires à la (re)création de circuits courts pour l'alimentation et les biens et services : - en maintenant des terres agricoles diversifiées et en maintenant l'accès aux parcelles ; [...]	P	L'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) permettra d'assurer l'équilibre des productions et d'éviter l'enclavement des parcelles agricoles.



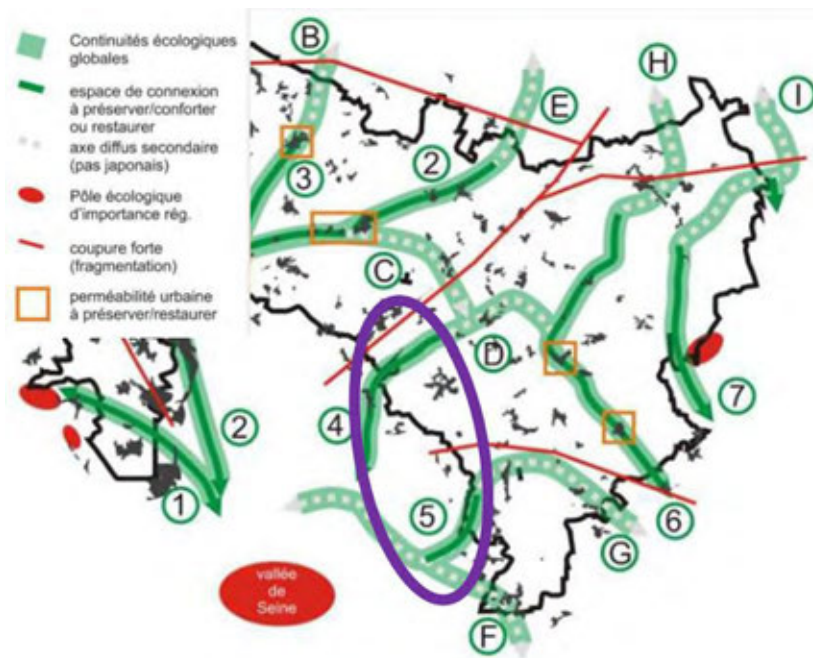


FIGURE 386 : LES PRINCIPES DE CONTINUITES ECOLOGIQUES A PRESERVER ET/OU A RESTAURER [SCOT PSB]

#### Bilan de l'articulation du projet avec le document

Le document prend bien en compte le projet dans les choix opérés dans le SCOT. Il insiste sur le nécessaire développement concomitant de transports en commun (RD928). Il l'identifie aussi sous l'angle d'un facteur potentiel de modification de la qualité de l'air/émissions de gaz à effet de serre et de la pression urbaine. Il suggère également que la RD928 soit aménagée pour le passage des TC lors de l'ouverture de la liaison A28-A13, ce qui montre l'intégration par le territoire de cette mesure d'accompagnement du projet présentée dans l'étude d'impact (cf. impacts et mesures sur le contexte démographique et socio-économique et sur les déplacements).

Le projet répond aux prescriptions du SCOT en termes d'agriculture, de sylviculture, d'assainissement, de déplacements, d'acoustique, d'intégration paysagères et de milieu naturel.

En revanche, le projet n'est pas compatible avec le SCOT en termes d'urbanisation du territoire puisque l'ouverture à l'urbanisation pour le projet nécessite environ 75 hectares, ce qui n'est pas compatible avec les 40 ha ouverts à l'urbanisation dans les 20 prochaines années pour l'ensemble des équipements et infrastructures du territoire du SCOT.

Le SCOT Entre Seine et Bray prend en compte de manière positive le projet en mesurant les impacts et en intégrant le projet dans la réflexion prospective du développement du territoire. Toutefois, il comporte des prescriptions environnementales entraînant une incompatibilité qui empêche la réalisation du projet. Une mise en compatibilité du SCOT est donc nécessaire pour renforcer les dispositions assurant une compatibilité complète par l'adjonction, dans le DOO, de mentions faisant références aux projets déclarés d'utilité publique.

## SCoT de la Métropole Rouen Normandie

### Présentation générale du document

Le SCoT de la CREA ou SCoT de la Métropole Rouen Normandie fait suite au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001 par les élus du Syndicat Mixte qui couvrait à l'époque le territoire des intercommunalités de Rouen et d'Elbeuf. Il a été arrêté le 13 octobre 2014.

En 2010, l'élaboration du nouveau SCoT est devenue une compétence de la Métropole Rouen Normandie. Le SCoT doit désormais être conçu à l'échelle du territoire des 71 communes qui composent la Métropole Rouen Normandie. Parmi ces communes, 16 sont concernées par le projet.

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le projet est cité dans le PADD du SCoT comme un projet à réaliser pour fournir au territoire des communications performantes pour une métropole ouverte sur le monde, dans l'axe I - Le rayonnement et l'attractivité du territoire au service de la dynamique métropolitaine :

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

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

Le projet de liaison A28-A13 est présenté dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) comme :

- une solution de desserte structurante pour le pôle de vie de Boos (objectif I. 1. C. Conforter les pôles de vie au service des territoires ruraux) et une opportunité de densification de ce pôle (Objectif III 5. A. b) Intensifier l'urbanisation autour des transports en commun structurants et des gares) ;
- Un initiateur de la requalification des grandes voies pénétrantes à l'agglomération, à partir des diffuseurs du contournement Est - liaison A28/A13

(objectif II. 3. D. a) Valoriser ou réhabiliter les principales entrées d'agglomération)

- Une condition permettant l'évolution des transports vers des transports en commun à haut niveau de service et un report modal, en particulier sur la RD6014 et sur la section place Saint-Paul / Théâtre des Arts à Rouen (objectif III. 6. C. b) Permettre la réalisation de nouveaux axes structurants).

Les objectifs du projet sont détaillés dans le paragraphe III. 6. B. b) Inscrire les grands projets routiers : contournement est - liaison A28-A13 / contournement Est du territoire elbeuvien du DOO, en ces termes :

« Le projet de contournement est / liaison A28-A13, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuent à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et

à la dynamique économique régionale. En effet, cette infrastructure de niveau hyperstructurant, a de nombreuses conséquences sur l'organisation des circulations, en particulier la forte modification des itinéraires de trafic de transit pour les poids lourds, permettant ainsi des évolutions sur les voies structurantes et de distribution.

L'infrastructure vise à délester et alléger des axes qui supportent le trafic de transit, en particulier la RD1043 et RD43 (rocade nord), l'axe A28-RD928, tunnel de la Grand Mare, pont Mathilde, RD18E.

Une fois l'infrastructure réalisée, des capacités sont dégagées permettant le réaménagement de certaines voies, l'usage plus intense des transports en commun et des déplacements piétons. Sont particulièrement concernées les grandes pénétrantes sur les plateaux Est (RN31, RD6014, RD6015) qui prévoient des points de restriction de la circulation automobile. »

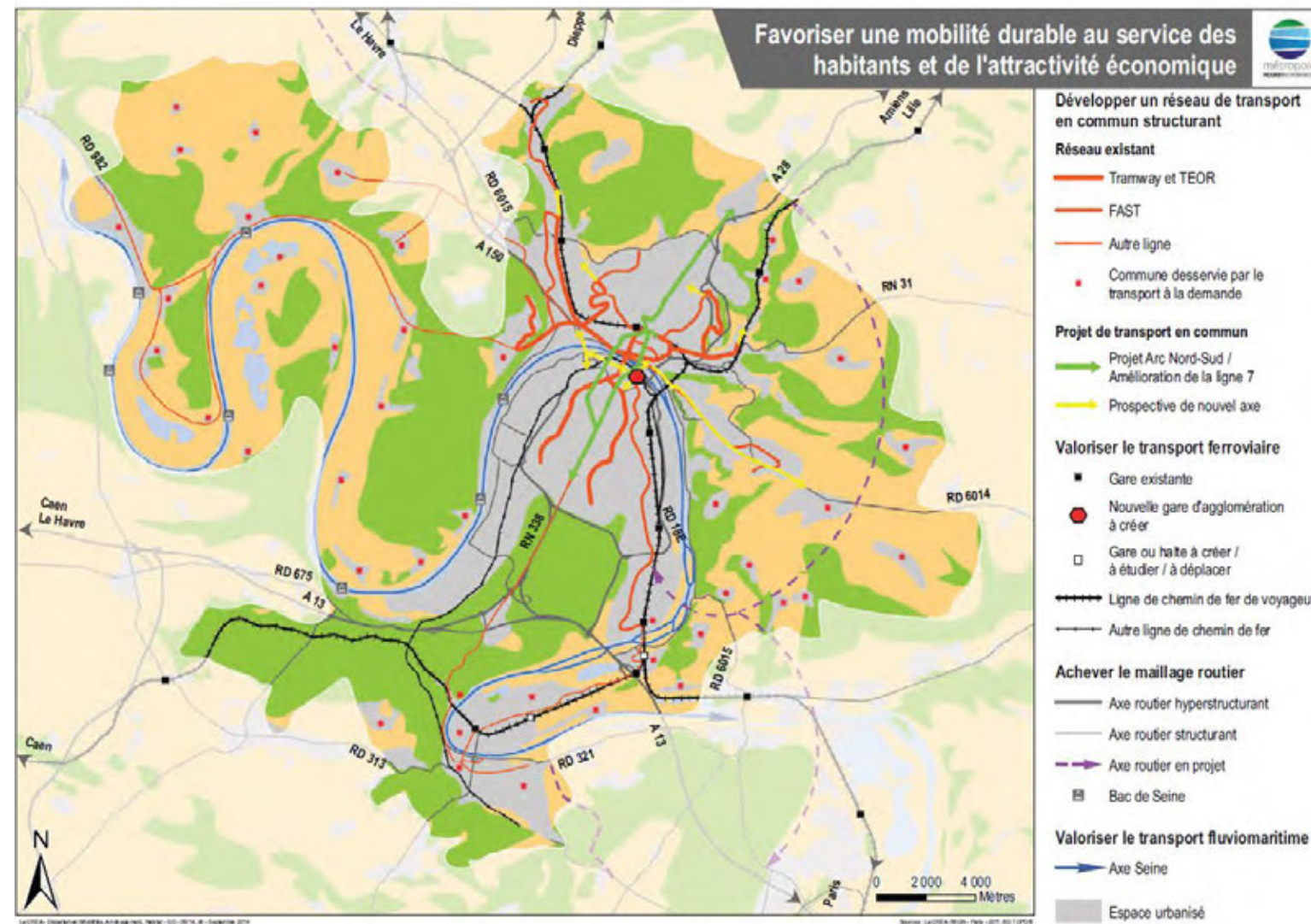


FIGURE 387 : PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRANSPORT DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE [SCoT DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE]



**Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document**

Le PADD a pour objectifs :

- 1 le rayonnement et l'attractivité du territoire au service de la dynamique métropolitaine
- 2 une métropole garante des équilibres et des solidarités
- 3 un environnement de qualité et de proximité pour tous les habitants

Le projet est en lien avec le premier objectif au travers des sous-objectifs de mise en place de communications performantes pour une métropole ouverte sur le monde et de la promotion d'un développement industriel durable, confortant l'excellence logistique et portuaire.

Il s'appuie sur l'objectif 2 pour sa conception au travers du respect de principes d'aménagement durable, de la prise en compte de l'armature naturelle et de la promotion de la mobilité durable (intermodalité, libération d'emprise pour les transports en commun et modes doux).

Enfin le projet va dans le sens de l'enjeu 3 en visant une amélioration de la santé par report de trafic en dehors des zones habitées et une bonne intégration paysagère du projet.

Le DOO est divisé en 3 axes qui sont :

- 1 les grands principes d'aménagement durable
- 2 les objectifs de protection de l'environnement et des paysages
- 3 Les objectifs en faveur du développement urbain

Le DOO développe dans son point I. 3. C. Permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure indique que « Deux projets routiers concernent directement le territoire : le contournement est / liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf. Ces grandes infrastructures de déplacement sont des projets majeurs pour le territoire, mais aussi pour les territoires voisins. Ces projets routiers sont conçus dans une logique de gestion

économique du foncier ; les emprises nécessaires devant répondre au besoin d'exploitation. En outre, il est nécessaire de minimiser l'impact des grandes infrastructures sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci (par la mise en réserve des surfaces agricoles qui pourront leur être affectées : des stocks fonciers devront être constitués aussi rapidement que possible pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires). Il faudra également prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue. »

Pour réduire les incidences des projets sur l'environnement, des mesures à prévoir par le projet sont ensuite listées :

**TABLEAU 97 : RECOMMANDATION DU DOO DU SCOT DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE POUR LE PROJET ET REPONSE DU PROJET**

Recommandation en lien avec le projet	Réponse donnée par le projet
Réduire l'impact surfacique sur les habitats naturels ainsi que la destruction d'espèces végétales en concevant et en adaptant au mieux l'emprise définitive de l'infrastructure ainsi que les zones de chantier,	Inventaire complet des espèces végétales sur une zone d'étude élargie et comparaison de 34 variantes avec prise en compte du milieu naturel. Optimisation et adaptation des emprises.
Recourir aux viaducs afin de traverser les vallées, de réduire significativement l'impact surfacique sur les zones humides, et de limiter le risque d'inondation,	Les vallées sont traversées en viaducs.
Reconstituer les lisières forestières impactées,	Reconstitutions de lisières prévues en mesures paysagères.
Compenser les habitats naturels qui auront été détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente et dans la continuité, au possible, d'habitats déjà existants,	Les habitats naturels détruits seront compensés.
Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau,	Un réseau d'assainissement collectant les eaux du projet et un rétablissement des écoulements naturels est prévu.
Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure,	Passages à faune prévus pour toutes les communautés biologiques présentes.
Réduire les nuisances sonores,	Mise en place de protections acoustiques.
Réduire les effets de coupure dans la traversée de milieux ouverts, par exemple en privilégiant un passage en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais	Adoucissements de remblais prévus en milieux ouverts.
Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores).	Mesures paysagères permettant la bonne intégration de l'ensemble du projet.



Toutes ces mesures ont été prévues et sont détaillées dans la présente étude d'impact.

De plus, le projet est en lien fort avec les objectifs suivants du DOO :

- I. 4. B. Intégrer les projets dans leur environnement. Elle préconise notamment :
  - la mise en place de clôtures de qualité
  - des aires de stationnement végétalisées
  - l'enfouissement des réseaux
  - la prise en compte de la Trame Verte et Bleue
  - la limitation de l'imperméabilisation des sols et des ruissellements et inondations
  - la gestion économe de la ressource en eau
  - la prise en compte de la performance énergétique globale du projet
  - la promotion du recyclage des déchets et de l'utilisation de matériaux recyclés
  - des économies d'énergie liées à l'éclairage
  - la lutte contre les nuisances sonores.
- II. Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages
- III. 4. Les activités agricoles et forestières protégées et valorisées
- III. 6. Une mobilité durable au service des habitants et de l'attractivité économique

Enfin, l'emprise nécessaire pour le projet est prise en compte par le SCOT (600 ha estimés). Aussi, le SCOT indique une surface maximale d'extension pour l'habitat (700 ha pour 18 ans) et pour l'économie (380 ha pour 18 ans), ce qui est une mesure favorable pour maîtriser la potentielle étendue de l'urbanisation qui pourrait être susceptible de découler du projet de liaison A28-A13.

#### Bilan de l'articulation du projet avec le document

Le projet est pleinement intégré au SCOT qui le qualifie de moyen pour permettre d'ouvrir la métropole sur le monde, de desservir le pôle de vie de Boos, de requalifier les pénétrantes de l'agglomération, de favoriser un report modal, de faire évoluer les transports vers des transports en commun à haut niveau de service, d'améliorer la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, et de dynamiser l'économie régionale.

Le SCOT insiste sur la nécessité de minimiser l'impact des grandes infrastructures :

- sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci ;
- Sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue.

Les mesures prescrites par le SCOT pour réduire l'impact de l'infrastructure sur l'environnement sont suivies par le projet de liaison A28-A13.

A noter que le SCOT présente des principes d'intégration de qualité des projets dans l'environnement dont pourrait s'inspirer le projet dans les phases ultérieures, à savoir :

- L'utilisation de clôtures de qualité
- La végétalisation des aires de covoiturage
- L'utilisation de matériaux recyclés
- La mise en place d'un éclairage économe (là où il est présent, à savoir au niveau des points d'échange).

Le SCOT fixe des limites à l'extension de l'urbanisation qui sont compatibles avec le projet et permettront d'éviter l'explosion de l'étalement urbain à proximité du projet.

Le SCoT de la Métropole Rouen Normandie prend en compte de manière positive le projet de liaison A28-A13, mais il manque de précisions sur les contraintes environnementales au regard de la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. Des modifications du DOO sont donc prévues pour assurer une compatibilité complète.

### 9.1.2 Plans locaux d'urbanisme

27 communes sont concernées par la bande d'EPDUP. La totalité d'entre elles est dotée d'un document d'urbanisme communal en vigueur.

Le projet est incompatible avec les 27 documents d'urbanisme, du fait d'incompatibilités réglementaires. En revanche, on ne relève pas d'incompatibilités avec le projet urbain présenté dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Les communes seront donc toutes soumises à une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme.

Cette mise en compatibilité sera assurée à l'issue de la déclaration d'utilité publique du projet. En effet, conformément aux dispositions de l'articles L.123-14 du Code de l'urbanisme, l'enquête préalable porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des POS et PLU.

La mise en compatibilité, objet de la pièce G du dossier d'EPDUP à laquelle le lecteur est invité à se reporter, consiste en :

- la création de nouveaux sous-zonages IR (Infrastructures Routières) dans les zones concernées par la bande d'EPDUP ; Elle est reportée sur le plan de zonage au titre de l'article L.123-1-5 6 du code de l'urbanisme ;
- la création pour ces zones d'un règlement : dans ces secteurs sont seuls autorisés les infrastructures routières, tout équipement et ouvrage, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures, et les bâtiments et constructions liés à l'exploitation et la gestion de ces infrastructures ;
- le déclassement des espaces boisés classés ;
- la mise à jour et la suppression des emplacements réservés et des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) au niveau de la bande d'EPDUP.

Après mise en service, l'ensemble du linéaire de la liaison A28-A13 fera l'objet d'une procédure de classement sonore en application de l'article L571-10 du Code de l'Environnement. Ce classement permettra de définir la largeur de secteurs affectés par le bruit, dont la largeur ne pourra excéder 300 m de part et d'autre de l'axe du projet, et de déterminer l'isolement acoustique minimal pour toutes nouvelles constructions. Il devra alors être reporté dans le document d'urbanisme.

prévention des crues, PPI, secteur sauvegardé, PPRT, etc.) font l'objet d'un examen dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents.

### Compatibilité avec la politique des communes (PADD)

Les PADD de l'ensemble des communes sont compatibles avec le projet.

### Compatibilité avec les zonages et règlements des documents d'urbanisme

Le zonage traversé par commune est présenté dans le tableau en page suivante. Pour l'intégralité des communes, le zonage traversé est jugé incompatible avec le projet.

### Outils de gestion du foncier

Les collectivités utilisent les documents d'urbanisme pour réserver du foncier. Le projet intercepte ainsi :

- des emplacements réservés pour une autre destination
- une Zone d'Aménagement Différé, créée par arrêté préfectoral en date du 27 août 2010 au niveau du périmètre Seine Sud. Elle confère un droit de préemption à la Métropole qui éteint le DPU (Droit de Préemption Urbain) des PLU.
- des orientations d'aménagement .

Les emplacements réservés ainsi que les orientations d'aménagement feront l'objet d'une mise en compatibilité dans les dossiers dédiés.

En revanche, il n'y a pas lieu de prendre en compte les zones de DPU dans les dossiers de MECDU car le fait que la commune se réserve le droit de préempter sur la zone ne rentre pas en contradiction avec la DUP qui rend la zone expropriable. Les DPU instituées pour des raisons de conservation de zones naturelles (zones humides,

TABLEAU 98 : SYNTHÈSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES AVEC LE PROJET [ARTELIA 2015]

Commune	Version du document étudiée	Compatibilité avec le PADD	Zonage traversé par le projet	Compatibilité avec le zonage/règlement	Déclassement d'EBC
Alizay	PLU approuvé le 20/01/2011	oui	AUe, A et N	non	oui
Bois-l'Évêque	PLU approuvé le 18/09/2009	oui	A et N	non	oui
Boos	PLU approuvé le 28/02/2008, dernière modification approuvée le 04/07/2013	oui	N, Na et A	non	oui
Fontaine-sous-Préaux	PLU approuvé le 23/02/2007	oui	N et Ns	non	oui
Gouy	PLU approuvé le 03/10/2008	oui	N, U et A	non	oui
Igoville	POS approuvé le 26/07/82 et révision approuvée le 27/01/00	oui	NC	non	oui
Incarville	POS approuvé le 06/12/2000	oui	ND	non	oui
Isneauville	PLU approuvé le 08/12/2008	oui	Ub et A	non	non
La Neuville-Chant-d'Oisel	PLU approuvé le 13/03/2014	oui	A, N, Na et Am	non	oui
Le Manoir	PLU approuvé le 08/12/2009	oui	1AUe, UAa, AUz, A, N et Np	non	non
Le Vaudreuil	POS approuvé le 27/11/1991	oui	ND	non	oui
Léry	POS approuvé le 22/04/2010	oui	NAb et ND	non	oui
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	PLU approuvé le 15/12/2006, dernière modification approuvée le 23/06/2009	oui	U, Ua, Ub, A, Ai, Am, N, Ni et Na	non	oui
Les Damps	PLU approuvé le 25/05/2009	oui	A, NL et N	non	oui
Montmain	PLU approuvé le 12/01/2007	oui	N, A	non	oui
Oissel	PLU approuvé le 24/04/2008, dernières modifications apportées le 20/04/2015	oui	UX, 2AU ET N	non	non
Préaux	PLU approuvé le 04/09/2007	oui	Am, Ai, Na et Nm	non	oui
Quévreville-la-Poterie	PLU approuvé le 3/06/2008	oui	A et Aa	non	non
Quincampoix	PLU approuvé le 07/10/2013	oui	N et A	non	oui
Roncherolles-sur-le-Vivier	POS approuvé le 09/09/1982	oui	NC	non	non
Saint-Aubin-Celloville	PLU approuvé le 24/06/2009	oui	A, Aa et N	non	oui
Saint-Aubin-Epinay	PLU approuvé le 30/06/2005	oui	N et A	non	oui
Saint-Etienne-du-Rouvray	PLU approuvé le 15/12/2011	oui	UB, UC, UX, UZb, 2AUa, 1AUh4, 2AUm4 et N	non	oui
Saint-Jacques-sur-Darnétal	PLU approuvé le 29/02/2012 et mis à jour le 11/06/2015	oui	A, Ah, NF et UD	non	oui
Tourville-la-Rivière	PLU approuvé le 19/12/2014	oui	Na et Nb	non	non
Val-de-Reuil	PLU approuvé le 18/12/2009 et modifié le 01/07/2011	oui	N, UZa, UZa2, UZc, UG, AU et A	non	oui
Ymare	PLU approuvé le 21/06/2005 et révisions à modalités simplifiées le 05/12/2013	oui	Uy, A, Aa et N	non	oui



## 9.2 Articulation avec les principaux documents d'orientation

Parmi tous les documents cités dans le tome 1 dans le tableau « Documents cadres émettant des recommandations et des prescriptions », est analysée ici la compatibilité et la cohérence avec les documents en vigueur suivants :

**TABLEAU 99 DOCUMENTS D'ORIENTATION PRIS EN COMPTE PAR LE PROJET**

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Compatibilité du projet ou prise en compte
Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE nov. 2014) de Haute-Normandie	Préserver et restaurer les réservoirs et les corridors identifiés au niveau régional ou inter régional	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et lutter contre la périurbanisation.	Le projet de liaison A28-A13 prend en compte le SRCE de Haute Normandie : les éléments de la trame verte et bleue régionale ont été intégrés dans le cadre de l'élaboration de l'état initial écologique (réservoirs de biodiversité, corridors) ainsi que dans le cadre de la définition des enjeux. De plus, les préconisations du SRCE ont été prises en compte dans le cadre de la définition de mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet (configuration du projet sous forme de viaduc permettant le maintien de continuités, rétablissement de continuités par la mise en place de passages à faune). La cohérence avec le SRCE a également été recherchée en définissant des zones de compensation prioritaires en lien avec les continuités à rendre fonctionnelles identifiées par le SRCE.
		Prise en compte de la trame verte et bleue par les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.	
	Réduire la fragmentation et résorber les points noirs	Principes généraux de la prise en compte de la TVB par les infrastructures de transport.	
		Définir et mettre en œuvre un plan d'actions de restauration des continuités.	
Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen-Normandie (SCoT)	Axe 2 les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	Réduire l'impact surfacique sur les habitats naturels ainsi que la destruction d'espèces végétales en concevant et en adaptant au mieux l'emprise définitive de l'infrastructure ainsi que les zones de chantier.	Inventaire complet des espèces végétales sur une zone d'étude élargie et comparaison de 34 variantes avec prise en compte du milieu naturel. Optimisation et adaptation des emprises.
		Recourir aux viaducs afin de traverser les vallées, de réduire significativement l'impact surfacique sur les zones humides, et de limiter le risque d'inondation.	Les zones inondables et les vallées (Seine et Eure) sont traversées en viaducs.
		Reconstituer les lisières forestières impactées.	Reconstitutions de lisières prévues en mesures paysagères.
		Compenser les habitats naturels qui auront été détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente et dans la continuité, au possible, d'habitats déjà existants.	Les habitats naturels à enjeu (notamment les zones humides et forêts) touchés seront compensés.
		Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau.	Un réseau d'assainissement étanche collectant les eaux du projet et un réseau de rétablissement des écoulements naturels sont prévus.
		Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure.	Des passages à faune sont prévus au droit des principales continuités écologiques.
		Réduire les nuisances sonores.	Mise en place de protections acoustiques
		Réduire les effets de coupure dans la traversée de milieux ouverts, par exemple en privilégiant un passage en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais.	Des adoucissements de remblais sont prévus, dans la mesure du possible, en milieux ouverts.
		Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores).	Mesures paysagères prévues permettant la bonne intégration de l'ensemble du projet et des aménagements connexes.
		Gérer le foncier pour maintenir les fonctionnalités agricoles.	Constitution en amont, par la DREAL via la SAFER, de stocks fonciers pour mettre en œuvre des mesures compensatoires (pour maintenir le potentiel de production agricole). Un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) sera organisé.
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE 2010-2015)	Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source.	La liaison A28-A13 répond aux normes de sécurité et participe à la diminution des risques d'accidents et de pollution accidentelle. L'assainissement de l'infrastructure est dimensionnée selon les normes en vigueur. Des systèmes de rétention des pollutions accidentelles seront mis en place.
		Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses.	Cette disposition sera à prendre en compte lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
	Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 14 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions.	Le projet répond à cette orientation puisque les rejets en périmètre de captage observeront la réglementation en vigueur, en phase travaux et en phase d'exploitation.
		Orientation 15 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.	Les principaux écoulements naturels et les zones inondables sont rétablis par des ouvrages hydrauliques de type viaduc de moindre impact sur les milieux aquatiques.
Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau.	Le projet répond à cette orientation puisqu'il a été choisi, pour le franchissement des cours d'eau et des zones inondables, la mise en œuvre de viaducs qui permettent une grande transparence environnementale.	
	Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation.	Une étude hydraulique a été réalisée pour s'assurer que les ouvrages de franchissement hydraulique, notamment les viaducs, étaient correctement dimensionnés pour maintenir l'écoulement et les zones d'expansion des crues.

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Compatibilité du projet ou prise en compte
Futur SDAGE (2016-2021) en cours de consultation Les défis sont globalement les mêmes que dans le SDAGE 2010-2015. Les dispositions supplémentaires concernant le projet sont:	Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Orientation 8 - Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants. Disposition 31 - Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages. Disposition 30 - Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques.	Les rejets en périmètre de captage observeront la réglementation en vigueur, en phase travaux et en phase d'exploitation. Une attention particulière sera portée sur les opérations de maintenance, lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
	Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 18 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité. Disposition 60 - Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides.	Les zones inondables et les vallées sont traversées par des viaducs (ouvrage de moindre impact sur le milieu aquatique).
		Orientation 22 - Mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité. Disposition 83 - Eviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides.	Les emprises du projet sont réduites au niveau des zones humides pour limiter l'impact. Les zones humides impactées par le projet seront compensées.
		Orientation 23 - Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques.	En phase travaux, des précautions seront prises en cas de découverte d'espèces exotiques envahissantes pour limiter leur dissémination, notamment lors des mouvements de terre.
	Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues. Disposition 140 - Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau.	Les zones inondables et les vallées sont traversées par des viaducs (ouvrage de moindre impact sur le milieu aquatique).
Orientation 34 - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées. Disposition 142 - Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets.		Les eaux pluviales du projet sont collectées et traitées par un réseau d'assainissement (fossés et bassins). Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels est encadré, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 2l/s/ha et 10l/s/ha au niveau de la Seine-Eure.	
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Cailly - Aubette - Robec (SAGE fév. 2014)	1.1 Protéger et restaurer les zones humides du SAGE	D.4 Gérer les zones humides.	Les zones humides sont prises en compte par le projet, et celles ne pouvant être évitées seront compensées. Les nouvelles zones humides feront l'objet d'un suivi.
	2.1 Fixer des normes de qualité environnementales adaptées au Territoire.	D.14 Stabiliser les concentrations en nitrates dans les eaux souterraines.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces enherbés sera limité. Cette disposition sera à prendre en compte lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
	2.2 Réduire à la source les émissions des pollutions ponctuelles	D.15 Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages.	
	2.3 Réduire à la source les émissions des pollutions diffuses	D.25 Réduire l'usage des pesticides.	
	2.4 Limiter le transfert de polluants vers les masses d'eaux souterraines et superficielles.	D.27 Limiter la genèse du ruissellement et de l'érosion des sols.	Ces préconisations pourront être prises en compte lors de l'aménagement agricole.
		D.28 Favoriser la sédimentation, l'infiltration et l'autoépuration au plus près des sources d'émissions.	La gestion des polluants passera par le traitement des eaux de ruissellement dans les systèmes de confinement, type bassin, de la pollution accidentelle et par les procédures d'urgence.
		D.29 Gérer les points d'engouffrement rapide.	La vulnérabilité intrinsèque du milieu aquifère, dont en particulier la présence de points de transfert rapide vers la nappe, a été prise en compte dans le cadre du projet. Dans les zones de points d'engouffrement rapide et de périmètre de protection de captages, l'assainissement est étanche.
4.1 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols sur le territoire du SAGE	D.40 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols en zone rurale.	Ces préconisations pourront être prises en compte lors de l'aménagement agricole (bandes enherbées par exemple). De plus, les eaux de ruissellement seront gérées par le réseau d'assainissement équipés de bassins dont le dimensionnement du point de rejet sera conforme aux préconisations du SDAGE.	
Plan Local de l'Habitat de la Métropole Rouen-Normandie (PLH 2012-2017)	Orientation 1 Promouvoir un développement équilibré pour le secteur et la commune	Production et localisation d'une nouvelle offre de logement social et d'hébergement dans chaque secteur (7 sur la métropole) et commune.	Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH.
	Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	Accompagnement et renforcement des politiques foncières notamment sur les sites de régénération urbaine.	
	Orientation 3 Favoriser les parcours résidentiels	Amélioration et réhabilitation des logements sociaux et privés existants pour favoriser les économies d'énergie en vue de la maîtrise des charges pour les occupants.	
	Orientation 4 Mieux répondre à l'ensemble des besoins	Développement de logements répondants aux besoins de tous les ménages.	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Compatibilité du projet ou prise en compte
<b>Plan des Déplacements Urbains de la Métropole Rouen-Normandie (PDU déc. 2014)</b>	Orientation 1 Compléter et organiser les réseaux de déplacements	Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements.	Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuera à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale. Le PDU prend en compte le projet A28/A13.
		Favoriser l'intermodalité.	
		Améliorer les performances du réseau de transports.	
	Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	Adapter l'offre collective de transport à l'échelle péri-urbaine.	
		Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs.	
	Orientation 3 Faire évoluer les comportements	Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.	
		Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité.	
Orientation 4 Structurer un meilleur partage de l'espace public	Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement.		
	Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public.		
Orientation 5 Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement	Développer l'usage du vélo.		
	Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.		
Orientation 6 Evaluer et suivre le PDU	Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville.		
	Renforcer l'attractivité logistique du territoire.		
<b>Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE mars 2013) de Haute-Normandie</b>	Défi 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités	Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité.	Le délestage de certaines voiries par le projet pourra se faire au profit du développement des modes doux.  L'espace libéré sur certaines voiries pourra se faire au profit des transports en commun. Des aménagements d'interconnexion pourront être développés entre le projet et les transports en commun.  Le projet peut y contribuer par une desserte plus efficace des zones d'activités et de report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés.  Le projet contribue à diminuer globalement l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, et en particulier dans plusieurs zones qui en souffrent actuellement en reportant une partie du trafic en dehors de l'agglomération rouennaise et des pénétrantes vers Rouen.
		Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.	
		Orientation 2 Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs.	
		Orientation 3 Favoriser le report modal vers les transports en commun (objectif d'augmenter de 20% l'usage des transports en commun dans l'ensemble des trajets en connexion avec une zone dense du territoire).	
<b>Directive Territoriale d'Aménagement (DTA 2006) de l'Estuaire de la Seine</b>	Objectif 3: renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire	Orientation 8 Organiser et optimiser la logistique urbaine.	Le projet s'inscrit dans les orientations de la DTA. Il est envisagé par le document et répond aux objectifs qui lui sont fixés d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale.
		Orientation 9 Réduire les risques de surexposition à la pollution routière.	
		Renforcer les fonctions métropolitaines dans les 3 grandes agglomérations.	
		Conforter l'armature des agglomérations moyennes.	
<b>Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf</b>	La zone R1 est un espace naturel, non constructible où peuvent être autorisés : - Les usages liés à la voie d'eau, - Les exploitations de carrières [...]; - Les ouvrages destinés à réduire les conséquences du risque inondation, à condition de ne pas aggraver les risques ailleurs ; - Les travaux d'infrastructure publique à condition de ne pas entraver l'écoulement des crues ainsi que les aires de stationnement liées aux activités économiques implantées en zone bleue, sous réserve qu'elles se situent strictement au niveau du terrain naturel ; - Les aires de camping et caravaning sans installation fixe ; - Les reconstructions de bâtiments agricoles [...]; - Les extensions limitées des habitations existantes [...].	Les terrains de l'île Potel et l'île Bouffau concernés par le tracé du projet et les emprises travaux sont des zones rouges (R1). Le projet passe en viaduc dans la zone concernée. Le projet est jugé compatible avec le PPRN de la Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf puisqu'il en respecte le règlement.	
			La zone B1 est un espace naturel où les dispositions de la zone rouge s'appliquent strictement à l'exception des aires de caravanage qui peuvent comprendre des installations fixes composées exclusivement de sanitaires ou gardiennage.



Documents	Objectifs/Axes	Actions	Compatibilité du projet ou prise en compte
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays entre Seine et Bray: VI - Gérer les ressources et les risques environnementaux	1.2 – Améliorer la qualité des rejets dans le milieu naturel et maîtriser les pressions sur les ressources	Le SCoT impose aux communes de définir une zone non-aedificandi en bordure des cours d'eau adaptée à la protection de ces derniers. Cette zone tampon permettra le développement d'une végétation de rive adaptée et la préservation du caractère naturel des berges.  Dans les PLU des communes dont le territoire est inclus dans le SAGE « Cailly Aubette Robec », et conformément aux recommandations de celui-ci, le SCoT recommande fortement que cette distance soit fixée à 5 mètres minimum des berges et qu'elle soit portée, dans la mesure du possible, à 150 % de la largeur du lit mineur au droit de la parcelle (sous réserve de respecter les 5 mètres minimum). De plus, il est recommandé d'interdire la plantation d'espèces exotiques en bordure de cours d'eau.	L'assainissement du projet est rendu imperméable aux abords des zones de protection de captage. Une surveillance des captages AEP sera réalisée. Un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle en phase travaux et en phase exploitation sera mis en place.
	1.3 – Protéger les zones vulnérables aux pollutions	Le SCoT demande aux communes d'édicter des règles empêchant toute forme d'occupation des sols pouvant entraîner la destruction ou compromettre les fonctionnalités des zones humides (ouverture à l'urbanisation).	
	2.1 – Prendre en compte le risque d'inondation et de ruissellement	Lors de l'établissement de leurs documents d'urbanisme, les communes devront se conformer aux Plans de Préventions aux Risques Inondation (PPRI). A défaut de Plan de Prévention des Risques approuvé, les PLU prendront en compte l'ensemble des informations connues sur les phénomènes d'inondation (aléas).	Le projet prend en compte le risque inondation et n'est pas de nature à l'aggraver.
	2.2 – Prendre en compte le risque de mouvement de terrain	La prise en compte de ce risque [retrait/gonflement des argiles] dans les PLU n'entraîne pas de contrainte d'urbanisme (interdiction) mais passe par la mise en oeuvre de règles constructives sur les zones identifiées comme relevant de cette contrainte. Elles concernent les constructions neuves. L'application de celles-ci relève de la responsabilité des maîtres d'oeuvre et des maîtres d'ouvrage.	Le projet prend en compte le risque mouvement de terrain lié à l'aléa retrait-gonflement des sols argileux et aux bêttoires, et n'est pas de nature à l'aggraver.
	2.3 – Limiter l'exposition aux risques technologiques	Les communes tiendront compte du Transport de Matières Dangereuses (TMD) pour : - ne pas augmenter l'exposition des populations à ce risque ; - limiter, sur les voies de communications concernées, l'augmentation des conflits d'usages qui sont sources d'accidents (cohérence d'aménagement au regard des différents types de flux : flux liés aux activités, au résidentiel, aux loisirs).	Le projet prend en compte le risque industriel et est de nature à réduire le risque TMD par report de trafic hors des zones les plus densément peuplées.
Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen	Les zones R1 concernent les espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non.		Certaines piles du viaduc de traversée de la Seine pourraient être situées en zones R1 et B1. Le tablier est assez haut pour ne pas gêner l'écoulement des crues. Bien que des piles puissent être situées en lit mineur et en zone inondable, l'impact est jugé nul sur l'augmentation de la ligne d'eau par la simulation hydraulique qui a été réalisée dans le cadre du projet. En zone B2, aucun remblai ou autre aménagement susceptible d'aggraver les risques n'est envisagé par le projet. L'ensemble des dispositions constructives sera pris en compte, notamment lors des travaux.
	Les zones B1 concernent les espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non.		
Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Boucle de Poses	La zone verte du PPRI est vouée à l'expansion des crues de la Seine et de l'Eure, dans le but de permettre un laminage des crues et de ne pas aggraver le risque d'inondation sur la commune concernée et celles situées à l'aval. Les espaces concernés coïncident avec les zones non urbanisées, soumises à un aléa d'inondation. Extrait du règlement du PPRI : « 2.2 DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE VERTE, Article V1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES Sont autorisés: [...] Voirie et réseaux divers		Les zones de travaux du viaduc de la Seine et de l'Eure sont à l'heure actuelle situées entièrement en zones inondables (en zone bleue ou rouge). Par conséquent, les produits toxiques tels que l'essence devront être arrimés ou mis hors d'eau. Par ailleurs, des précautions seront à prendre pour le repli du chantier en cas d'inondation. Des mesures compensatoires seront prises ; tout remblai en zone inondable sera compensé par un déblai. Les mesures de prévention seront appliquées, en particulier durant les travaux.  Les mesures de prévention concernant le stockage de produits toxiques ou dangereux seront appliquées, en particulier durant les travaux.
	Les travaux liés aux infrastructures de transport des personnes et des biens, de captage et de traitement des eaux ainsi que les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.) à condition que:  ☑ Toutes les mesures soient prises pour assurer le libre écoulement des eaux telles que la mise en place de buses sous les routes. ☑ Des mesures compensatoires éventuelles de réduction du risque soient prises telles que l'installation de clapets anti-retour dans les conduites d'eau. [...] Article V4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX Les raccordements au réseau d'adduction d'eau potable et au réseau public d'évacuation des eaux usées devront être réalisés de façon à garantir l'étanchéité. [...] Article V11 - PRODUITS POLLUANTS Le stockage de produits toxiques ou dangereux (leur liste étant fixée par la nomenclature des installations classées) est interdit. Le stockage de produits et de matériaux miscibles à l'eau pouvant être entraîné en période de crue est interdit. »		
	La zone ROUGE caractérise des zones urbanisées soumises à un aléa fort. Les articles R1 et R4 sont similaires aux articles V1 et V4. Seul l'article R11 diffère du V11 : « Article R11 - PRODUITS POLLUANTS: Le stockage de produits et de matériaux polluants n'est autorisé que si ces produits sont arrimés ou mis hors d'eau. »		
	La zone BLEUE (non foncé) caractérise des zones urbanisées soumises à un aléa moyen ou faible, ou des zones en limite d'urbanisation ne jouant pas de rôle significatif dans l'expansion des crues. Les articles B1 et B4 sont similaires aux articles V1 et V4. L'article B11 est similaire au R11.		

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Compatibilité du projet ou prise en compte
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine Eure et Forêt de Bord	Axe 2: Préserver les zones d'intérêt écologique. Prise en compte de la protection des zones humides. Construire la Trame Verte et Bleue du territoire du SCoT.	Préservation des espaces, de leur spécificité et de leur fonctionnalité par une éventuelle restauration et une gestion adaptée pour les zones aquatiques et humides connexes, les zones boisées et les coteaux crayeux. Conservation des haies, des vergers, des arbres têtards par un renouvellement progressif et continu. Conservation des arbres creux et sénescents. Lutte contre les espèces invasives. Les projets d'urbanisation ne devront pas conduire à la destruction ou la dégradation des zones humides. Des exceptions pourront être accordées pour les projets dont l'intérêt général aura été démontré, ainsi que l'impossibilité de les réaliser à l'écart des zones humides, et sous réserve de compenser les impacts par la création de nouvelles zones humides. Les corridors ne pourront pas faire l'objet d'ouverture à l'urbanisation intégrale de leurs emprises.	Ces mesures sont prises en compte par le projet. Les zones humides impactées seront compensées. Le projet intersecte certains corridors sur une portion de ceux-ci et les rétablit à l'aide de passages à faune.
	Axe 3: La préservation des zones agricoles et forestières. La réalisation des zones tampons en interface avec les espaces agricoles et naturels.	Les espaces agricoles accueillent en premier lieu les exploitations agricoles (bâtiments, ouvrages). Les équipements d'intérêt général et les infrastructures routières y sont admis sous réserve d'être limités et argumentés sur leur nécessité technique quant à leur localisation. Tout défrichement significatif d'un espace boisé (environ 1 ha) devra faire l'objet d'une compensation par reboisement si perte de biodiversité. Création d'interfaces vertes d'une profondeur variant de 5 mètres (largeur minimale) à 10 mètres au contact de la zone naturelle ou agricole.	Des compensations de milieux boisés détruits par le projet sont prévues. Les aménagements paysagers du projet prévoient des intégrations paysagères arborées sur certaines sections du tracé.
	Axe 6: Les Grandes Composantes Sensibles du Paysage. Les grandes crêtes paysagères des vallées de la Seine, de l'Eure, de l'Iton et de l'Andelle.	Concernant le cône de vue et panorama de la Côte des Deux amants, les infrastructures routières situées dans ce panorama doivent avoir les impacts visuels les plus restreints possibles. Le plus souvent boisées, ces lignes de crête doivent être conservées en l'état pour prévenir les impacts lourds dans le grand paysage. Ces crêtes seront protégées des implantations et des constructions qui devront s'établir en recul des lignes de visibilité perceptibles à partir des vallées.	Le panorama depuis le promontoire de la Côte des 2 Amants est un enjeu important pris en considération par le projet.
	Axe 7: Intégrer le risque inondation dans les projets d'aménagement. Prendre en considération les risques technologiques.		Le projet prend en compte le risque inondation et n'est pas de nature à l'aggraver. Le projet prend en compte le risque industriel et est de nature à réduire le risque TMD par report de trafic hors des zones les plus densément peuplées.
Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE 2012-2017)	Orientation 1: Compléter le développement local par un développement de l'habitat qualitatif.		Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH.
	Orientation 2: Proposer dans les centres urbains un habitat nouveau, en lien avec les services développés et avec un environnement urbain requalifié.		
	Orientation 3: Introduire la diversité des produits de l'habitat, partout		
	Orientation 4: Rester en alerte dans le domaine de l'accueil des populations réclamant un habitat ou un hébergement spécifique		
	Orientation 5: Etre à l'écoute des besoins et des attentes pour produire mieux demain		
Plan des Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE)	Objectif 1: Accompagner et soutenir le développement urbain de l'agglomération	Le PDU développe 4 objectifs spécifiques : 1. un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau de transports urbains, avec un axe majeur à matérialiser entre Louviers et Val-de-Reuil. 2. une réduction significative de la place de l'automobile dans les Centres Urbains (LOUVIERS principalement) au profit des modes doux. 3. une intermodalité entre les modes à accroître (Gare de Val-de-Reuil et Centre de Louviers). 4. la définition d'un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure.	La liaison A28-A13 apparaît dans le document et est intégrée aux scénarios, sa représentation cartographique comportant plusieurs variantes. Ainsi, des mises à jour seraient à opérer dans le texte et les illustrations lors de la révision du PDU.
	Objectif 2: Mieux satisfaire les besoins de mobilité		
	Objectif 3: Préserver l'environnement et le cadre de vie		

Les liens de compatibilité entre certains de ces documents sont présentés pour information dans le schéma ci-dessous :

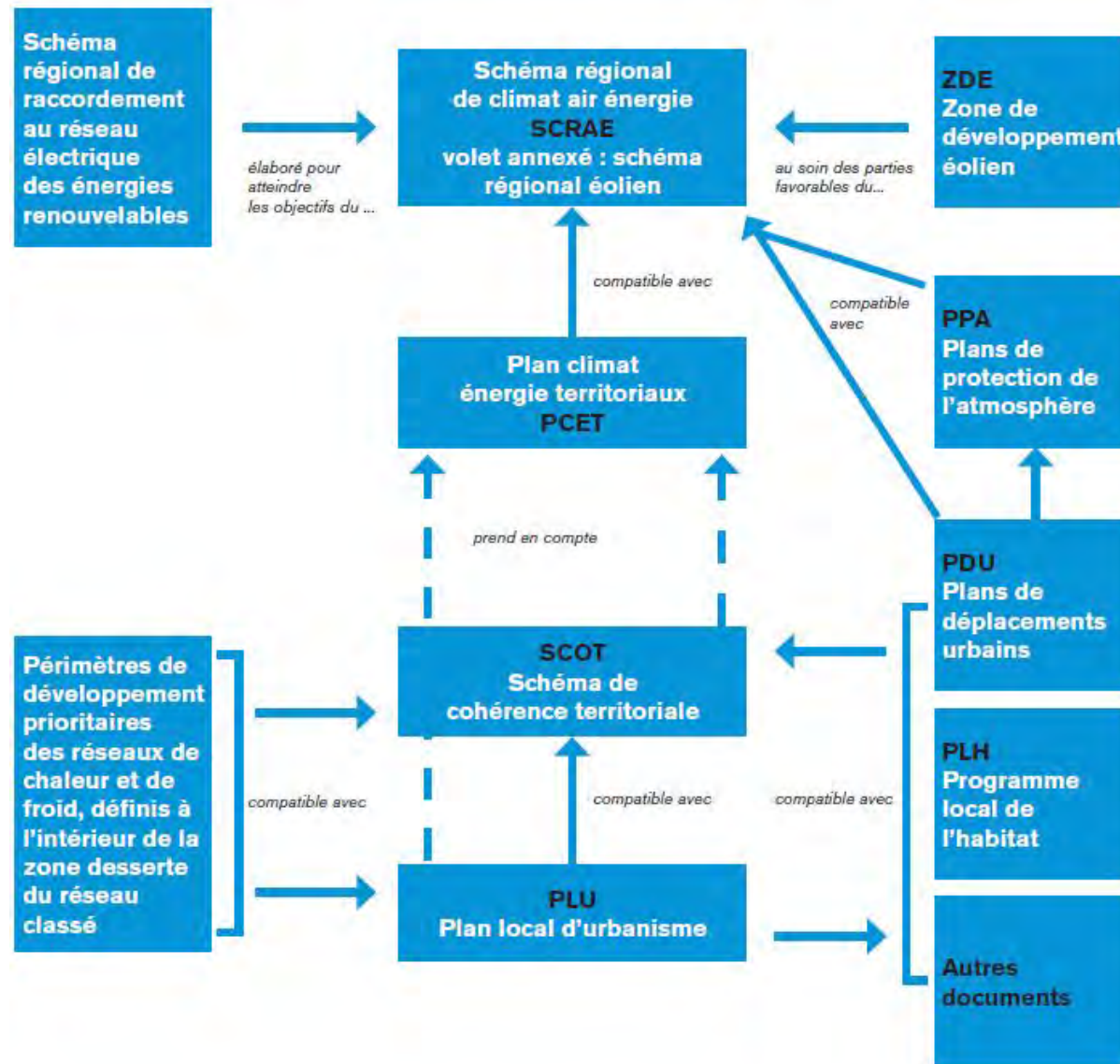


FIGURE 388 : COORDINATION DES DEMARCHES TERRITORIALES [PDU METROPOLE ROUEN NORMANDIE]



## 9.2.1 Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

### Présentation générale du document

La dernière version du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) est encore sous forme de projet en date d'octobre 2011. Ce schéma fixe les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'Etat ainsi que la réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il précise aussi la façon dont l'Etat entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux.

C'est un outil de mise en œuvre des orientations de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 (Grenelle 1) permettant d'organiser la cohérence de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures. Les orientations issues de cette loi conduisent à revoir la politique des transports de manière à renforcer sa contribution à la lutte contre le changement climatique, à la réduction de la dépendance aux hydrocarbures et à la préservation de la biodiversité et de la santé.

Le coût des actions proposées dans ce projet de SNIT sur les 20 à 30 prochaines années soulève d'importantes difficultés de mise en œuvre, car il excède largement le budget que la Nation peut consacrer à ses infrastructures de transport. Ce constat est aggravé par la situation économique et financière actuelle de la France.

La commission Mobilité 21, instituée par le ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

L'Etat a inscrit dans la version projet d'octobre 2011 du projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) la réalisation de la liaison A28-A13 (contournement est de Rouen) au titre de la réduction de la congestion routière (coût estimé de 860 M€ TTC, 40 km de tracé neuf).

Le scénario retenu par la commission Mobilité 21 chiffre le projet à 880 M€ (valeur 2012) TTC et l'inscrit comme première priorité pour répondre aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires. Les premières priorités sont celles dont l'engagement doit intervenir avant 2030.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Dans le contexte décrit précédemment, il apparaît possible dès lors de structurer la politique de l'Etat en matière d'infrastructures autour de 4 grands axes afin qu'elle participe pleinement à l'atteinte des objectifs fixés :

1. optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
2. améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire ;
3. améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
4. réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité.

Le projet répond au second point puisque de nouvelles zones d'emploi et d'habitations vont être desservies, et au quatrième point en luttant contre les nuisances dans le centre-ville de Rouen et en réduisant les pollutions et émissions de gaz à effet de serre supplémentaires générées par les embouteillages.

Le SNIT met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela le nouveau paradigme de la loi du 3 août 2009 : il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.

Toutefois, il indique « qu'il peut apparaître encore nécessaire, pour des motifs bien circonscrits, de prévoir des ajustements ponctuels du système routier. Ces ajustements visent ainsi à répondre à des enjeux :

- de sécurité : c'est évidemment un enjeu majeur de la politique routière de l'Etat en complément des actions mises en œuvre sur le comportement des usagers ;
- de désenclavement et d'équité territoriale, dans une optique sociale et économique : il s'agit naturellement de traduire la volonté d'aménager durablement le territoire ;
- de réduction de la congestion : quelques tronçons sont et resteront utilisés de façon importante par les automobilistes en l'absence de toute alternative modale. »

Le projet de liaison A28-A13 est classé dans le document comme projet répondant à l'objectif de réduction de la congestion.

### Articulation du projet avec le document

Le projet s'inscrit au sein des orientations définies par le projet de SNIT. Le projet est envisagé pour répondre à l'un des quatre objectifs que l'Etat s'est fixé en matière d'infrastructures. Son coût y est estimé de 860 M€ TTC et sa longueur y est estimée à 40 km, ce qui s'approche des 46 km effectifs prévus.

## 9.2.2 Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT)

### Présentation générale du document

Le dernier schéma régional des infrastructures et des transports de Haute-Normandie a été adopté en séance plénière du 7 décembre 2009.

Le SRIT intègre d'une part le PDR approuvé en 2006 et d'autre part des actions marchandises identifiées en 2009. Un travail de confrontation et de mise en cohérence des enjeux et actions fret et voyageurs a été réalisé pour définir un programme d'actions pertinent et global, apportant des réponses aux enjeux de mobilité et d'infrastructures de la région Haute-Normandie.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le projet est cité dans le document comme l'un des projets répondant à l'action n°25 détaillée ci-après.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) Haute-Normandie comporte 4 enjeux :

1. Faire rayonner la Haute-Normandie à l'échelle européenne : une Région ouverte ;
2. Améliorer les liaisons entre la Haute-Normandie et les autres régions : une Région charnière ;
3. Améliorer le maillage des infrastructures intra-régionales haut-normandes : une Région Partenaire ;
4. Contribuer à l'animation des politiques de mobilité : une Région coordinatrice.

Le projet est indiqué par le document comme répondant à l'enjeu 3, action n°25 : La connexion des infrastructures routières structurantes. L'objectif de cette action est d'assurer la fluidité et la performance du mode routier tout en limitant les nuisances. Cette action est décrite ainsi : « Favoriser une meilleure desserte des territoires et des zones d'activités économiques en soutenant la création de nouvelles infrastructures routières qui permettent le

contournement des agglomérations pour les flux de transit et améliorent le maillage intrarégional. »

### Articulation du projet avec le document

Le projet s'inscrit dans les orientations du SRIT. Il est envisagé par le document et répond à un des principaux enjeux évoqués par le SRIT : l'amélioration du maillage des infrastructures intra-régionales haut-normandes.

## 9.2.3 Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

### Présentation générale du document

Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) de Haute Normandie a été approuvé par arrêté préfectoral le 18 novembre 2014. Le SRCE est un document-cadre élaboré conjointement par le Conseil Régional de Haute Normandie et l'État en concertation avec les représentants du territoire haut-normand (décideurs, gestionnaires ou usagers de l'espace). Il constitue une déclinaison régionale de la trame verte et bleue et a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en contribuant à la préservation, la gestion et la restauration des milieux naturels nécessaires aux continuités écologiques.

Le SRCE est un outil d'aménagement destiné à orienter les stratégies, les documents d'urbanisme et les projets.

Le SRCE est composé des éléments suivants (SRCE HN, 2014) :

- un diagnostic du territoire régional, ainsi qu'une présentation des enjeux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques à l'échelle régionale ;
- un volet présentant les continuités écologiques retenues [...] et identifiant les réservoirs de biodiversité et les corridors qu'elles comprennent ;
- un plan d'action stratégique ;
- un atlas cartographique ;
- un dispositif de suivi et d'évaluation ;
- un résumé non technique.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

La liaison A28-A13 est citée dans le cadre de la présentation et de l'analyse des enjeux régionaux à partir du diagnostic du territoire régional, dans le chapitre relatifs aux interactions entre la biodiversité et les activités humaines. Le contournement de Rouen est cité parmi les quelques grands projets de développement d'infrastructures linéaires à l'échelle régionale.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Le plan d'action stratégique du SRCE de Haute Normandie définit deux grands axes principaux afin de préserver les continuités écologiques locales et de réduire la fragmentation :

- Axe 1 : préserver et restaurer les réservoirs de biodiversité et les corridors identifiés au niveau régional ou inter-régional ;
- Axe 2 : réduire la fragmentation et résorber les points noirs.

C'est dans l'axe 2 qu'est évoquée la réduction de la fragmentation par les infrastructures de transports, qui se traduit par deux objectifs : 1/ prise en compte de la trame verte et bleue par les infrastructures de transport, qu'il s'agisse du réseau existant ou de projets d'infrastructures ; et 2/ définir et mettre en œuvre un plan d'actions de restauration de continuités.

Le projet de liaison A28-A13 n'est pas directement cité dans les objectifs du SRCE, mais il est concerné par l'objectif 1 de l'axe 2 en tant que projet d'infrastructure de transport.

### Articulation du projet avec le document

L'objectif 1 de l'axe « réduire la fragmentation et résorber les points noirs » du plan d'action stratégique du SRCE de Haute Normandie précise les principes de prise en compte de la trame verte bleue par les infrastructures de transports, à savoir :

- Les réservoirs de biodiversité doivent être systématiquement évités par les infrastructures. Si l'évitement est impossible les mesures d'atténuation doivent être de très grande qualité pour assurer la préservation de ces zones.
- Les corridors terrestres et aquatiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) sont à préserver soit en les évitant, soit en les franchissant à l'aide d'ouvrages (viaduc par exemple), soit en les reconstituant (tranchée couverte par exemple). L'objectif est de rétablir systématiquement ces continuités écologiques par des ouvrages d'ampleur adaptée pour permettre de conserver les fonctionnalités des corridors.
- Les corridors aquatiques sont à rétablir systématiquement pour les cours d'eau, parties de cours d'eau, et canaux classés.

- Si, malgré la qualité des mesures d'évitement et d'atténuation, les réservoirs de biodiversité et les corridors ne sont pas préservés de manière satisfaisante des mesures de compensation devront être mises en œuvre pour maintenir la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité ou des corridors impactés.

Le projet de liaison A28-A13 a pris en compte le SRCE de Haute Normandie, à deux niveaux :

- les éléments de la trame verte et bleue régionale ont été intégrés dans le cadre de l'élaboration de l'état initial écologique (réservoirs de biodiversité, corridors) ainsi que dans le cadre de la définition des enjeux.

Les réservoirs de biodiversité et corridors ont été présentés par sous-trames : sous-trames des milieux boisés, des milieux calcicoles, des milieux mésophiles, des milieux acides et des milieux humides et aquatiques. Ces éléments de réseau écologique ont été présentés par secteur dans le cadre de la synthèse des enjeux et des contraintes, et ont fait l'objet de cartographies.

- les préconisations du SRCE ont été prises en compte dans le cadre de la définition de mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet.

Ainsi, dans le cadre du choix de la variante, les continuités écologiques constituaient l'un des critères de la thématique « milieux naturels » pour la comparaison des variantes. Différentes mesures d'évitement et de réduction préconisées ont pour objectif d'éviter ou de réduire les impacts du projet sur les réservoirs de biodiversité et les corridors : configuration du projet sous forme de viaducs dans plusieurs secteurs, mise en place de passages à faune afin de rétablir les continuités rompues par le projet. Bien que des mesures d'évitement et de réduction aient été préconisées, des impacts résiduels subsistent sur des réservoirs de biodiversité (boisés notamment) et des corridors. La définition de mesures de compensation a donc été nécessaire. La définition de ces mesures s'est appuyée sur les éléments de trame verte et bleue du SRCE : en effet, une pré-identification des zones de compensation possible a été réalisée au sein des connexions d'intérêt majeur régional à conserver, restaurer ou recréer identifiées par le SRCE de Haute Normandie.

## 9.2.4 Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)

### Présentation générale du document

La dernière version du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) a été adoptée en décembre 2006 et a pour horizon l'année 2015.

Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire est un document stratégique qui dessine les grandes perspectives et priorités régionales pour les prochaines décennies. Le SRADT de Haute-Normandie a été élaboré à partir d'un diagnostic : réalisé à l'automne 2005, celui-ci fait ressortir les points forts et les points faibles du territoire. Le SRADT a pour ambition de proposer à tous les Haut-Normands une vision commune. Il aborde tous les sujets importants pour l'avenir : l'emploi, l'économie, l'environnement, la santé, la lutte contre l'exclusion, le logement, les infrastructures et équipements, l'attractivité du territoire... Avec deux préoccupations transversales : l'épanouissement de l'homme sur le territoire et la capacité à mener des politiques durables.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le projet de liaison A28-A13 est cité dans l'axe 4 du schéma qui l'identifie comme un des grands itinéraires routiers, considérés comme importants dans un souci de performance des transports et qui doit être finalisé.



## Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Ce schéma s'appuie sur 8 axes :

- AXE 1 La formation et la connaissance, ou l'homme au cœur du développement
- AXE 2 L'affirmation de la fonction d'interface maritime et internationale
- AXE 3 Une économie consolidée, diversifiée, aspirée par le haut, créatrice d'emplois
- AXE 4 Une gestion performante et durable des déplacements et de l'énergie
- AXE 5 Une société plus humaine, dans un souci de cohésion territoriale
- AXE 6 Un nouvel équilibre démographique, dans une région ouverte à l'accueil
- AXE 7 Culture, sports et activités de loisirs, enjeux du développement des territoires et de l'épanouissement des Haut-Normands
- AXE 8 Un environnement et un espace qualifiés et reconnus

Le projet est cité comme action à entreprendre pour répondre à la Priorité 1 « L'adaptation des déplacements aux exigences d'aujourd'hui » de l'axe 4 « Une gestion performante et durable des déplacements et de l'énergie ».

## Autres contenus concernant le projet

Le SRADT fait l'objet d'un suivi annuel. Celui de 2012 évoque la liaison A28-A13 (axe 8) comme un nouveau projet d'infrastructure linéaire susceptible d'avoir un impact non négligeable sur la surface agricole dans les prochaines années.

Il indique que pour assurer le maintien d'une activité agricole répondant aux besoins de l'économie régionale et aux attentes sociétales, il importe de :

- préserver l'équilibre entre les espaces dédiés à l'agriculture, à la forêt, à l'industrie, aux infrastructures de transport et à l'urbanisation,
- organiser le dialogue entre les acteurs d'un même territoire dans le cadre des outils de planification tels que les SCOT pour gérer de façon coordonnée les différents espaces.

Afin de limiter l'impact sur les terres agricoles, la conception du projet a été optimisée. L'aménagement foncier, agricole et forestier organisé des parcelles permettra de réduire l'impact sur l'agriculture.

## Articulation du projet avec le document

Le projet prend en compte le SRADT. Il est cité dans le document comme répondant à un des 8 axes sur lesquels s'appuie le document, pour la performance du système de transport. Il répond également aux recommandations qui l'accompagnent sur la limitation de l'impact sur les terres agricoles.

## 9.2.5 Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine

### Présentation générale du document

La directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine a été approuvée par décret en conseil d'Etat le 10 juillet 2006 et publiée au Journal Officiel du 12 juillet 2006. Le périmètre de la DTA s'étend sur la partie nord du projet. Les communes concernées par le projet qui le sont également par la DTA sont au nombre de 18 :

- Canton de Darnétal : Bois-l'Évêque, Fontaine-sous-Préaux, Préaux, Roncherolles-sur-le-Vivier, Saint-Aubin-Épinay, Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Canton de Boos : Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, Boos, Gouy, Montmain, La Neuville-Chant-d'Oisel, Quévreville-la-Poterie, Saint-Aubin-Celloville, Ymare
- Canton de Saint-Étienne-du-Rouvray : Saint-Étienne-du-Rouvray, Oissel
- Canton de Bois-Guillaume : Isneauville
- Canton de Cleres : Quincampoix.



FIGURE 389 : PERIMETRE DE LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE ET ZOOM SUR LA ZONE D'ETUDE [DRE HAUTE-NORMANDIE, 2003]

La D.T.A., élaborée à l'initiative et sous la responsabilité de l'État, fixe :

- les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, et en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages ;
- les modalités d'application de la loi Littoral adaptées aux particularités géographiques locales.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Dans son chapitre 3 Orientations relatives à l'armature urbaine et à l'aménagement – Infrastructures de déplacement, la DTA liste les projets de contournement d'agglomérations et aborde le projet de liaison A28-A13 en ces termes :

« Contournements d'agglomérations :

- [...]
- à Rouen, à l'est de l'agglomération, selon un tracé proposé à la concertation, ainsi que le bouclage de la rocade nord par la traversée de la vallée du Cailly. Par ailleurs, un barreau reliant le contournement est et l'autoroute A13-RN154 est à envisager pour assurer la desserte des zones en développement au sud-est de l'agglomération rouennaise ; »

Le chapitre 3, dont est issu cet extrait, fixe notamment les objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements. Il regroupe l'ensemble de ce qui s'impose aux différents documents d'urbanisme locaux. La valeur de ces éléments est donc importante. De plus, la carte des orientations générales d'aménagement ci-après comporte une représentation schématique du projet.

A noter que ce chapitre indique qu'à plus long terme, sera étudiée l'opportunité d'un grand contournement Ouest de Rouen faisant jonction entre l'autoroute A28 sud et l'autoroute A150, tel qu'inscrit dans la décision du CIADT Transport du 18 décembre 2003.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

L'État met en avant trois objectifs :

- OBJECTIF 1 : renforcer l'ensemble portuaire Normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires
- OBJECTIF 2 : préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages, prendre en compte les risques
- OBJECTIF 3 : renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire

Ce troisième grand objectif se déploie selon cinq lignes d'action :

1. Renforcer les fonctions métropolitaines dans les trois grandes agglomérations.
2. Conforter l'armature des agglomérations moyennes.
3. Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral.
4. Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain.
5. Améliorer les échanges et les déplacements de personnes.

Le document indique que le projet de liaison A28-A13 s'inscrit au sein de l'ensemble des actions (actions énoncées au chapitre 3 « Orientations de la D.T.A. » en sous-section 3.4) répondant à la cinquième ligne d'action de l'objectif 3. Ces actions concourent à la réalisation d'un double objectif d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale.

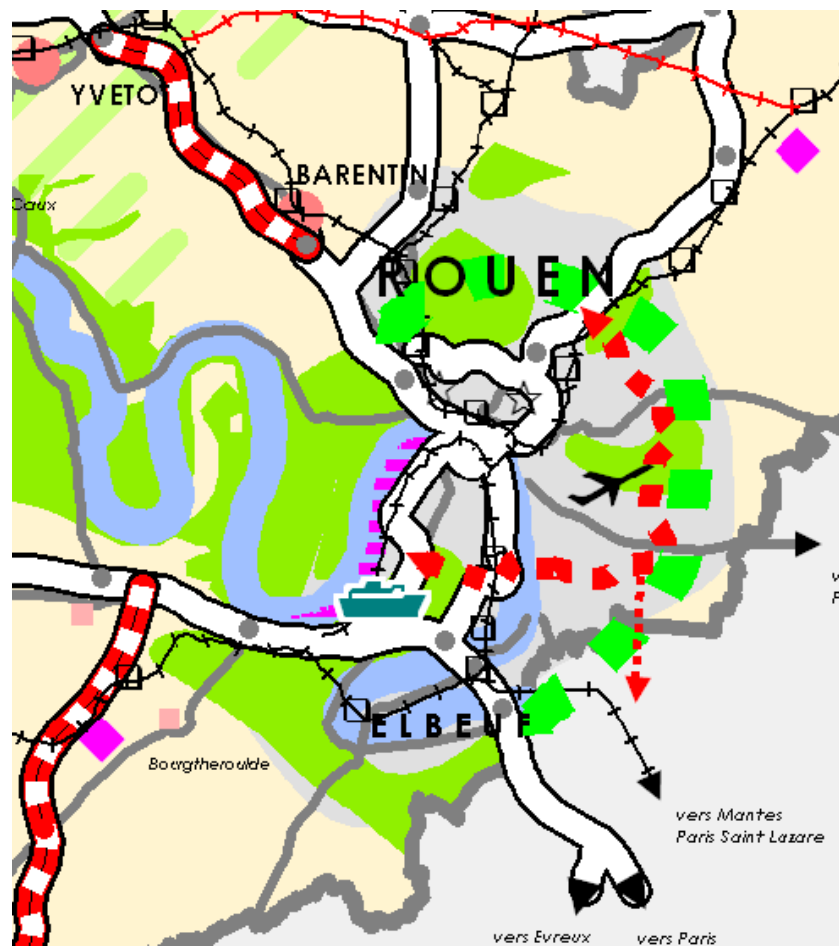


FIGURE 390 : EXTRAIT DE LA CARTE DES ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT [DTA ESTUAIRE DE LA SEINE, 2004]



### Articulation du projet avec le document

Le projet s'inscrit dans les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement. Il est envisagé par le document et répond aux objectifs qui lui sont fixés d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale.



## 9.2.6 Le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE) de Haute-Normandie

### Présentation générale du document

Avec la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, les schémas régionaux climat, air, énergie (SRCAE) remplacent les PRQA (Plans Régionaux de la Qualité de l'Air).

Le SRCAE de Haute-Normandie a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 21 mars 2013. Il est révisé tous les 5 ans.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de la Haute-Normandie doit définir une stratégie régionale permettant de contribuer aux engagements nationaux et internationaux de la France sur les questions du climat, de l'air et de l'énergie.

Ces engagements reposent sur plusieurs points :

- le respect d'ici 2020 des objectifs européens du paquet «énergie-climat», autrement nommé «**3x20**» :
  - Réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005,
  - Réduire de 20 % les consommations d'énergie par rapport à la valeur tendancielle de 2020,
  - Produire l'équivalent de 23 % de la consommation finale nationale à partir d'énergie renouvelable.

A plus long terme la France s'est également engagée à diviser les émissions de gaz à effet de serre (GES) par quatre d'ici 2050 (facteur 4 inscrit dans la loi « POPE » du 13 juillet 2005). L'objectif de la France est de contribuer à limiter le réchauffement climatique à +2°C, et éviter l'emballement du climat. Pour autant, cette augmentation minimale de la température aura des conséquences importantes pour nos territoires. La France s'est ainsi engagée à mettre en œuvre une stratégie d'adaptation au changement climatique à travers son Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC).

Enfin, la France est tenue de respecter un ensemble de valeurs réglementaires, fixé par la Commission européenne (directive 2008/50/CE du 21/05/2008) concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, sur les concentrations de certains polluants atmosphériques et la réduction des pics de pollution. Ces valeurs étant régulièrement dépassées en plusieurs zones du territoire national, la France est actuellement poursuivie pour non-respect de la valeur limite concernant les particules en suspension (PM10) et la procédure est en cours pour les oxydes d'azote (NOx).

Des objectifs nationaux de réduction d'émissions de ces polluants atmosphériques ont donc été fixés :

- Le plan particules élaboré en application de la loi « Grenelle 1 » fixe un objectif de -30% des émissions de PM2,5 d'ici 2015,
- Le respect de la directive plafond 2001/81/CE du 23/10/2011 nécessite une baisse de -40% des émissions de NOx 'ici 2015.

Le SRCAE de Haute-Normandie intègre le Schéma Régional Eolien Terrestre (SRET) de Haute-Normandie qui a, pour sa part, été adopté en 2011.

Le document décline également des objectifs et des recommandations par secteur d'activité et notamment pour les transports de personnes et de marchandises afin d'en diminuer la contribution aux émissions en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques. Ainsi, il vise à diminuer le recours à la voiture en incitant au report modal ou en développant de nouvelles formes de mobilités ainsi qu'à augmenter le recours aux modes de transports de marchandises vers les modes massifiés en améliorant, notamment la multi-modalité. La réduction du risque de surexposition à la pollution routière est également un objectif porté par le SRCAE.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le SRCAE de Haute-Normandie n'évoque pas le projet. Il en est de même du SRET.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les objectifs à atteindre dans le domaine des transports ont été précisément chiffrés :

#### Objectifs stratégiques

Objectifs du SRCAE par rapport à 2005 dans les transports de voyageurs	
Consommation d'énergie finale 2020	-23 %
Emissions de GES en 2020	-27 %
Emissions de GES en 2050	-75 %
Emissions de PM10 en 2020	-44%
Emissions de NOx en 2020	-59%
Objectifs du SRCAE par rapport à 2005 dans les transports de marchandises	
Consommation d'énergie finale 2020	-9 %
Emissions de GES en 2020	-11 %
Emissions de GES en 2050	-60 %
Emissions de PM10 en 2020	-32%
Emissions de NOx en 2020	-23%

#### Objectifs opérationnels

TRANSPORTS VOYAGEURS	
Réduction des trajets en voiture (en Véhicule.km)	-12%
Augmentation des trajets en transports en commun	+20%
Augmentation des trajets en modes doux	Atteindre : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une part modale de 35% sur les trajets de portée comprise entre 1 km et 3 km</li> <li>▪ Une part modale de 15% sur les trajets de portée comprise entre 3 km et 10 km</li> </ul>
TRANSPORTS MARCHANDISES	
Parts modales Fer + Fleuve	Passage de 16% à 25%
Technologie et optimisation logistique	-15% sur l'intensité énergétique du transport routier (GWh/tonnes.km)

FIGURE 391 : OBJECTIFS DU SECTEUR DES TRANSPORTS DANS LE SRCAE HAUTE-NORMANDIE

Une synthèse transversale a permis de définir 9 défis :

- DEFI 1 : Responsabiliser et éduquer à des comportements et une consommation durables
- DEFI 2 : Promouvoir et former aux métiers stratégiques de la transition énergétique
- DEFI 3 : Actionner les leviers techniques et financiers pour une diffusion des meilleures solutions d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de polluants
- DEFI 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités
- DEFI 5 : Favoriser les mutations environnementales de l'économie régionale
- DEFI 6 : S'appuyer sur l'innovation pour relever le défi énergétique et climatique
- DEFI 7 : Développer les EnR et les matériaux biosourcés
- DEFI 8 : Anticiper la nécessaire adaptation au changement climatique
- DEFI 9 : Assurer le suivi et l'évaluation du SRCAE

Les orientations auxquelles répond le projet contribuent à relever le défi 4. Ce défi se décline en 9 orientations.

Parmi ces orientations, le projet participe à :

- TRA 2 - Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs : le délestage de certaines voiries par le projet se fera au profit du développement des modes doux ;
- TRA 3 - Favoriser le report modal vers les transports en commun (objectif d'augmenter de 20% l'usage des transports en commun dans l'ensemble des trajets en connexion avec une zone dense du territoire) : l'espace libéré sur certaines voiries se fera au profit des transports en commun et des aménagements d'interconnexion seront prévus entre le projet et les transports en commun ;
- TRA 8 - Organiser et optimiser la logistique urbaine : le projet peut y aider par une desserte plus efficace des zones d'activités et le report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés ;
- TRA 9 - Réduire les risques de surexposition à la pollution routière : le projet contribue en effet à diminuer globalement l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, et en particulier dans plusieurs zones qui en souffrent actuellement en reportant une partie du trafic en dehors de l'agglomération Rouennaise et des pénétrantes vers Rouen.

En ce qui concerne le SRET, il indique que la Haute-Normandie représente 348,5 MW de puissance installée, en production ou autorisée sur son territoire, soit 29 parcs éoliens, constitués de 160 éoliennes.

Le projet passe à proximité d'une ZDE "la voie du Moulin" sur la partie est de la commune de Mesnil Raoul, de 5 éoliennes pour une puissance de 8,35MW parc éolien de 8,35MW. La mise en service est prévue en 2014. Le raccordement électrique se fera au niveau du nouveau poste ERDF de Boos le long de la RD138 via un câble enterré 20kV.

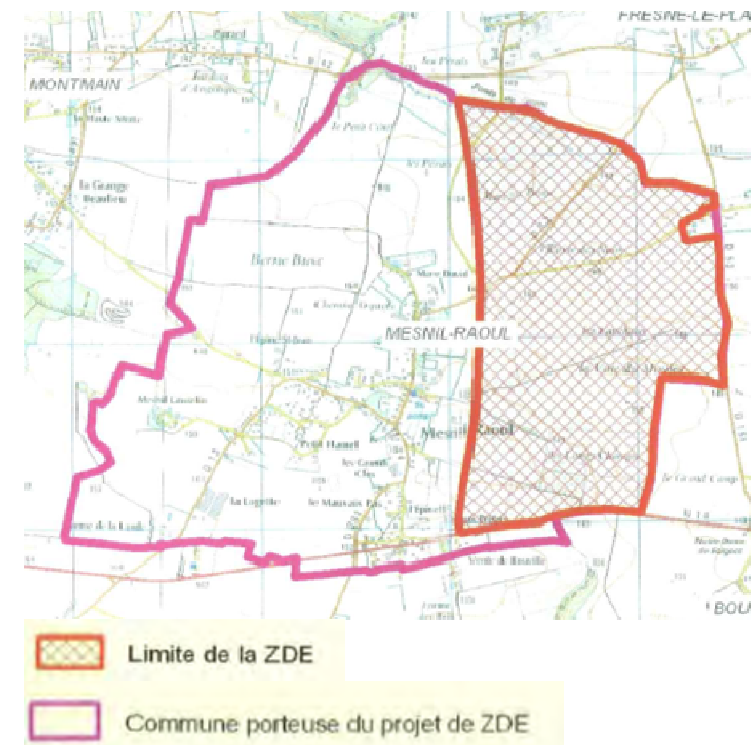


FIGURE 392 : ZONE DE DEVELOPPEMENT EOLIEN « LA VOIE DU MOULIN » [DREAL HN]

De plus, le SRET définit une zone propice à l'implantation de nouveaux parcs éoliens dans le pays de Caux, en bordure du projet.

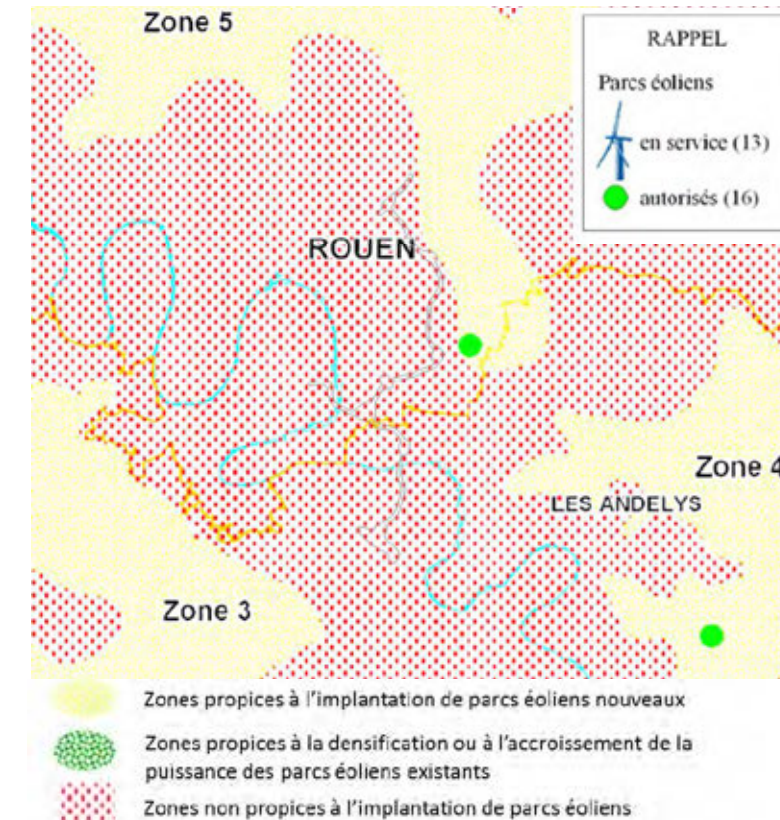


FIGURE 393 : LOCALISATION DE LA BANDE D'EPDUP AU SEIN DU SRET

### Articulation du projet avec le document

À l'échelle de l'aire d'étude, la mise en service du projet de liaison A28-A13 conduit à une augmentation globale des kilomètres parcourus par les véhicules empruntant le contournement, notamment. Cette augmentation induit alors une augmentation globale des émissions liées au trafic routier dans l'agglomération.



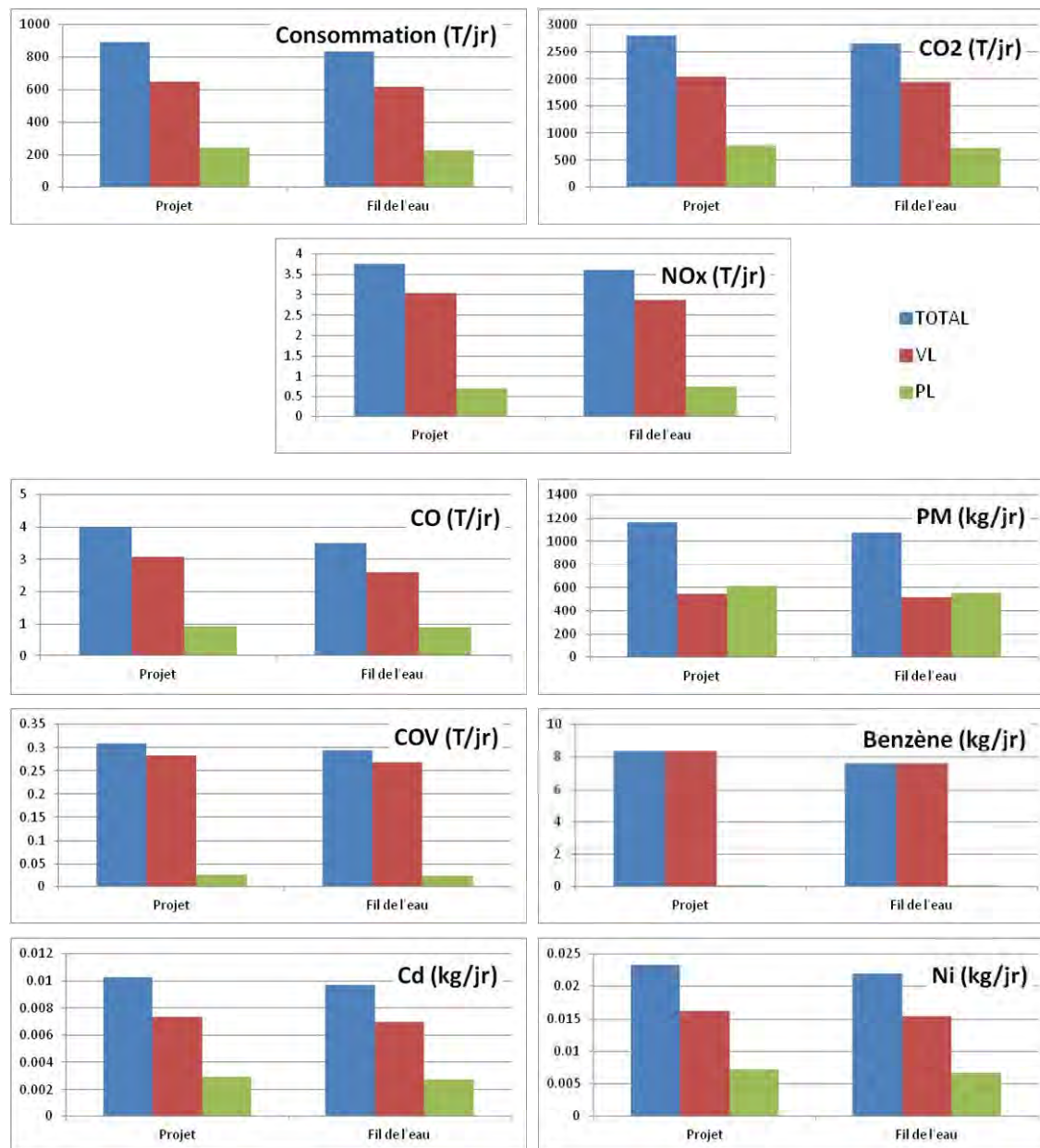


FIGURE 394: BILAN DE CONSOMMATION ET D'EMISSION DE CHAQUE POLLUANT [NUMTECH, 2015]

Pour autant, cette augmentation globale est à mettre en regard des baisses d'émissions polluantes observées le long des axes routiers déchargés et traversant des zones densément peuplées. Ce phénomène traduit le report du trafic, notamment des poids lourds forts émetteurs de poussières, des zones densément peuplées du cœur de l'agglomération vers des zones à caractère rural ou dont la densité de population est moindre. On constate ainsi une diminution de l'exposition de la population à la pollution routière, notamment pour les PM10.



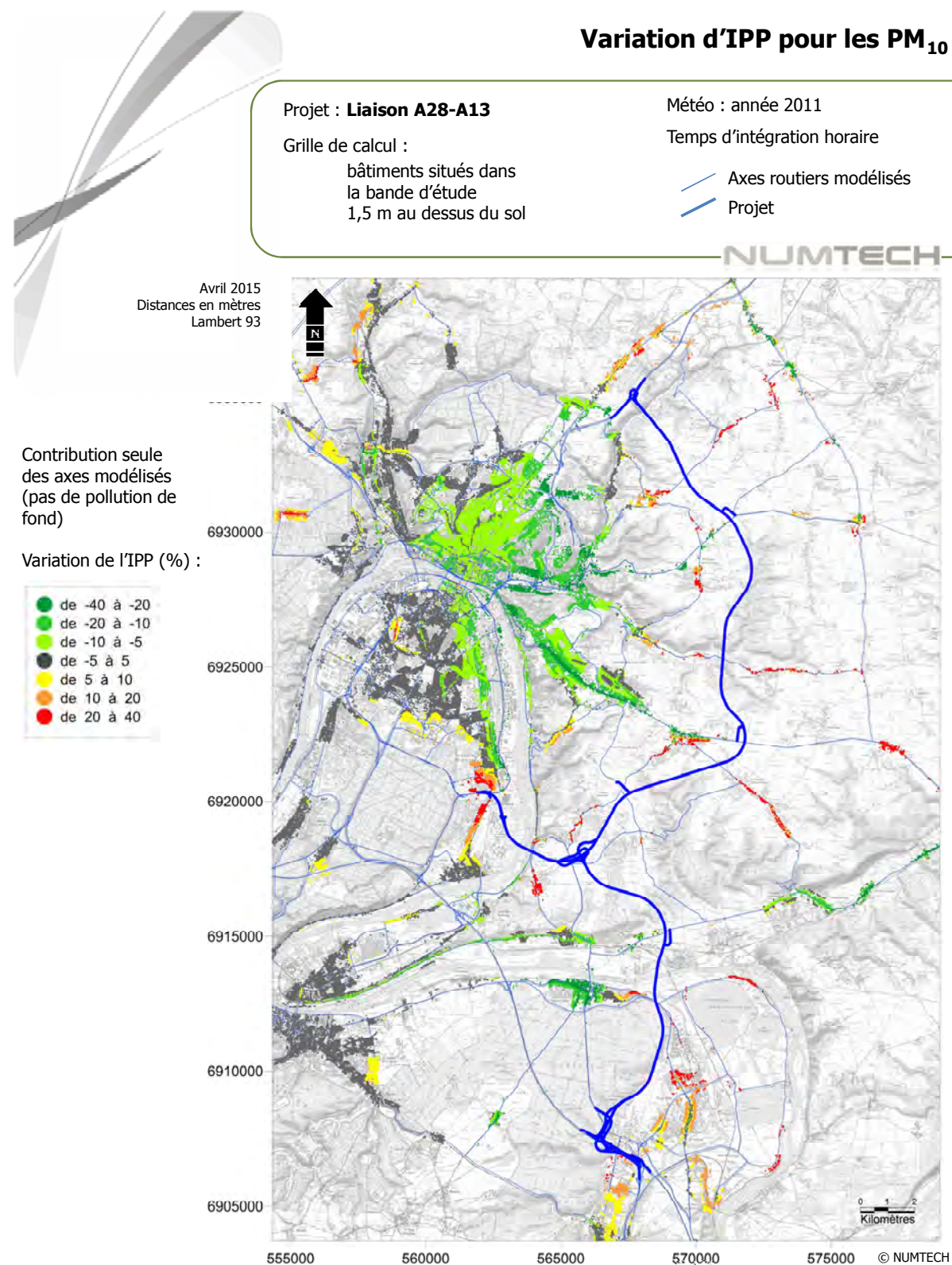


FIGURE 395: VARIATION DE L'IPP EN PM<sub>10</sub> SUR LA BANDE D'ETUDE ENTRE LE FIL D'EAU ET LA SITUATION PROJET [NUMTECH, 2015]

Cette analyse est par ailleurs confirmée par la baisse des coûts collectifs liés aux impacts sur la santé de par la mise en service du projet.

Par ailleurs, en améliorant la desserte du port de Rouen et en desservant directement la zone Seine-Sud et la zone Alizay-Pitres-Le Manoir, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 prend en compte les projets de développement de l'intermodalité et constitue un outil d'amélioration et de fiabilisation des temps de parcours pour ces pôles économiques en interface avec les autres modes de transports. Il s'inscrit donc en complémentarité de ces projets visant à développer l'intermodalité.

Enfin, en déchargeant d'une part importante de leur trafic les pénétrantes du cœur d'agglomération, le projet constitue une opportunité pour l'amélioration et le renforcement de la compétitivité des modes alternatifs à la voiture particulière dans le cadre du transport de personnes. Le PDU ainsi que le SCoT de la Métropole Rouen Normandie font également du report de trafic permis par le Contournement Est A28-A13 un enjeu majeur pour le développement des transports en commun.

Ainsi, si la mise en service du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 ne participe pas directement aux objectifs globaux de réduction d'émissions polluantes d'origine routière, il s'inscrit néanmoins en cohérence avec les objectifs thématiques directement associés aux transports.

Par ailleurs, le projet se trouve en dehors des zones propices à l'implantation de parcs éoliens et ne gênera donc pas leur mise en œuvre.

## 9.2.7 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE)

### Présentation générale du document

La zone d'étude est comprise dans le périmètre du SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands (2010-2015) qui a été adopté par le comité de bassin, le 29 octobre 2009. Ce document étant toujours en vigueur, le nouveau SDAGE est actuellement en cours d'élaboration, qui devra couvrir la période 2016-2021. Les modifications ou mises à jour apportées par ce futur SDAGE ont été prises en compte ici et surlignées en vert, sans néanmoins remettre en question les préconisations du SDAGE en vigueur.

Le SDAGE sur le bassin Seine Normandie a fixé comme ambition d'obtenir en 2015 le "bon état écologique" sur 2/3 des masses d'eau.

Dans le cadre du SDAGE 2016-2021, les 5 enjeux majeurs identifiés lors de la consultation du public et des assemblées organisées entre novembre 2012 et avril 2013 sont :

- 1) Préserver l'environnement et sauvegarder la santé en améliorant la qualité de l'eau et des milieux aquatiques de la source à la mer ;
- 2) Anticiper les situations de crise en relation avec le changement climatique pour une gestion quantitative équilibrée et économe des ressources en eau : inondation et sécheresse ;
- 3) Favoriser un financement ambitieux et équilibré de la politique de l'eau ;
- 4) Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
- 5) Améliorer les connaissances spécifiques sur la qualité de l'eau, sur le fonctionnement des milieux aquatiques et sur l'impact du changement climatique pour orienter les prises de décisions.

Le projet est concerné par ce document car la qualité des cours d'eau traversés par le projet, encadrée et contrôlée à travers le SDAGE, ne doivent pas être dégradée par le projet.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands n'évoque pas le projet.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les orientations du SDAGE sont organisées selon les 8 défis et les 2 leviers suivants :

- 1 Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants "classiques "
- 2 Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses
- 4 Réduire les pollutions microbiologiques des milieux
- 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
- 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- 7 Gérer la rareté de la ressource en eau
- 8 Limiter et prévenir le risque inondation

Levier 1 : Acquérir et partager les connaissances

Levier 2 : Développer la gouvernance et l'analyse économique.

Le projet est concerné principalement par :

- Le défi 3 puisque du transport de matières dangereuses transitera par la future liaison A28-A13 ;
- le défi 5 puisqu'il passe en périmètre de protection rapproché du champ captant de la Chapelle, en périmètre de protection rapproché et éloigné du champ captant de Saint-Aubin-Epinay, ainsi qu'en périmètre de protection éloigné de Darnétal ;
- Le défi 6 puisque le projet passe au niveau de zones humides et aquatiques ;

- le défi 8 puisqu'il passe en zone inondable.

Dans le futur SDAGE 2016-2021, les leviers et défis sont globalement les mêmes. Les futures dispositions imposent précisément une analyse des impacts selon la démarche Eviter-Réduire-Compenser.

### Prise en compte en termes de milieu naturel

L'analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE repose sur deux axes :

- La préservation, dans la conception du projet et des mesures Eviter-Réduire-Compenser, des milieux aquatiques et humides ;
- La préservation des milieux remarquables du SDAGE.

Les milieux remarquables du SDAGE sont représentés sur les cartes suivantes (SDAGE 2010-2015) :

- Les réservoirs biologiques ;
- Les axes d'actions prioritaires pour l'Anguille ;
- Les axes migrateurs.

Les réservoirs biologiques sont des habitats aquatiques nécessaires au maintien ou à l'atteinte du bon état écologique des cours d'eau (équivalents des Réservoirs de Biodiversité) ;

Les axes migrateurs prioritaires (anciennement dénommés axes bleus) sont essentiels pour toutes les espèces de poissons migrateurs, dont l'anguille qui fait l'objet d'un plan européen.

Dans notre aire d'étude, le SDAGE indique :

- La Seine et l'Aubette sont des cours d'eau d'actions de priorité 1 dans le plan de gestion Anguille
- Aucun réservoir biologique n'est concerné par l'aire d'étude du projet
- La Seine et l'Eure sont des axes migrateurs

Les cartes ci-après sont extraites de la section « Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides » DEFI 6 du SDAGE 2010-2015.



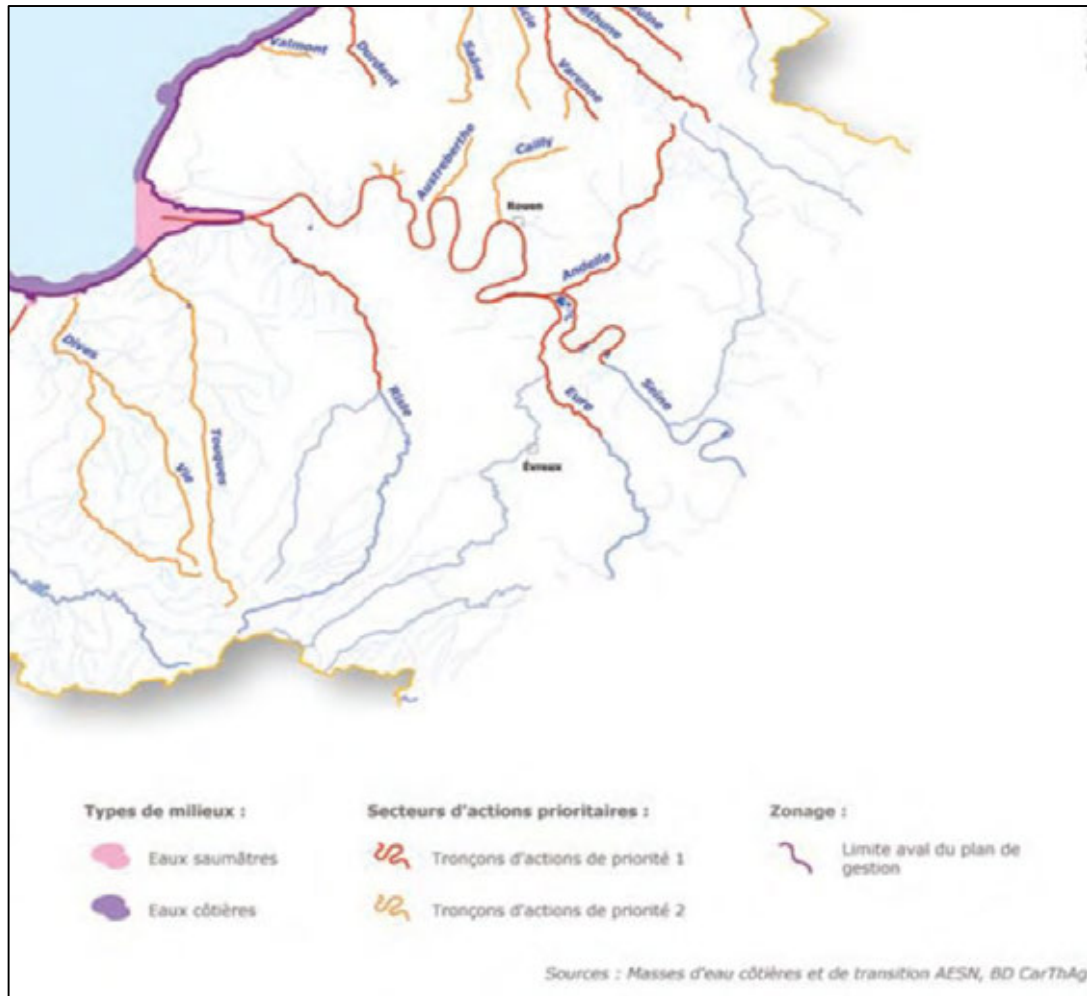


FIGURE 396: COURS D'EAU ET LEURS AFFLUENTS DE LA ZONE D' ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN DE GESTION ANGUILE [SDAGE]

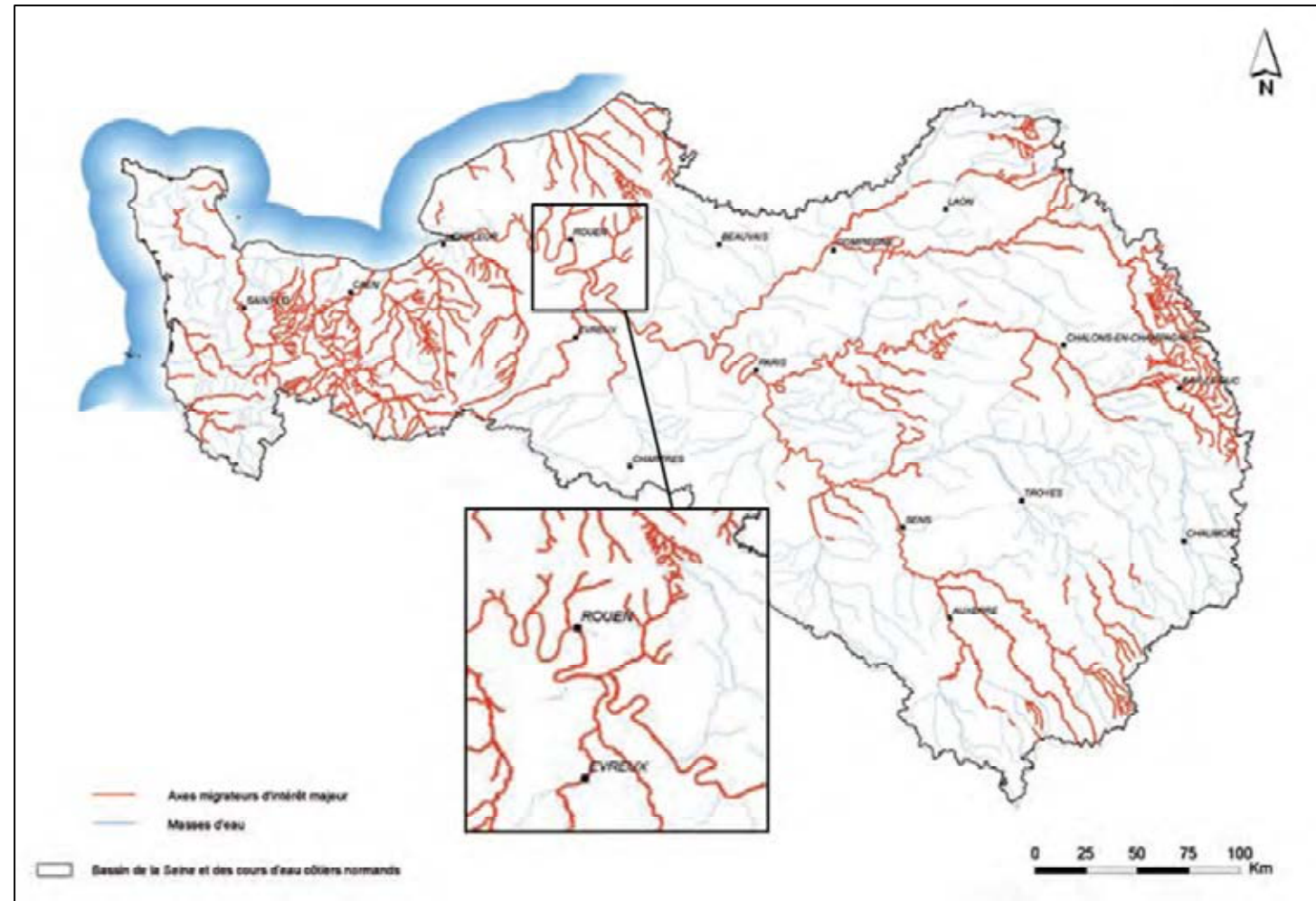


FIGURE 397 : AXES MIGRATEURS D'INTERET MAJEUR AU 29 NOVEMBRE 2007 [SDAGE]



TABLEAU 100 : PRISE EN COMPTE PAR LE PROJET DES DEFIS DU SDAGE DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU COTIERS NORMANDS [SDAGE, 2009]

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source	Disposition 31 : Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de substances dangereuses vers les milieux aquatiques En complément de la conduite d'actions de réduction des pollutions à la source, les actions palliatives suivantes sont encouragées : [...] • améliorer la collecte, la rétention et le traitement des eaux pluviales lessivant les surfaces imperméabilisées et notamment celles des infrastructures routières et urbaines ; [...] • lutter contre les pollutions accidentelles terrestres et maritimes (stockage, transports de matières dangereuses, marées noires...) en incitant aux actions de prévention et en développant les plans et moyens de lutte.	La liaison A28-A13 répond aux normes de sécurité et participe à la diminution des risques d'accidents et de pollution accidentelle. L'assainissement de l'infrastructure est dimensionné selon les normes en vigueur et des systèmes de rétention des pollutions accidentelles seront mis en place.
	Orientation 8 – Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de substances dangereuses	Disposition 29 : Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques. [...] Il est souhaitable que ... les gestionnaires d'infrastructure (routes, voies ferrées) ... établissent des plans de désherbage prévoyant l'utilisation de techniques alternatives à l'utilisation de produits phytosanitaires et visant à l'horizon 2020, la suppression de l'utilisation de ces produits. Ces plans de désherbage prévoient une gestion différenciée des espaces en identifiant les zones à risque qui ne doivent, en aucun cas, être traitées chimiquement et les espaces verts pouvant faire l'objet d'aménagement et d'une gestion naturelle. Disposition 30 : Usage des substances dangereuses dans les aires d'alimentation des captages.	
	Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses	Disposition 25 : Intégrer dans les documents professionnels les objectifs de réduction des substances dangereuses ainsi que les objectifs spécifiques des aires d'alimentation de captage (AAC) et du littoral. Il est fortement recommandé que les objectifs de réduction fixés au chapitre 2.8 soient pris en compte dans les documents suivants : - les cahiers des charges d'entretien des espaces verts et des infrastructures de transport ; - les cahiers des charges des commandes publiques [...]	
Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 14 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	Disposition 44 : Réglementer les rejets dans les périmètres rapprochés de captages Pour les nouveaux rejets dans les périmètres de protection rapprochée des captages d'eau de surface pour l'alimentation en eau potable, l'autorité administrative prend en compte, lors de l'élaboration des prescriptions relatives aux autorisations et déclarations, la nature des rejets et des risques qu'ils présentent vis-à-vis de l'usage de l'eau potable et de l'obligation de réduire les traitements, en se conformant aux décrets prévus au 2° du II de l'article L.211-3 du code de l'environnement.	Le projet répond à cette orientation puisque les rejets en périmètre de captage observeront la réglementation en vigueur, en phase travaux et en phase d'exploitation.
Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 15 – Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	Disposition 46: Limiter l'impact des travaux et aménagements sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides Afin d'assurer l'atteinte du bon état écologique, tout projet soumis à autorisation ou à déclaration prend en compte ses impacts sur la fonctionnalité des milieux aquatiques et humides et/ou sur le lit mineur, les berges et le fuseau de mobilité, pendant et après travaux. L'étude que remet le pétitionnaire est réalisée à une échelle hydrographique cohérente avec l'importance des impacts prévisibles, notamment en termes d'impacts cumulés. Ainsi, l'ensemble des incidences du projet doivent être appréhendées, y compris lorsqu'il est réalisé en plusieurs phases, de même que ses effets cumulés avec les réalisations existantes et en projet. Cette étude peut comprendre une délimitation précise des zones humides (échelle cadastrale) selon les critères définis dans l'article R.211- 108 et un diagnostic complet du cours d'eau (lit mineur, berges, ripisylve, annexes hydrauliques et zones humides) dans la zone impactée par le projet. [...]	La modélisation hydraulique qui a été réalisée sur les écoulements de la Seine et l'Eure permet d'appréhender une vision cumulée des impacts à une échelle précise. Les zones humides impactées ont été délimitées précisément. Un diagnostic des cours d'eau a été réalisé localement au niveau du franchissement par le projet et sera approfondi dans les études ultérieures. Les dispositifs d'assainissement des eaux de ruissellement de la plateforme de la liaison A28-A13 assurent la collecte et la décantation des matières en suspension dans les bassins en phase exploitation comme en phase travaux.
		Disposition 55 : Limiter le colmatage du lit des cours d'eau dans les zones de frayères à migrateurs Pour protéger les zones réputées être des frayères à migrateurs, il est souhaitable de limiter le colmatage du lit et de maîtriser l'apport des matières en suspension et des micropolluants.	
		Disposition 60 : Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides Afin d'assurer l'atteinte ou le maintien du bon état écologique, tout projet soumis à autorisation, ou à déclaration ou à enregistrement prend en compte ses incidences sur le bon fonctionnement des milieux aquatiques et zones humides, et ce à une échelle hydrographique cohérente avec l'importance des incidences prévisibles notamment en termes d'impacts cumulés. En application de l'article 1 de la loi n° 2009-267 du 3 août 2009 en lien avec le principe Eviter Réduire Compenser, dans une démarche de progrès, et afin de privilégier les solutions respectueuses des milieux, les études éclairent les services instructeurs sur les points suivants: - les fonctionnalités des milieux impactés (y compris en termes de biodiversité) et les services écosystémiques; - la liste et l'évaluation de l'ensemble des impacts sur les fonctionnalités des milieux aquatiques y compris cumulés (induits par d'autres projets, quelle qu'en soit la maîtrise d'ouvrage) ; - les solutions alternatives à la destruction et dégradation des milieux aquatiques et zones humides et le	

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
		<p>cas échéant les justifications de l'absence d'alternatives ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les mesures adaptées pour la réduction des impacts résiduels significatifs qui n'ont pu être évités.</li> </ul> <p>Si les mesures d'évitement et de réduction ne permettent pas de supprimer l'ensemble des impacts, le projet soumis à autorisation ou à déclaration prévoit des mesures compensatoires. Ces mesures compensatoires visent à garantir un niveau de fonctionnalité au moins équivalent à la situation initiale et doivent être situées en priorité à proximité du milieu impacté ou au sein du même bassin versant que celui-ci. Le maître d'ouvrage doit être en mesure de démontrer à l'autorité administrative qu'il se donne tous les moyens nécessaires à la réussite écologique et la pérennité des mesures compensatoires mises en œuvre, en particulier par la mise en place d'un suivi et d'une évaluation des mesures compensatoires</p> <p>En cas de présence d'espèces protégées dépendantes des milieux aquatiques continentaux et des zones humides, les mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées (L.411-1 du code de l'environnement) doivent être coordonnées. En particulier, la réalisation des mesures compensatoires doit être assurée dans la mesure du possible avant le début des travaux impactant des espèces protégées et à défaut le plus vite possible pour les rendre plus efficaces et limiter autant que possible les effets négatifs notables du projet sur l'espèce et ses habitats. Cette compensation pourra être échelonnée en fonction du phasage des travaux.</p>	
	Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	<p>Disposition 60 : Décloisonner les cours d'eau pour améliorer la continuité écologique Il s'agit de limiter les effets induits du cloisonnement des milieux aquatiques par des ouvrages transversaux ou latéraux.</p> <p>Disposition 61 : Dimensionner les dispositifs de franchissement des ouvrages en évaluant les conditions de libre circulation et leurs effets</p> <p>Disposition 65 : Favoriser la diversité des habitats par des connexions transversales</p>	Le projet répond à cette orientation puisqu'il a été choisi, pour le franchissement des cours d'eau, de hauts et longs viaducs qui permettent une grande transparence environnementale.
	Orientation 19 – Mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	<p>Disposition 78 : Modalité d'examen des projets soumis à déclaration ou à autorisation en zones humides Dans le cadre de l'examen des projets soumis à autorisation ou à déclaration entraînant la disparition de zones humides, il peut être demandé au pétitionnaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de délimiter précisément la zone humide dégradée ;</li> <li>• d'estimer la perte générée en termes de biodiversité (présence d'espèces remarquables, rôle de frayère à brochets,...) et de fonctions hydrauliques (rétention d'eau en période de crue, soutien d'étiages, fonctions d'épuration, rétention du carbone,...).</li> </ul> <p>Les mesures compensatoires (cf. disposition 46) doivent obtenir un gain équivalent sur ces aspects, en priorité dans le bassin versant impacté et en dernier ressort à une échelle plus large. A cet effet, elles prévoient l'amélioration et la pérennisation de zones humides encore fonctionnelles (restauration, reconnections, valorisation, meilleure gestion,...) ou la création d'une zone humide équivalente sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, d'une surface au moins égale à la surface dégradée et en priorité sur la même masse d'eau. A défaut, les mesures compensatoires prévoient la création d'une zone humide à hauteur de 150 % de la surface perdue.</p> <p>Disposition 85 : Limiter et justifier les prélèvements dans les nappes et cours d'eau alimentant une zone humide Les prélèvements prévus dans les nappes sous-jacentes de zones humides doivent être limités et leur impact sur les fonctionnalités de ces zones déterminés.</p>	Les emprises du projet de liaison A28-A13 sont réduites pour limiter l'impact sur les milieux naturels, notamment les zones humides. Les surfaces impactées feront l'objet d'une compensation.
	Orientation 20 – Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques	<p>Disposition 89 : Définir et mettre en œuvre une stratégie d'intervention pour limiter les espèces invasives et exotiques En fonction des résultats du suivi des espèces invasives et exotiques, de leurs impacts et de l'analyse coût/efficacité des différentes techniques de lutte, l'autorité administrative définit des protocoles de lutte contre ces espèces à l'échelle géographique pertinente (bassin versant, zone littorale) et les diffuse aux acteurs et usagers concernés, pour leur mise en œuvre. Ces dispositifs doivent être compatibles avec la conservation des espèces indigènes à préserver. Il est recommandé de limiter l'utilisation de produits chimiques pour lutter contre les espèces invasives au strict nécessaire.</p> <p>Disposition 90 : Eviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques par les activités humaines En présence d'espèces exotiques et invasives, les projets de travaux en milieux aquatiques et humides, soumis à autorisation ou déclaration, ont vocation à comporter des mesures concrètes de précaution lors des phases de travaux et à leur issue pour éviter toute propagation (exemples : nettoyage des engins sur le chantier avant le déplacement sur d'autres chantiers ; mise en dépôt – remblais des matériaux extraits de zones infestées sur des surfaces artificielles non connectées à des espaces naturels).</p>	Un plan de gestion des espèces exotiques envahissantes sera réalisé. Une visite de terrain (par un écologue) au préalable du démarrage des travaux sera réalisée pour localiser les éventuels spots d'espèces exotiques envahissantes. Un suivi sera alors mis en place lors des mouvements de terrain à proximité ou sur ces secteurs identifiés pour limiter la dissémination.
	Orientation 22 – Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	Disposition 105 : Autoriser sous réserve la création de plans d'eau	Les bassins d'assainissement sont considérés comme des plans d'eau. Le tracé n'intercepte pas de plans d'eau.

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation	Disposition 134 : Développer la prise en compte du risque d'inondation pour les projets situés en zone inondable Le risque d'inondation et les dommages prévisibles sont à prendre en compte par les projets situés en tout ou partie en zones inondables. Pour ces projets, il est recommandé que les dossiers d'instruction au titre de la loi sur l'eau et, le cas échéant, les dossiers de demande de subventions publiques prennent en compte le risque d'inondation, en présentant notamment : [...] • pour l'ensemble des projets, des dispositions pour ne pas augmenter voire diminuer l'endommagement potentiel par les crues des biens et des aménagements.	Des compensations sont prévues pour conserver le volume disponible pour les crues. Des buses sous remblai faciliteront la transparence du projet. Les dispositions des PPRI ont été respectées.
	Orientation 31 – Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	Disposition 139 : Compenser les remblais autorisés permettant de conserver les conditions d'expansion des crues Pour ce faire, l'autorité administrative peut imposer une compensation efficace de l'espace perdu du fait d'un remblai, dans le cadre de l'instruction des dossiers au titre de la loi sur l'eau.	

TABLEAU 101: PRISE EN COMPTE PAR LE PROJET DES DEFIS DU SDAGE DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU COTIERS [SDAGE, 2016-2021]

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Orientation 9 - Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques	Disposition 32 : Soutenir les actions palliatives contribuant à la réduction des flux de micropolluants vers les milieux aquatiques En complément de la conduite d'actions de réduction des pollutions à la source, les actions palliatives suivantes sont encouragées : [...] • améliorer la collecte, la rétention et le traitement des eaux pluviales lessivant les surfaces imperméabilisées et notamment celles des infrastructures routières et urbaines ; [...] • lutter contre les pollutions accidentelles terrestres et maritimes (stockage, transports de matières dangereuses, marées noires...) en incitant aux actions de prévention et en développant les plans et moyens de lutte.	La liaison A28-A13 répond aux normes de sécurité et participe à la diminution des risques d'accidents et de pollution accidentelle. L'assainissement de l'infrastructure est dimensionné selon les normes en vigueur et des systèmes de rétention des pollutions accidentelles seront mis en place.
	Orientation 8 – Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants	Disposition 30 : Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques. [...] les utilisateurs doivent développer des stratégies réduisant le besoin de traitement et favorisant des pratiques respectueuses des objectifs du SDAGE. Ils doivent également minimiser les quantités utilisées, lorsque l'usage est inévitable. [...] Il est souhaitable que [...] les gestionnaires d'infrastructure (routes, voies ferrées) [...] établissent des plans de désherbage prévoyant l'utilisation de techniques alternatives à l'utilisation des produits phytosanitaires et visant à l'horizon 2020, la suppression de l'utilisation de ces produits. Ces plans de désherbage prévoient une gestion différenciée des espaces en identifiant les zones à risque qui ne doivent, en aucun cas, être traitées chimiquement (impermeabilisation, accès du public...) et les espaces verts pouvant faire l'objet d'aménagement et d'une gestion plus naturelle. Ils prévoient également les conditions de traitements pour les espaces verts « artificiels ». Ces acteurs organisent l'utilisation des techniques alternatives par leur personnel et leurs sous-traitants. Disposition 31 : Maitriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages.	Un plan de gestion des accotements de la liaison A28-A13 sera réalisé en limitant l'usage des produits phytosanitaires, notamment sur les secteurs sensibles (périmètre de captage AEP, zone humide).
	Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des rejets micropolluants pour atteindre le bon état des masses d'eau	Disposition 26 : Intégrer dans les documents professionnels les objectifs de réduction des micropolluants ainsi que les objectifs spécifiques des aires d'alimentation de captage (AAC) et du littoral. Il est fortement recommandé que les objectifs de réduction fixés au chapitre 3.9 soient pris en compte dans les documents suivants : - les cahiers des charges d'entretien des espaces verts et des infrastructures de transport ; - les cahiers des charges des commandes publiques [...]	Cette disposition sera à prendre en compte lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 17 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	Disposition 58 : Réglementer les rejets ponctuels dans les périmètres rapprochés de captages Pour les nouveaux rejets dans les périmètres de protection rapprochée des captages d'eau de surface pour l'alimentation en eau potable, l'autorité administrative prend en compte, lors de l'élaboration des prescriptions relatives aux autorisations et déclarations, la nature des rejets et des risques qu'ils présentent vis-à-vis de l'usage de l'eau potable et de l'obligation de réduire les traitements, en se conformant aux décrets prévus au 2° du II de l'article L.211-3 du code de l'environnement.	Le projet répond à cette orientation puisque les rejets en périmètre de captage observeront la réglementation en vigueur, en phase travaux et en phase d'exploitation.
Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 18 – Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	Disposition 60 : Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides [...] Afin d'assurer l'atteinte ou le maintien du bon état écologique, tout projet soumis à autorisation, ou à déclaration ou à enregistrement prend en compte ses incidences sur le bon fonctionnement des milieux aquatiques et zones humides, et ce à une échelle hydrographique cohérente avec l'importance des incidences prévisibles notamment en termes d'impacts cumulés. En application de l'article 1 de la loi n° 2009-267 du 3 août 2009 en lien avec le principe Eviter Réduire Compenser, dans une démarche de progrès, et afin de privilégier les solutions respectueuses des milieux, les études éclairent les services instructeurs sur les points suivants:	La modélisation hydraulique qui a été réalisée sur les écoulements de la Seine et l'Eure permet d'appréhender une vision cumulée des impacts à une échelle précise. Les zones humides impactées ont été délimitées précisément. Un diagnostic des cours d'eau a été réalisé localement au niveau du franchissement par le projet et sera approfondi dans les études ultérieures.



Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- les fonctionnalités des milieux impactés (y compris en termes de biodiversité) et les services écosystémiques;</li> <li>- la liste et l'évaluation de l'ensemble des impacts sur les fonctionnalités des milieux aquatiques y compris cumulés (induits par d'autres projets, quelle qu'en soit la maîtrise d'ouvrage) ;</li> <li>- les solutions alternatives à la destruction et dégradation des milieux aquatiques et zones humides et le cas échéant les justifications de l'absence d'alternatives ;</li> <li>- les mesures adaptées pour la réduction des impacts résiduels significatifs qui n'ont pu être évités.</li> </ul> <p>[...] Si les mesures d'évitement et de réduction ne permettent pas de supprimer l'ensemble des impacts, le projet soumis à autorisation ou à déclaration prévoit des mesures compensatoires. Ces mesures compensatoires visent à garantir un niveau de fonctionnalité au moins équivalent à la situation initiale et doivent être situées en priorité à proximité du milieu impacté ou au sein du même bassin versant que celui-ci.</p> <p>Le maître d'ouvrage doit être en mesure de démontrer à l'autorité administrative qu'il se donne tous les moyens nécessaires à la réussite écologique et la pérennité des mesures compensatoires mises en œuvre, en particulier par la mise en place d'un suivi et d'une évaluation des mesures compensatoires</p> <p>En cas de présence d'espèces protégées dépendantes des milieux aquatiques continentaux et des zones humides, les mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées (L.411-1 du code de l'environnement) doivent être coordonnées. En particulier, la réalisation des mesures compensatoires doit être assurée dans la mesure du possible avant le début des travaux impactant des espèces protégées et à défaut le plus vite possible pour les rendre plus efficaces et limiter autant que possible les effets négatifs notables du projet sur l'espèce et ses habitats. Cette compensation pourra être échelonnée en fonction du phasage des travaux.</p> <p>Disposition 65 : Maintenir, restaurer et entretenir la fonctionnalité des milieux aquatiques particulièrement dans les zones de frayères</p> <p>[...] Afin de protéger les frayères, il faut éviter le colmatage du lit en maîtrisant l'apport des matières en suspension.</p>	<p>Les dispositifs d'assainissement des eaux de ruissellement de la plateforme de la liaison A28-A13 assurent la collecte et la décantation des matières en suspension dans les bassins en phase exploitation comme en phase travaux.</p>
	Orientation 19 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	<p>Disposition 68 : Décloisonner les cours d'eau pour améliorer la continuité écologique et atteindre le bon état écologique</p> <p>[...] de limiter les effets induits du cloisonnement des milieux aquatiques par des ouvrages transversaux ou latéraux, qu'ils soient classés ou non en application de l'article L.211-1-7 du code de l'environnement.</p> <p>Disposition 72 : Favoriser la diversité des habitats par des connexions transversales</p> <p>[...] veillent à ce que la connectivité latérale des corridors écologiques au sens large soit rétablie ou maintenue.</p>	<p>Le projet répond à cette orientation puisqu'il a été choisi, pour le franchissement des cours d'eau, de hauts et longs viaducs qui permettent une grande transparence environnementale.</p>
	Orientation 22 – Mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	<p>Disposition 83 : Eviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides</p> <p>[...] En application de l'article 1 de la loi n° 2009-267 du 3 août 2009 en lien avec le principe Eviter, Réduire, Compenser et afin de bien évaluer les impacts sur les zones humides, les documents d'incidences sont adaptés en fonction des impacts sur l'environnement. Pour cela, l'autorité administrative veille à ce que ces documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- délimitent la zone humide (article R.211-108 du code de l'environnement et arrêté ministériel du 24/06/2008 modifié en 2009) ;</li> <li>- analysent les fonctionnalités et les services écosystémiques de la zone humide à l'échelle du projet et à l'échelle du bassin versant de masse d'eau ;</li> <li>- estiment la perte générée en termes de biodiversité (présence d'espèces remarquables, rôle de frayère à brochets...) et de fonctions hydrauliques (rétention d'eau en période de crue, soutien d'étiages, fonctions d'épuration...);</li> <li>- examinent les effets sur l'atteinte ou le maintien du bon état ou du bon potentiel ;</li> <li>- étudient les principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur les zones humides, le projet présenté a été retenu.</li> </ul> <p>Toutefois, si les impacts ne peuvent être pleinement évités, le maître d'ouvrage veille à les réduire et à les compenser.</p> <p>[...] Pour contrebalancer les dommages causés par la réalisation d'un projet et ainsi éviter la perte nette de fonctionnalités des zones humides, les mesures compensatoires doivent permettre de retrouver les fonctionnalités perdues en priorité dans le même bassin versant de masse d'eau et sur une surface au moins égale à la surface impactée.</p> <p>La surface de compensation est a minima doublée par rapport à la surface impactée dans les cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de zones humides impactées présentant un enjeu en termes de biodiversité (présentant une végétation caractéristique de zones humides telle que définie dans l'arrêté du 24 juin 2008), prairies permanentes ;</li> <li>- ou dans le cas où la zone humide de compensation doit être créée <i>ex nihilo</i> ;</li> <li>- ou de compensation en dehors du bassin versant de la masse d'eau de la zone humide impactée.</li> </ul> <p>D'une manière générale, les mesures compensatoires privilégient les techniques « douces » favorisant les processus naturels.</p>	<p>Les emprises du projet de liaison A28-A13 sont réduites pour limiter l'impact sur les milieux naturels, notamment les zones humides. Les surfaces impactées feront l'objet d'une compensation.</p>

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
		[...] La pérennité et l'efficacité de la compensation font l'objet d'un suivi dont la durée sera déterminée par l'autorité administrative en fonction de la nature et de la durée du projet, mais aussi des mesures de compensation avec restitution régulière à cette autorité. Disposition 88 : Limiter et justifier les prélèvements dans les nappes et cours d'eau alimentant une zone humide. Les prélèvements prévus dans les nappes sous-jacentes de zones humides doivent être limités et leur impact sur les fonctionnalités de ces zones déterminés.	
	Orientation 23 – Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques	Disposition 92 : Définir et mettre en œuvre une stratégie d'intervention pour limiter les espèces invasives et exotiques En fonction des résultats du suivi des espèces invasives et exotiques, de leurs impacts et de l'analyse coût/efficacité des différentes techniques de lutte, l'autorité administrative définit des protocoles de lutte contre ces espèces à l'échelle géographique pertinente (bassin versant, zone littorale) et les diffuse aux acteurs et usagers concernés, pour leur mise en œuvre. Ces dispositifs doivent être compatibles avec la conservation des espèces indigènes à préserver. Il est recommandé de limiter l'utilisation de produits chimiques pour lutter contre les espèces invasives au strict nécessaire. Disposition 93 : Eviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques par les activités humaines En présence d'espèces exotiques et invasives, les projets de travaux en milieux aquatiques et humides, soumis à autorisation ou déclaration, ont vocation à comporter des mesures concrètes de précaution lors des phases de travaux et à leur issue pour éviter toute propagation (exemples : nettoyage des engins sur le chantier avant le déplacement sur d'autres chantiers ; mise en dépôt – remblais des matériaux extraits de zones infestées sur des surfaces artificielles non connectées à des espaces naturels).	Un plan de gestion des espèces exotiques envahissantes sera réalisé. Une visite de terrain (par un écologue) au préalable du démarrage des travaux sera réalisée pour localiser les éventuels spots d'espèces exotiques envahissantes. Un suivi sera alors mis en place lors des mouvements de terrain à proximité ou sur ces secteurs identifiés pour limiter la dissémination.
	Orientation 25 – Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	Disposition 105 : Eviter, réduire, compenser les impacts des plans d'eau [...] L'étude des incidences du projet s'emploie, dans le respect des règles relatives à l'évaluation environnementale, à : - définir des périodes de vidange qui doivent être fréquentes et lentes ; - prévoir des zones naturelles dans le cadre de l'aménagement ; - prendre en compte sa surface, son usage, son mode d'alimentation et de restitution de l'eau, sa localisation par rapport au cours d'eau et son équipement potentiel (en dérivation du cours d'eau principal) ; - estimer le volume d'eau perdu par évaporation et infiltration, notamment en période d'étiage, et l'augmentation de la température de l'eau restituée au cours d'eau ; - évaluer les risques d'eutrophisation ; - proposer des mesures correctives ; - prévoir un plan de gestion permettant l'équilibre entre les usages et le fonctionnement des milieux naturels. Ce plan zone l'emprise des usages et des milieux naturels.	
Défi 7 Gestion de la rareté de la ressource en eau	Orientation 31 – Prévoir une gestion durable de la ressource en eau	Disposition 136 : Maîtriser les impacts des sondages et des forages sur les milieux Tout ouvrage dans le sous-sol quel que soit sa profondeur et son usage, doit être réalisé, exploité et abandonné dans les règles de l'art et répondre aux contraintes réglementaires existantes, afin de préserver la ressource en eau. L'objectif est de garantir l'absence d'introduction de polluants par le biais des inondations, des ruissellements de surface ou des fuites de fluides et d'éviter les mises en relation des nappes traversées entre elles. Pour respecter ces objectifs, les mesures suivantes sont mises en œuvre : - le maître d'ouvrage évalue les impacts d'ordre physique, thermique, qualitatif ou quantitatif de l'ouvrage sur le sous-sol et les milieux aquatiques et terrestres concernés ; [...]	La réalisation de forage et/ou de piézomètre sur le territoire fera, au préalable, l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, évaluant les éventuels impacts sur les milieux aquatiques.
Défi 8 Limiter et prévenir le risque d'inondation	Orientation 32 – Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	Disposition 140 : Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau Les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau doivent satisfaire un principe de neutralité hydraulique : ils ne doivent pas aggraver le phénomène d'inondation et ses impacts potentiels en amont et en aval. De plus, ces aménagements ne doivent pas compromettre les capacités d'expansion des crues. Pour satisfaire ce principe une réflexion doit être menée sur l'implantation des aménagements et leur conception. S'il n'est pas possible d'éviter l'implantation de ces aménagements dans le lit majeur des cours d'eau, leurs impacts sur l'écoulement des crues doivent être réduits. Les impacts de ces aménagements qui ne pourraient pas être réduits font l'objet de mesures compensatoires permettant de restituer intégralement au lit majeur du cours d'eau les surfaces d'écoulement et les volumes de stockage soustraits. Les compensations doivent intervenir par restitution de volumes et de surface à partir de la cote du pied de remblai. Le déblai d'un volume de matériaux en dessous de la cote du pied de remblais ne permet pas de satisfaire l'objectif de restitution de volumes et de surfaces d'écoulement.	Des compensations sont prévues pour conserver le volume disponible pour les crues. Des buses sous remblai faciliteront la transparence du projet. Les dispositions des PPRI ont été respectées.

Défis	Orientations	Dispositions	Prise en compte par le projet
	Orientation 34 – Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées	<p>Afin de garantir l'efficacité des mesures compensatoires, il est recommandé de les regrouper sur un même site à proximité des projets d'aménagement.</p> <p>Disposition 142 : Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets Les projets soumis à autorisation ou à déclaration sous la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-1 du code de l'environnement répondent dès leur conception à un objectif de régulation des débits des eaux pluviales avant leur rejet dans les eaux superficielles. En l'absence d'objectifs précis fixés localement par une réglementation locale (SAGE, règlement sanitaire départemental, ...) à défaut d'étude hydraulique démontrant l'innocuité de la gestion des eaux pluviales sur le risque d'inondation, le débit spécifique exprimé en litre par seconde et par hectare issu de la zone aménagée doit être inférieur ou égal au débit spécifique du bassin versant intercepté par le projet avant l'aménagement.</p>	



### Articulation du projet avec le document

Le projet est jugé compatible avec le SDAGE (version actuelle et version en cours de révision).

Il prévoit une gestion différenciée pour les eaux ruisselées sur le projet et pour les eaux ruisselées sur les terrains amont. A ce titre, il est compatible avec le SDAGE de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Il répond aux dispositions édictées par celui-ci, qui concernent 4 des 8 défis du document.

La traversée des milieux remarquables par des viaducs ainsi que les mesures de réduction de la pollution des milieux aquatiques en phase travaux et en phase exploitation sont compatibles avec les orientations du SDAGE.

## 9.2.8 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux - Cailly-Aubette – Robec (SAGE)

### Présentation générale du document

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Cailly Aubette Robec (SAGE) a été approuvée le 28 février 2014. Il couvre la période 2014-2021.

Le SAGE est un document de planification de la gestion de l'eau à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente, ici les bassins versants du Cailly, de l'Aubette et du Robec, ainsi qu'une petite partie du bassin versant de la Seine (superficie totale de 409 km<sup>2</sup>). Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Le document est issu d'un travail de concertation entre l'ensemble des acteurs du territoire. La stratégie et la rédaction du présent SAGE ont été élaborées au cours de nombreux ateliers et réunions de travail qui ont eu lieu entre janvier 2011 et juin 2013.

Le périmètre du SAGE s'étend sur 70 communes. Les communes concernées par le projet et en partie ou en totalité par le SAGE sont :

- Bois l'Eveque
- Boos
- Fontaine-sous-Préaux
- Isneauville
- Montmain
- la Neuville-Chant-d'Oisel
- Préaux
- Quincampoix
- Roncherolles-sur-le-Vivier
- Saint-Aubin-Epinay
- Saint-Jacques-sur-Darnetal.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le projet routier de contournement par l'Est de l'agglomération rouennaise est évoqué uniquement dans le diagnostic environnemental du SAGE comme un projet ayant un impact négatif fort sur la vulnérabilité du site Natura 2000 FR2300124 Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien (ZSC) du fait de l'abandon du pâturage. A noter que le projet n'aura aucune emprise dans le site et que les éventuels impacts indirects cet impact sera réduit et compensé avec les mesures mises en place.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Le SAGE vise 4 enjeux :

- ENJEU 1 : Préserver et restaurer les fonctionnalités et la biodiversité des milieux aquatiques
- ENJEU 2 : Préserver et améliorer la qualité des masses d'eaux souterraines et superficielles
- ENJEU 3 : Garantir la distribution d'une eau de qualité pour tous
- ENJEU 4 : Sécuriser les biens et les personnes face aux risques d'inondations et de coulées boueuses

Ils se déclinent en 16 objectifs, se déclinant eux-mêmes en 55 dispositions. Ils sont accompagnés de 3 leviers qui concernent la mise en œuvre et la gouvernance du SAGE.

Le SAGE comprend aussi un atlas cartographique qui donne les zones à enjeux. Il en ressort que plusieurs linéaires de protection prioritaire en culture en 2013 et/ou linéaires de protection prioritaire avec couvert végétal permanent à maintenir au niveau :

1. Du Robec
2. Au sud du château de Guillerville
3. Au nord de la RN31
4. Au nord du Bois Tison
5. Vallée des Chartreux
6. Au niveau de la RD6014

Les zones 1, 2 et 6 sont également concernées par une zone de protection secondaire.

TABLEAU 102 : REPONSE DU PROJET AUX OBJECTIFS DU SAGE

N° d'enjeu	Objectif	Disposition	Préconisation ou prescription	Réponse du projet
1	1.1 Protéger et restaurer les zones humides du SAGE	D.4 Gérer les zones humides	Tous les outils pouvant contribuer à une meilleure gestion de l'ensemble des zones humides seront mis en œuvre sur le territoire.	Les zones humides sont prises en compte par le projet, et celles ne pouvant être évitées seront compensées. Les nouvelles zones humides feront l'objet d'un suivi.
2	2.1 Fixer des normes de qualité environnementales adaptées au Territoire.	D.14 Stabiliser les concentrations en nitrates dans les eaux souterraines	Il est fixé comme objectif de stabiliser les concentrations en nitrates à 22 mg/L dans les eaux souterraines.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.
2	2.2 Réduire à la source les émissions	D.15 Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages	Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages à moins de 75% de la norme AEP.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.
2	2.3 Réduire à la source les émissions des pollutions diffuses	D.25 Réduire l'usage des pesticides	Les gestionnaires d'infrastructures (voiries et réseaux ferrés) sont invités à définir des plans de gestion différenciée et mettre en œuvre des stratégies de réduction d'usage de pesticides.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.
2	2.4 Limiter le transfert de polluants vers les masses d'eaux souterraines et superficielles.	D.27 Limiter la genèse du ruissellement et de l'érosion des sols.	Dans l'objectif de limiter la genèse du ruissellement et de l'érosion des sols, il est préconisé d'intégrer le sens de la pente et les axes de ruissellement dans l'organisation du parcellaire et le travail du sol.	Ces préconisations pourront être prises en compte lors de l'aménagement agricole.
2	2.4 Limiter le transfert de polluants vers les masses d'eaux souterraines et superficielles	D.28 Favoriser la sédimentation, l'infiltration et l'autoépuration au plus près des sources d'émissions	Il est préconisé de maintenir les éléments paysagers (bande enherbée, haie, mares,...) qui concourent à la réduction des ruissellements, à la lutte contre l'érosion des sols et les transferts de polluants. Il est préconisé aux acteurs du territoire de mettre en place des aménagements de lutte contre l'érosion (fascines, bandes enherbées, haies) dans les zones de protection prioritaires (Cf. carte page précédente), dans un délai de 5 ans suivant la publication du SAGE et tels que définis dans l'étude érosion du BRGM. En complément, il est préconisé à l'ensemble des acteurs de saisir toutes les opportunités pour implanter des aménagements d'hydraulique douce sur le territoire et en priorité sur les zones de protection secondaire.	La reconstitution de bandes enherbées et de haies accompagnera le projet. De plus, la gestion des polluants passera par le traitement des eaux ruisselées, des systèmes de confinement de la pollution accidentelle et des procédures d'urgence.
2	2.4 Limiter le transfert de polluants vers les masses d'eaux souterraines et superficielles	D.29 Gérer les points d'engouffrement rapide	Les projets soumis à Déclaration ou Autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement), ainsi que ceux soumis à enregistrement, déclaration ou autorisation au titre des ICPE définies aux articles L. 511-1 et suivants du même code, devront être compatibles avec l'objectif de lutte contre les transferts rapides vers la nappe.	La vulnérabilité intrinsèque du milieu aquifère, dont en particulier la présence de points de transfert rapide vers la nappe, a été prise en compte dans le cadre du projet. Dans la partie concernée par le SAGE, l'assainissement est étanche.
4	4.1 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols sur le territoire du SAGE	D.40 Limiter le ruissellement et l'érosion des sols en zone rurale	Se référer aux dispositions D.26 à D.28 relatives à la protection des masses d'eau qui concourent également à limiter le ruissellement et l'érosion des sols en zone rurale.	Cf. préconisations citées aux dispositions 27 et 28.

### Articulation du projet avec le document

Le projet est jugé compatible avec le SAGE Cailly, Aubette, Robec. Il est en particulier compatible avec l'objectif de lutte contre les transferts rapides vers la nappe, de gestion des zones humides et de réduction de l'usage des pesticides.

A noter cependant l'impact de plusieurs zones de protection prioritaire et secondaire qui devront faire l'objet d'attentions particulières.

### 9.2.9 Plans de prévention des Risques Naturels ou Risque Inondation (PPRI ou PPRN)

Les trois objectifs d'un PPRI ou PPRN sont :

- améliorer la sécurité des personnes exposées à un risque d'inondation;
- limiter les dommages aux biens et aux activités soumis à un risque d'inondation;
- maintenir le libre écoulement et la capacité d'expansion des crues en préservant les milieux naturels.

Le PPRI approuvé vaut servitude d'utilité publique.

Le tracé est concerné par 2 PPRI et 2 PPRN :

- Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen
- Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf
- Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) Eure aval
- Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Boucle de Poses



La carte Risque inondation de l'atlas cartographique présente les zones inondables réglementées par les PPRI/PPRN. La carte en page suivante fait un zoom sur les portions du projet concernées par ces documents.



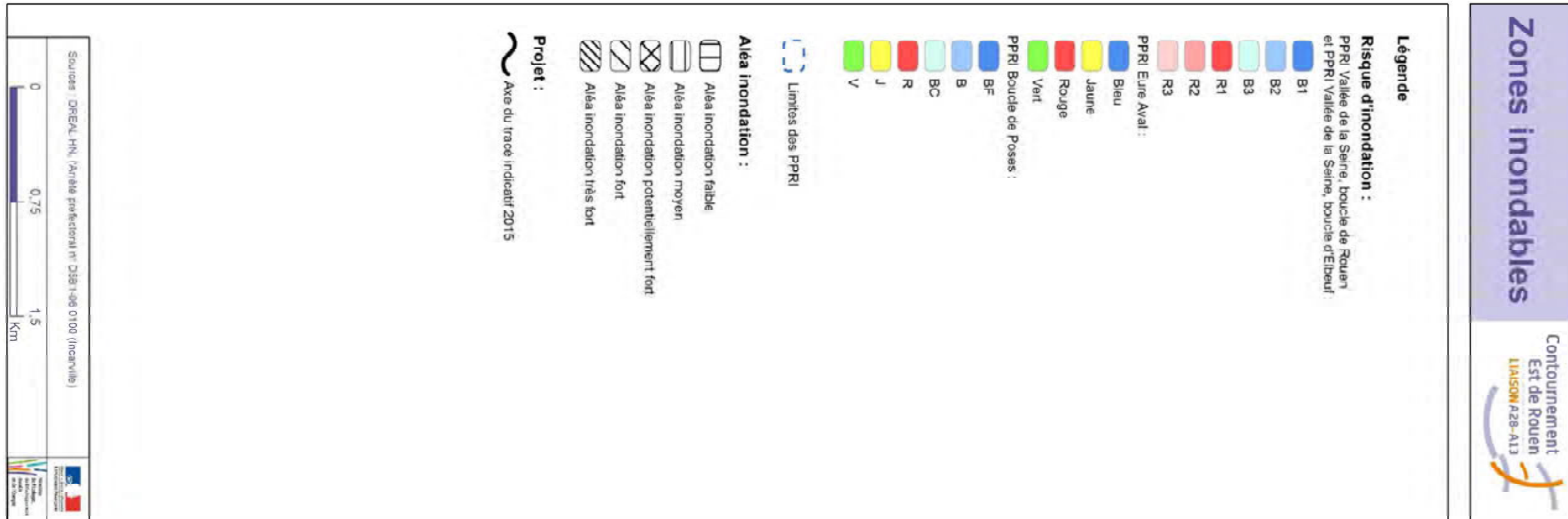
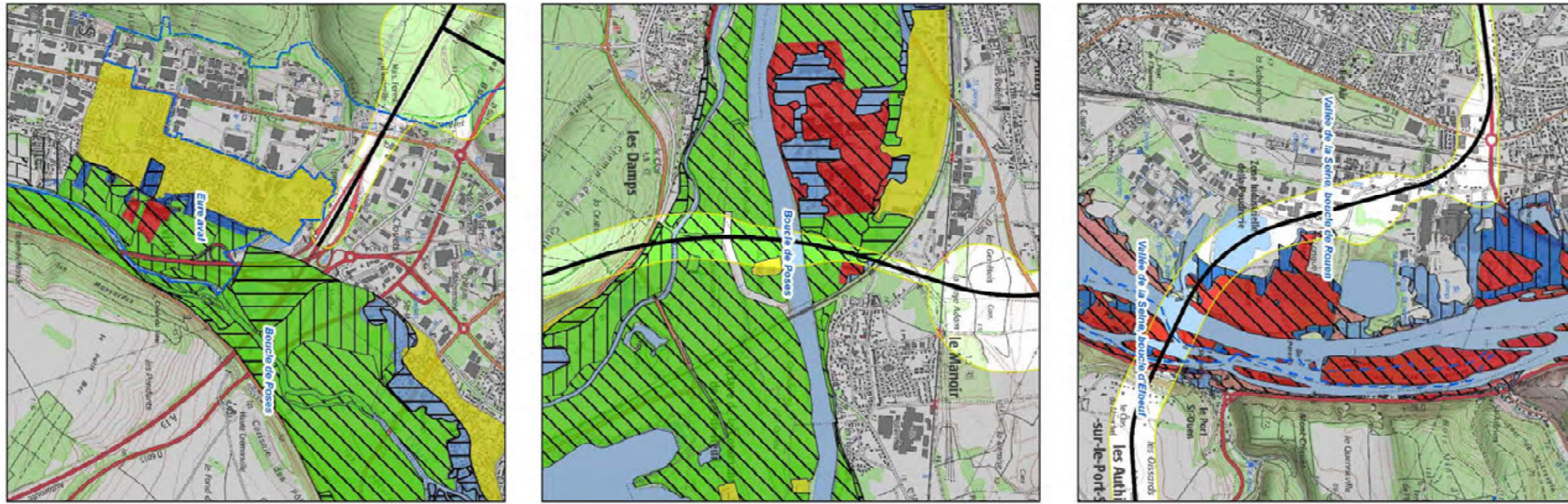


FIGURE 398 : PASSAGE DU PROJET EN ZONE INONDABLE [ARTELIA, 2015]



## Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la vallée de la Seine – Boucle de Rouen

### Présentation générale du document

Le plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen a été approuvé le 20 avril 2009.

Les communes où le tracé passe en zonage défini par le PPRN Vallée de la Seine Boucle de Rouen sont :

- Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
- Oissel (Zone industrielle de la Poudrerie)
- Saint-Etienne-du-Rouvray (Papeterie Europac)

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le PPRN Vallée de la Seine Boucle de Rouen n'évoque pas le projet.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Le PPRN définit une réglementation à respecter par zone.

Les zones réglementaires du PPRN concernées sont :

- zones rouge R1 et bleue B1 au niveau de la traversée de la Seine par des piles de viaduc
- zone bleue B2 au niveau du raccord avec le Boulevard Dambourney, a priori sans mouvement de terre
- zone bleue B2 au niveau du rétablissement de l'allée qui dessert l'arrière de la papeterie, a priori sans mouvement de terre.

### Zonage rouge R

Les zones rouges sont des zones de fortes contraintes. Elles sont particulièrement exposées et les inondations y sont redoutables en raison de la hauteur d'eau atteinte, de l'importance de la vitesse d'écoulement, de la durée et de la fréquence des inondations. Il faut donc éviter qu'un grand nombre de personnes et de biens soient exposés. Il convient d'y préserver les capacités d'expansion des crues afin de ne pas augmenter leurs conséquences en amont et en aval.

Les zones R1 concernent les espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non.

Le règlement indique que pour la zone R1 :

« ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE R1

Ils conservent leur statut actuel, non constructible. Ne peuvent y être autorisés que :

[...]

les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval ainsi que les aires de stationnement liées aux activités économiques implantées en zone bleue, sous réserve qu'elles se situent au niveau du terrain naturel, »

### Zonage bleu B

Les zones bleues sont des zones de contraintes plus faibles comportant principalement des prescriptions. Il s'agit de zones d'expansion des crues hors zone rouge. Elles sont donc moins exposées, et il convient essentiellement d'y préserver l'expansion des crues.

Les zones B1 concernent les espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non.

Le règlement indique que pour la zone B1 :

« ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE B1

Les dispositions de la zone rouge s'appliquent. »

Les zones B2 concernent les parties d'agglomération suivantes :

- des hameaux et villages,
- les zones pavillonnaires lâches,
- les implantations commerciales et/ou industrielles ayant de grandes surfaces non bâties.

Le règlement indique que pour la zone B2 :

« ARTICLE 2 : les autres espaces urbains ZONE B2

Sont autorisés sous conditions :

[...]

les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval, »

### Dispositions constructives

Par ailleurs, les dispositions constructives indiquent :

« ARTICLE 1

Sont interdits en zone rouge et bleue :

- tout stockage de produits dangereux (leur liste étant fixée par la nomenclature des installations classées) en dessous du niveau de la crue de référence,
- [...]
- les décharges d'ordures ménagères, de déchets industriels et de produits toxiques.

ARTICLE 2

Sont prescrites les mesures de réglementation suivantes :

- [...]
- les parties de construction situées sous la côte de référence seront traitées en matériaux insensibles à l'eau. Les matériaux putrescibles ou sensibles à la corrosion seront traités avec des produits hydrofuges ou anti-corrosifs,
- les réseaux d'eaux pluviales ou usées seront équipés de clapets anti-retour. »

### Application au projet

Certaines piles du viaduc de traversée de la Seine pourraient être situées en zones R1 et B1.

Le tablier est assez haut pour ne pas gêner l'écoulement des crues.

Bien que des piles puissent être situées en lit mineur et en zone inondable, l'impact est jugé nul sur l'augmentation de la ligne d'eau par la simulation hydraulique qui a été réalisée dans le cadre du projet.

En zone B2, aucun remblai ou autre aménagement susceptible d'aggraver les risques n'est envisagé par le projet.

L'ensemble des dispositions constructives seront prises en compte, notamment lors des travaux.

### Articulation du projet avec le document

Le projet est compatible avec le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen.

## Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la vallée de la Seine – Boucle d'Elbeuf

### Présentation générale du document

Le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf a été approuvé le 20 avril 2009.

Les communes où le tracé passe en zonage défini par le PPRN Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf sont :

- Tourville-la-Rivière, au niveau de l'île Potel et de l'île Bouffau

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le PPRN Vallée de la Seine Boucle de Rouen n'évoque pas le projet.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les terrains de l'île Potel et l'île Bouffau concernés par le tracé du projet et les emprises travaux sont des zones rouges (R1). Le projet passe en viaduc dans la zone concernée, et une pile est susceptible de se trouver entre/sur les deux îles.

La définition de zone rouge et de zonage R1 sont identiques à ceux du PPRN de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen.

### Zone rouge R

Les éléments du règlement du PPRI concernant le projet sont :

« ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE R1

Ils conservent leur statut actuel, non constructible. Ne peuvent y être autorisés que :

[...] Les travaux d'infrastructure publique à condition de ne pas entraver l'écoulement des crues ainsi que les aires de stationnement liées aux activités économiques implantées en zone bleue, sous réserve qu'elles se situent strictement au niveau du terrain naturel »

### Dispositions constructives

Les dispositions constructives en zone rouge et bleue sont les mêmes que celles du PPRN de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen.

### Application au projet

Aucune pile du viaduc de traversée de la Seine n'est située en zone R1. Le tablier est assez haut pour ne pas gêner l'écoulement des crues.

Bien qu'une pile soit située en lit mineur au sein du PPRN Boucle d'Elbeuf (deux autres au sein du PPRN Boucle de Rouen), l'impact est jugé nul sur l'augmentation de la ligne d'eau par la simulation hydraulique qui a été réalisée dans le cadre du projet.

L'ensemble des dispositions seront prises en compte, notamment lors des travaux.

### Articulation du projet avec le document

Le projet est jugé compatible avec le PPRN de la Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf puisqu'il en respecte le règlement.

## Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la boucle de Poses

### Présentation générale du document

Le PPRI de la Boucle de Poses a été approuvé le 20 décembre 2002.

Les communes où le tracé passe en zonage défini par le PPRI sont :

- Traversée Seine et Eure
  - Alizay
  - Les Damps
  - Léry
  - Le Manoir
  - Enclave de Val-de-Reuil
- Connexion à l'A13 :
  - Val de Reuil.

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le PPRI de la Boucle de Poses n'évoque pas le projet.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

2 zones sont situées dans le PPRI Boucle de Poses :

- Au niveau de la traversée de la Seine et de l'Eure, le projet passe en zone Verte en viaduc (avec un bassin prévu) ainsi qu'en zone bleue pour la partie la plus au nord, et l'emprise travaux, majoritairement en zone verte, empiète sur des zones rouges et bleues.
- Au niveau de la connexion à l'A13, le projet passe également en zone Verte. Le projet consiste principalement en un remaniement des bretelles et en la création de deux bassins dont l'un des deux est une modification de bassin existant.

### Zone verte V

La zone verte du PPRI est vouée à l'expansion des crues de la Seine et de l'Eure, dans le but de permettre un laminage des crues et de ne pas aggraver le risque d'inondation sur la commune concernée et celles situées à l'aval. Les espaces concernés coïncident avec les zones non urbanisées, soumises à un aléa d'inondation.

Extrait du règlement du PPRI :

« 2.2 DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE VERTE  
Article V1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Sont autorisés:

[...]

Voirie et réseaux divers

Les travaux liés aux infrastructures de transport des personnes et des biens, de captage et de traitement des eaux ainsi que les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.) à condition que:

- Toutes les mesures soient prises pour assurer le libre écoulement des eaux telles que la mise en place de buses sous les routes.
- Des mesures compensatoires éventuelles de réduction du risque soient prises telles que l'installation de clapets anti-retour dans les conduites d'eau.

[...]

Article V4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Les raccordements au réseau d'adduction d'eau potable et au réseau public d'évacuation des eaux usées devront être réalisés de façon à garantir l'étanchéité.

[...]



#### Article V11 - PRODUITS POLLUANTS

Le stockage de produits toxiques ou dangereux (leur liste étant fixée par la nomenclature des installations classées) est interdit.

Le stockage de produits et de matériaux miscibles à l'eau pouvant être entraîné en période de crue est interdit. »

#### Zone rouge R

La zone ROUGE caractérise des zones urbanisées soumises à un aléa fort.

Les articles R1 et R4 sont similaires aux articles V1 et V4. Seul l'article R11 diffère du V11 :

« Article R11 - PRODUITS POLLUANTS

Le stockage de produits et de matériaux polluants n'est autorisé que si ces produits sont arrimés ou mis hors d'eau. »

#### Zone bleue B

La zone BLEUE (non foncé) caractérise des zones urbanisées soumises à un aléa moyen ou faible, ou des zones en limite d'urbanisation ne jouant pas de rôle significatif dans l'expansion des crues.

Les articles B1 et B4 sont similaires aux articles V1 et V4. L'article B11 est similaire au R11.

#### Dispositions constructives

« Les mesures de prévention recommandées sont classées ci-dessous par ordre décroissant de priorité:

- mesure n°1: Les produits et matériaux dangereux ou polluants seront mis hors d'eau (30 cm au-dessus de la cote de référence) sur un support stable fixé au sol à l'intérieur de locaux existants à la date du présent plan. Les citernes et les réservoirs seront arrimés ou mis hors d'eau (30 cm au-dessus de la cote de référence) sur un support stable fixé au sol, les événements et les orifices devant être hors d'eau.
- mesure n°2: Les constructions seront dotées d'un dispositif de coupure du réseau électrique, placé au-dessus de la cote de référence augmentée de 50 centimètres, dont il sera fait usage en cas de crue et qui isolera la partie de la construction située en dessous de cette cote.

- mesure n°3: Les constructions seront dotées d'un dispositif de coupure des autres réseaux techniques (gaz, eau), placé au-dessus de la cote de référence augmentée de 50 centimètres, dont il sera fait usage en cas de crue et qui isolera la partie de la construction située en dessous de cette cote. »

Les travaux hydrauliques s'inscrivant dans une réflexion globale d'aménagement de la rivière doivent justifier la réalisation d'ouvrage, remblaiement, déblaiement ou endiguement nouveau.

#### Application au projet

Les zones de travaux du viaduc de la Seine et de l'Eure sont à l'heure actuelle situées entièrement en zones inondables (en zone bleue ou rouge). Par conséquent, les produits toxiques tels que l'essence devront être arrimés ou mis hors d'eau. Par ailleurs, des précautions seront à prendre pour le repli du chantier en cas d'inondation.

Des mesures compensatoires seront prises ; tout remblai en zone inondable sera compensé par un déblai.

Les mesures de prévention seront appliquées, en particulier durant les travaux.

La conception du système d'assainissement prendra en compte l'ajout de clapets anti-retour en zone inondable. Les bassins seront endigués ou, dans la mesure du possible, réalisés en dehors de la zone inondable. Les mesures de prévention concernant le stockage de produits toxiques ou dangereux seront appliquées, en particulier durant les travaux.

Une étude hydraulique sera réalisée ultérieurement conformément au PPRI.

#### Articulation du projet avec le document

Le projet est jugé compatible avec le PPRI de la Boucle de Poses. La construction de voirie et réseaux est autorisée et des mesures compensatoires seront prises. Des mesures de prévention seront aussi prises en phase travaux.

## Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) Eure aval

### Présentation générale du document

Le PPRI Eure aval a été approuvé le 20 décembre 2002.

Les communes concernées par le projet et par le PPRN Vallée de la Seine Boucle d'Elbeuf sont :

- Incarville

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le PPRI Eure aval n'évoque pas le projet.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Le projet se trouve en bordure du PPRI, sans toutefois entrer en interaction avec celui-ci.

## 9.2.10 Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Rouen Vallée de Seine

La bande d'EPDUP passe en marge du zonage du PEB de l'aéroport Rouen Vallée de Seine.

## 9.2.11 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

### Présentation générale du document

Le territoire concerné par le PPBE est constitué de 29 communes de la CREA. Celles concernées par le projet sont au nombre de 4 et sont : Boos, Fontaine sous Préaux, Oissel, Saint Etienne du Rouvray.

Le PPBE présente dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

Le PPBE énonce trois objectifs principaux :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux et sur l'ensemble du territoire,
- La préservation de zones calmes,
- L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

Le PPBE de la CREA a été reconduit en l'état par la Métropole en décembre 2014 (Métropole Rouen Normandie). La MRN précise qu'elle mènera une réflexion plus approfondie sur la définition à donner aux zones calmes du territoire rouennais. L'objectif affiché est de poser une définition claire et partagée avec ses partenaires pour la révision à venir. Le Maître d'Ouvrage pourra donc être pleinement associé à cette révision afin de participer aux réflexions au vu du projet porté.

### Contenus évoquant la liaison A28-A13

Le PPBE de la CREA ne mentionne pas le projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28-A13.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Même si le projet n'est pas mentionné dans le PPBE, le projet de contournement prend en compte ses objectifs en tant qu'infrastructure nouvelle, vis-à-vis de la réglementation sur le bruit.

## 9.2.12 Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE)

### Présentation générale du document

Le P.D.U. est un document de référence à moyen terme pour toutes les décisions des pouvoirs publics ayant une incidence sur les déplacements. Le périmètre d'étude du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE) correspond à celui du Schéma de Cohérence Territoriale de la CASE. Il a été adopté le 15 décembre 2011.

Il vise une meilleure répartition entre les différents modes de déplacement, une préservation accrue de l'environnement et un développement équilibré du territoire.

Les communes concernées par le projet ainsi que par le PDU de la CASE sont :

- Incarville
- Le Manoir
- Le Vaudreuil
- Léry
- Val-de-Reuil
- Alizay
- Igoville
- Les Damps

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

La partie présentant les projets d'infrastructures présente le projet du Barreau de l'Eure en ces termes :

« Le projet de contournement de Rouen par l'Est représente la construction d'une voie rapide d'une trentaine de kilomètres.

Avec ce tracé, le contournement est nécessaire mais n'est pas suffisant : en le considérant comme un élément de la liaison A28-A13, il conviendrait alors de le prolonger par un barreau de liaison avec le département de l'Eure pour rejoindre l'A13 au niveau de l'échange avec l'A154. Si le point de franchissement de l'Eure et de la Seine est fixé (pont du Manoir), plusieurs variantes sont envisagées pour rejoindre l'A13 à Louviers.

En outre, le débat public qui s'est récemment achevé a conduit notamment à :

- évoquer une alternative de raccordement du barreau de l'Eure sur l'A13 sans franchissement de la Seine (à Sotteville-sous-le-Val),
- poser la question de la gratuité du péage entre Incarville et Rouen, ou de la fin de la gratuité du péage de Criquebeuf-sur-Seine. »



FIGURE 399 : PROJET D'INFRASTRUCTURE DU BARREAU VERS L'EURE PRESENTE DANS LE PDU DE LA CASE [PDU CASE, 2005]

3 scénarios ont été définis. Le document indique pour chaque projet nécessitant un avis consultatif de la CASE si celle-ci rendra un avis positif ou négatif en fonction des scénarios.



Il s'avère que dans tous les scénarios, la CASE rendra un avis positif quant à la réalisation de la liaison A28-A13. Le document indique un horizon 2020 pour le projet. Par ailleurs, le PDU définit 4 objectifs spécifiques dont l'un d'eux est « la définition d'un réseau hiérarchisé de voirie l'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure ».

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les 3 objectifs finaux principaux du PDU de la CASE sont :

- accompagner et soutenir le développement urbain de l'agglomération
- mieux satisfaire les besoins de mobilité
- préserver l'environnement et le cadre de vie.

Le but même du projet de liaison A28-A13 est de répondre à ces objectifs. Le projet dans sa globalité permettra de limiter la saturation du réseau de voiries et de développer des espaces viaires réservés aux transports en commun, éléments évoqués dans le troisième point.

Par ailleurs, le PDU développe 4 objectifs spécifiques :

1. un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau de transports urbains, avec un axe majeur à matérialiser entre Louviers et Val-de-Reuil
2. une réduction significative de la place de l'automobile dans les Centres Urbains (LOUVIERS principalement) au profit des modes doux
3. une intermodalité entre les modes à accroître (Gare de Val-de-Reuil et Centre de Louviers)
4. la définition d'un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure

Le projet est intéressé par le point 3 qui engage à la création de parcs relais périphériques et le point 4 qui envisage la création d'un schéma directeur de voirie intégrant le projet de liaison A28-A13. En accord avec ces objectifs, l'action 5 du PDU prévoit l'aménagement d'un parc relais et co-voiturage sur la RD6015 au sud du rond-point avec le 4ème barreau et l'action 7 la création du schéma directeur de voirie définissant les priorités parmi les projets et leur programmation cohérente avec la mise

en œuvre du PDU et précisant les actions en termes de plan de circulation et de jalonnement.

De plus, l'action 13 concerne le développement du co-voiturage sur le territoire :

- places dans les parc-relais périphériques pour les covoitureurs ;
- places réservées aux covoitureurs dans les parkings centraux avec tarification préférentielle pour les covoitureurs ;
- garantie de retour en cas d'imprévu (4 tickets de bus offerts par mois).

A noter que le projet participerait à l'action 11 en faveur de la sécurité, en contribuant à décharger le trafic de la RD6015. Le projet pourrait ainsi favoriser la mise en place des aménagements visant à renforcer la sécurité sur cet axe.

### Articulation du projet avec le document

Le projet prend en compte le document et répond à ses objectifs. La liaison A28-A13 apparaît dans le document et est intégrée aux scénarios, sa représentation cartographique comportant plusieurs variantes. Ainsi, des mises à jour seraient à opérer dans le texte et les illustrations lors de la révision du PDU.

De plus, le document apporte des éclairages sur une possible coordination du projet avec la politique locale de la CASE, notamment :

- articulation avec le parc relais de la RD6015
- mise en place de sites propres sur les voiries délestées par le projet
- élan sur la thématique du covoiturage
- articulation avec le schéma directeur de voirie.

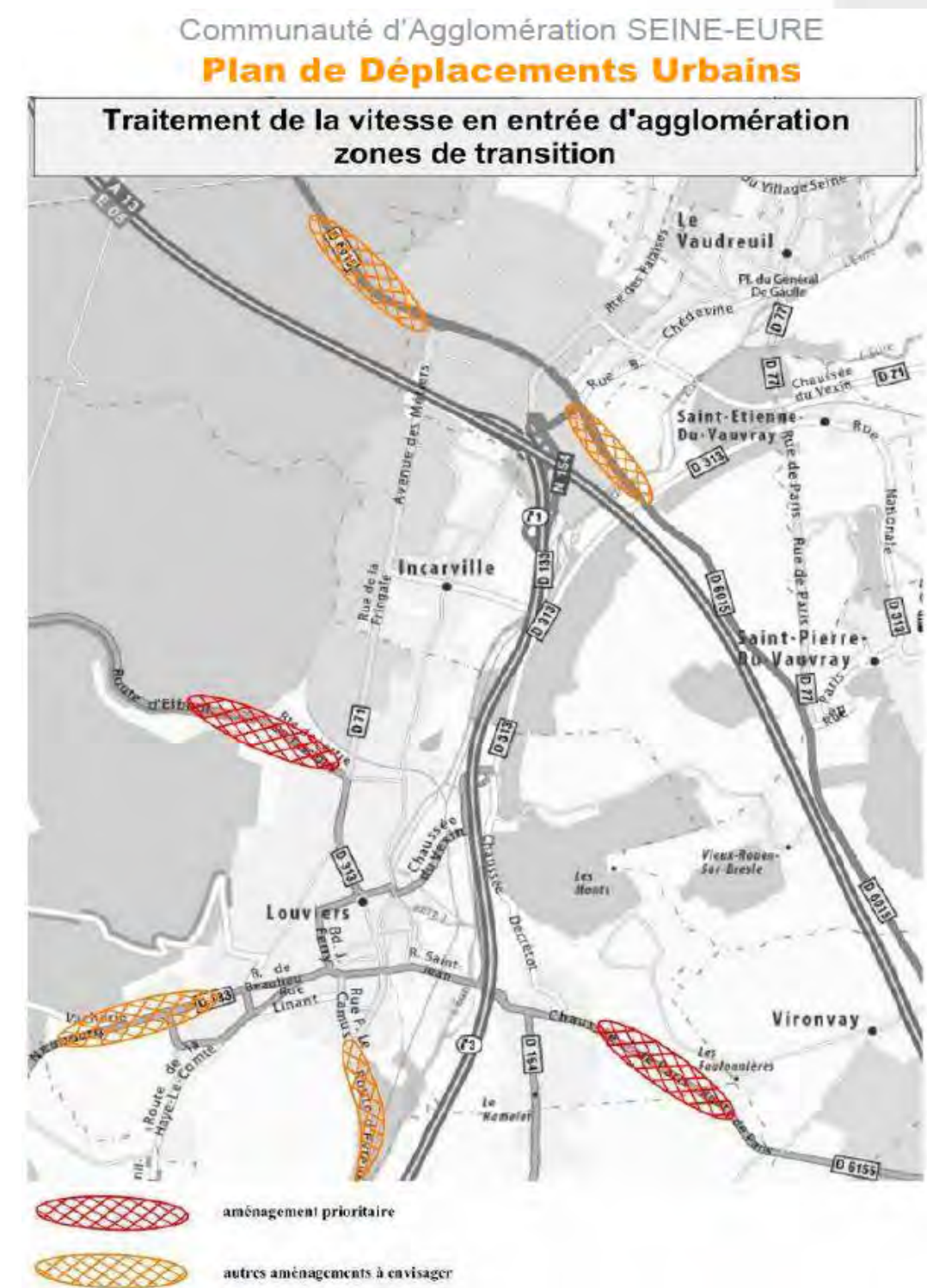


FIGURE 400 : FICHE ACTION 11 DU PDU DE LA CASE : ACTIONS EN FAVEUR DE LA SECURITE [PDU CASE, 2011]



## 9.2.13 Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole Rouen Normandie

### Présentation générale du document

Le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Rouen Normandie est le document de référence de la politique de la mobilité dans l'agglomération. Il a été approuvé le 15 décembre 2014.

Soumis à enquête publique, il est élaboré pour 10 ans (évaluation prévue au terme d'une période de 5 ans, et révision si nécessaire).

Les communes concernées par le projet ainsi que par le PDU de la MRN sont :

- Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
- Boos
- Fontaine-sous-Préaux
- Gouy
- Isneauville
- Montmain
- Saint-Aubin-Epinay
- Saint-Etienne-du-Rouvray
- Saint-Jacques-sur-Darnétal
- Tourville-la-Rivière
- Roncherolles-sur-le-Vivier
- La Neuville-Chant-d'Oisel
- Quévreville-la-Poterie
- Oissel
- Saint-Aubin-Celloville
- Ymare.

### Contenus évoquant le contournement Est de Rouen - liaison A28-A13

Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement sont présentés dans le document comme un projet devant permettre d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération. L'objectif du projet qui y est affiché est de désengorger le centre-ville de Rouen et d'améliorer les liaisons entre Rouen et l'Eure, afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale.

### Inscription du projet au sein des objectifs définis par le document

Les orientations du PDU se déclinent selon 6 axes :

- Axe 1 : Compléter et organiser les réseaux de déplacements
- Axe 2 : Aménager un territoire moins consommateur en énergie et moins dépendant de la voiture particulière
- Axe 3 : Faire évoluer les comportements
- Axe 4 : Structurer un meilleur partage de l'espace public
- Axe 5 : Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement
- Axe 6 : Évaluer et suivre le PDU

Le projet est principalement en lien avec les axes 1 à 5.

Concernant l'axe 1, les fiches actions en lien avec le projet sont :

- Fiche Action 1 : Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements, en particulier l'action C « Achever la construction du maillage routier de l'agglomération ». Le projet de contournement Est de Rouen est présenté comme une perspective de désengorgement du centre-ville de Rouen, d'amélioration des liaisons entre Rouen et l'Eure et, plus globalement, d'amélioration de qualité de vie dans le contexte de développement urbain dynamique. Les différentes procédures réglementaires sont en cours. Si le projet est déclaré d'utilité publique, il fera l'objet d'un appel d'offre de mise en concession. Après avoir défini le tracé final dans la variante préférentielle, le concessionnaire pourra alors entamer les travaux de construction de l'infrastructure.
- Fiche action 2 : Favoriser l'intermodalité, et en particulier l'action C : « Déployer un réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité ». Le contournement Est de Rouen faisant partie de grands projets d'infrastructures de transport, il s'inscrit dans une réflexion globale sur l'aménagement des parcs-relais en interface entre différentes infrastructures existantes et en projet.
- Fiche Action 4 : adapter l'offre collective de transport à l'échelle périurbaine, en particulier :
  - Action A « Etudier les liaisons à haut niveau de service » qui évoque la possibilité de créer un réseau de Cars à Haut Niveau de Service (C.H.N.S.) desservant le péri-urbain

et l'inter-urbain, fonction qui est celle de la liaison A28-A13 ; des interactions pourraient donc être envisagées.

- Action C « Construire des stratégies de mobilité en fonction des bassins de déplacement et pas simplement des limites administratives », qui indique la nécessité de développer un partenariat au-delà des limites administrative de la MRN, notamment le Pôle Métropolitain MRN-Seine-Eure.

Concernant l'axe 2, le projet est en lien avec celui-ci puisqu'il s'inscrit dans une réflexion sur la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte et transport en commun, mise en évidence notamment à travers l'action A de la fiche action 6 « Anticiper la cohérence entre l'aménagement du territoire et la desserte en transport en commun ». Des études, qui seront menées en concertation avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, analyseront les liens possibles entre les différents projets de desserte.

Concernant l'axe 3, les fiches actions en lien avec le projet sont :

- Fiche Action 7 : favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité en particulier :
  - Action B « Développer une pratique collective du véhicule particulier », car la MRN souhaite promouvoir la pratique du covoiturage et de l'autopartage, afin de l'optimiser l'usage de la voiture. Dans le but de promotion, la MRN participera stratégiquement à la mise en œuvre, à l'échelle du département, du schéma directeur des aires de covoiturage, afin de proposer un maillage cohérent d'aires de covoiturage sécurisées.
  - Action C « Favoriser le développement de l'électromobilité », qui envisage de poursuivre le déploiement d'infrastructures de rechargement ouvertes au public sur le territoire de la MRN. En complément du centre-ville, certains parkings-relais de l'agglomération, les centres urbains et les quatre pépinières d'entreprises de la MRN seront équipés de points de charge. Le parc automobile de la MRN sera également renouvelé et une réflexion sera menée sur

la mise en place d'aide à l'acquisition de bornes de recharge pour les entreprises.

Concernant l'axe 4, les fiches actions en lien avec le projet sont :

- Fiche Action 9 : optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public, en particulier l'action A « Mettre en place un système de gestion dynamique de trafic et d'aide aux déplacements » qui indique la volonté de créer un outil de coordination et d'optimisation de la gestion routière entre les multiples gestionnaires de voirie et d'information des usagers sur l'état de circulation, ainsi que sur les modes alternatifs à la voiture particulière (ex : déploiement de systèmes de recueil de données de trafic routier, panneaux à message variable, développement de la gestion dynamique de la signalisation lumineuse tricolore),
- Fiche Action 10 : développer l'usage du vélo.
- Fiche Action 11 : affirmer la place des modes doux sur l'espace public. La MRN souhaite encourager une meilleure prise en compte des modes actifs et des transports en commun dans les projets de requalification des espaces publics et des grands axes d'agglomération.

Concernant l'axe 5, les fiches actions en lien avec le projet sont :

- Fiche Action 12 : organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville, en particulier l'action B « Mettre en place une charte des bonnes pratiques sur les livraisons de marchandises en ville » qui évoque l'éventualité d'harmonisation des réglementations en matière de circulation des véhicules de transport de marchandises sur le territoire
- Fiche Action 13 : renforcer l'attractivité logistique du territoire, en particulier l'action B « Valoriser les alternatives au transport routier de marchandises », qui préconise le développement des alternatives au transport routier des marchandises, avec l'objectif de délester le centre-ville.

### Articulation du projet avec le document

Le projet est jugé en accord avec les orientations du document et y est signalé comme un projet devant permettre d'achever la constitution du maillage routier de l'agglomération, de désengorger le centre-ville de Rouen et de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie au sein de l'agglomération. Le PDU présente des axes de réflexion à pousser davantage pour les études ultérieures du projet :

- Etude de l'articulation avec le réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité ;
- Etude de l'articulation avec un réseau de Cars à Haut Niveau de Service ;
- Place du covoiturage et de l'autopartage dans le projet ;
- Opportunité de placer des infrastructures de rechargement de véhicules électriques ;
- Opportunité ultérieure de déploiement de systèmes de recueil de données de trafic routier sur le projet et de panneaux à message variable ;
- Opportunité de requalification de l'espace public sur certaines voiries délestées grâce au report de trafic.

### 9.2.14 Autres documents

#### Le Plan National Santé Environnement (PNSE) et sa déclinaison régionale le PRSE2

Déclinaison régionale du Plan national santé environnement, le PRSE 2 (2010-2013) a été élaboré dans le cadre d'une large concertation associant aux services de l'État, l'ARS, les collectivités, les acteurs économiques, les représentants des salariés et des associations ainsi que des experts régionaux.

Sur la thématique du transport, le PRSE 2 planifie de :

- créer un observatoire de l'offre et de la demande de transport ;
- promouvoir le développement d'un urbanisme en cohérence avec le développement de l'offre de transport ;
- assurer des aménagements en faveur des modes actifs ;
- conforter les modes alternatifs.

Le projet, bien que projet routier, est réalisé dans l'optique de laisser plus de place aux modes doux et aux transports en commun et répond en ce sens au PRSE2.

## Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Haute-Normandie

Le PPA de Haute-Normandie a été approuvée le 30 janvier 2014.

Son plan d'action a pour principal objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations de polluants à des niveaux inférieurs aux normes environnementales.

Le plan d'actions est structuré selon 3 types d'actions :

- 4 actions structurelles dont l'objectif est le développement d'outils et de méthodologies structurantes permettant la pérennisation et l'efficacité du plan ;
- 12 actions sectorielles, dont l'objectif est la réduction des émissions liées à des secteurs spécifiques : agriculture, industrie, activités portuaires, transport, tertiaire et résidentiel, collectivités locales ;
- 4 Actions intersectorielles dont l'efficacité repose sur la mise en commun d'approches et de moyens entre plusieurs secteurs.

Le plan vise à les recenser et à servir de socle à la construction d'actions coordonnées pour la réduction des émissions liées au trafic routier. Il cite des mesures telles que :

- Instruments financiers visant à limiter l'usage des véhicules à moteur et à réguler le trafic ;
- Développement de l'usage des mobilités douces ;
- Développement de l'usage des transports en commun ;
- Développement du co-voiturage et des Plans de Déplacement d'Entreprise ;
- Mesures réglementaires ;
- Amélioration des systèmes de transport ;
- Amélioration de la fluidité du trafic/résorption des points noirs ;
- Stratégies multi-modales pour le transport des marchandises ;
- Programmes incitatifs pour le développement et l'adoption accélérée des véhicules propres.

Le projet va dans ce sens en laissant plus de place aux transports en commun. Les décharges de trafic (PL et VL) liées à la création du projet permettront de fluidifier le trafic dans certains secteurs et par conséquent de résorber des points noirs de trafic.

La coordination avec la plate-forme multimodale d'Alizay pourra aussi permettre de développer une stratégie fluvial/routier/ferré pour le transport de marchandises.

Plusieurs mesures et dispositifs prévus dans le cadre du projet sont en cohérence avec les actions et orientations du PPA :

- Mise en œuvre d'aires de co-voiturage ;
- Interdiction de certaines voiries aux poids lourds en dehors des dessertes locales.

## Schéma régional de gestion des déchets du BTP de Haute-Normandie

Alors que la gestion des déchets ménagers et assimilés relève de la collectivité, celle des déchets du BTP est de la responsabilité des professionnels du bâtiment et des travaux publics, entreprises ou maîtres d'ouvrage, selon qu'il s'agisse de construction neuve ou de travaux de démolition.

Ce document, approuvé par les préfets de l'Eure et de Seine-Maritime en 2002, fixe des objectifs afin de développer un maillage territorial cohérent permettant aux entreprises de disposer de points d'apport, de centres de regroupement et de stockage de " classe 3 " dans un rayon de 15 km pour déposer leurs déchets au plus près de leurs chantiers, et également de permettre aux maîtres d'ouvrages et aux entreprises d'intégrer le prix de la gestion des déchets du BTP dans les programmes, les règlements des marchés et les offres des entreprises, dans un souci de transparence, d'égalité de mise en concurrence et de traçabilité.

Ce document est disponible sur [www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr) et permet ainsi de localiser les centres de traitement à proximité. Cependant, au vu de l'ancienneté du schéma, on utilisera préférentiellement le site de la FFB [www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr).

## Schémas départementaux des carrières de l'Eure et de Seine-Maritime

Les schémas des carrières ont pour objectif de définir les conditions générales d'implantation des carrières et des sites d'extraction en mer dans les départements. Ils prennent en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux des deux départements et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Ils fixent les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites.

Les schémas en vigueur ont été arrêtés le 20/08/2014 dans l'Eure et le 27/08/2014 en Seine-Maritime. La révision a été lancée fin 2008.

La faible diversité de la ressource géologique dans la majeure partie du département, la présence de gisements alluvionnaires importants et la demande en granulats font des granulats alluvionnaires un enjeu majeur pour le département de l'Eure.

Compte-tenu du contexte géologique, le département de Seine-Maritime présente des ressources assez peu diversifiées en matériaux même si certaines de ces ressources sont en grands volumes : craies et granulats alluvionnaires.

Les orientations générales ont pour objectifs d'assurer la durabilité de la ressource existante, l'approvisionnement des besoins dans le respect de l'environnement.

Elles sont classées selon les 4 axes de la stratégie nationale :

- Répondre aux besoins et optimiser la gestion des ressources ;
- Inscrire les activités extractives dans le développement durable ;
- Développer le recyclage et l'emploi de matériaux recyclés ;
- Encadrer le développement de l'utilisation des granulats marins dans la définition et la mise en œuvre d'une politique marine intégrée.



## Les Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) de Haute-Normandie

Le PCE adopté en 2007 pour la Haute-Normandie s'appuie sur quatre priorités :

- favoriser la maîtrise des consommations et l'efficacité énergétique dans toutes les politiques sectorielles
- responsabiliser les acteurs économiques et les consommateurs pour encourager les économies d'énergie
- développer l'autonomie énergétique par la production décentralisée et par le recours aux sources d'énergies inépuisables (solaire-éolienne) ou renouvelables
- conforter le rôle de leader de la Haute-Normandie dans la production d'énergie.

La déclinaison opérationnelle du plan « Aménagement des territoires et transports durables » a pour objectif de réduire la consommation d'énergies liée aux transports en favorisant le report modal (ferroviaire, fluvial), le recours aux transports en commun et aux modes doux de déplacements et en réduisant les besoins de mobilité. Le projet va dans le sens de cet objectif en permettant le développement des transports en commun en délestant les axes de cœur d'agglomération et les pénétrantes vers Rouen.

## Plan climat énergie du département de Seine-Maritime

Le plan pour la période 2013-2018 a été adopté en 2013. Il s'articule selon 6 axes. L'axe 3 Diminuer l'impact de la mobilité sur le climat intéresse le projet. Il se décline en 2 actions :

- Offrir aux Seinomarins une alternative à la mobilité individuelle par le biais de la construction d'un schéma départemental des mobilités durables (action 3.1). Elle prévoit notamment la promotion du site internet multimodal <http://www.atoumod.fr/>, l'ouverture de nouvelles aires de covoiturage, l'incitation aux projets de type P+R en proche périphérie des centres urbains majeurs, et l'étude de la desserte en transport en commun des sites touristiques Départementaux.

- Poursuivre la politique de gestion durable des routes par le biais du Schéma Directeur Routier (action 3.2). Elle évoque notamment l'étude de la généralisation du « fauchage différé » afin de permettre un développement de la faune et de la flore sur la totalité des accotements, la promotion du réemploi des matériaux du fait des spécificités locales (absence de granulats de bonne qualité en Seine-Maritime), partenariat avec des entreprises pour le test « grandeur nature » de certains procédés innovants (liants végétaux etc.) et l'intégration d'aménagements cyclables sur les opérations routières nouvelles.

Le projet pourrait ainsi rentrer dans le cadre d'un test grandeur nature de procédés innovants. Le réemploi des terres excavées sera au maximum mis en oeuvre par le projet. De plus, le réemploi de matériaux pour la constitution de la couche de forme (norme NF P11-300), des assises et de la chaussée (normes NF EN 13242 – NF EN 13285, XP P 18-545) sera à envisager dans les études ultérieures.

En prenant exemple sur le réseau départemental, l'entretien des accotements favorisera l'entretien différé.

Par le report de trafic, le projet est aussi susceptible de créer les conditions favorables à la desserte en transports en commun des sites touristiques Départementaux et au développement du réseau cyclable

## Plan climat départemental de l'Eure

Le plan d'actions a été adopté en décembre 2007 et se décline en 7 thématiques. Celle intéressant le projet est l'action 5.1 de mise en oeuvre d'un service de covoiturage dans la thématique « Energie-Transport ». Cette action a permis la création du site internet gratuit d'organisation du covoiturage dans le département <http://www.covoiturage27.net/>.

Un programme d'aménagement des aires de covoiturage a été lancé en 2009 dans le cadre de cette action. 10 aires sont existantes ou prévues, notamment à Criquebeuf-sur-Seine réalisé par la SAPN.

Le projet viendra aussi soutenir les actions 4.1 Développement des TPE, PME et grandes entreprises, accompagnement de l'investissement immobilier et outil

de portage et 4.3 Création et développement des hébergements touristiques en rendant accessible de nouvelles zones.

## Projet de Plan Climat Energie Territorial de la Métropole Rouen Normandie

La Métropole Rouen Normandie vient de lancer son Plan Climat Energie Territorial (PCET) à l'échelle des 71 communes. La démarche est à l'état de diagnostic. Le PCET sera le volet climat du SCoT et concernera l'ensemble des domaines de compétence de la Métropole. Une attention particulière sera portée sur l'habitat et les déplacements.

## Projet de PCET de la CASE

Le Plan Climat Energie Territorial de la CASE est en cours d'élaboration. La version projet de décembre 2013 s'articule autour de deux dimensions : le périmètre « Patrimoine & Compétences » s'appliquant à l'institution de la CASE, et le périmètre « Territoire ».

Les objectifs définis pour le plan d'actions « Territoire » orientent l'effort de réduction des émissions vers la maîtrise de l'énergie (MDE) à hauteur de 52% de l'effort global et vers le développement des énergies renouvelables à hauteur (EnR) de 37%. Les autres actions sont principalement constituées des actions de transfert modal dans les transports et de réduction du volume d'ordures ménagères incinérées. Sur la période 2014-2020 de mise en oeuvre de ce premier plan d'actions du PCET, l'objectif de réduction est de 184 ktéqCO<sub>2</sub>.

Le projet est en lien avec l'action n°30 - Aménager des aires de covoiturage sur le territoire.

Il a aussi un lien avec l'action n°36 - Restructuration et développement du réseau urbain sur l'ensemble du territoire : restructuration du réseau urbain au regard de l'évolution de la demande sur le territoire de la CASE avec hiérarchisation des lignes en fonctions du niveau de service correspondant à la typologie du secteur (urbain dense, péri-urbain, péri-urbain peu dense...) et interconnexion avec les lignes de Transport à la Demande (TAD) et les lignes départementales. En effet,

cette restructuration devra se faire en dialogue avec le projet de liaison A28-A13.

Enfin, le projet pourrait aller dans le sens de l'action n°7 - Promouvoir et accompagner le développement de l'agriculture biologique et des pratiques et productions agricoles durables nécessitant une moindre consommation d'intrants, lors de l'aménagement foncier agricole et forestier.

### Plan Particulier d'Intervention de Rouen-Ouest (PPI)

Ce document, en cours de révision, organise l'intervention des secours et l'évacuation des zones sinistrées. Une nouvelle infrastructure de transports a donc un impact potentiel sur l'acheminement des secours et pourra également être soumise à des mesures de coupure de la circulation afin de prémunir les utilisateurs des conséquences d'un éventuel événement accidentel.

Dans le cas présent, le périmètre du PPI Rouen Ouest s'arrête au débouché du projet sur la RD18E. Par conséquent, elle ne devrait pas être concernée par des coupures. De plus, la caserne des pompiers qui intervient en cas d'accident de risques technologiques se situe à Rouen, en rive droite de la Seine. L'infrastructure ne devrait donc pas être utilisée.

Le projet ne devrait donc pas entrer en interaction avec le PPI Rouen-Ouest.

### Projet de schéma local de déplacements (SLD) du Pays du Vexin Normand

Le travail d'élaboration du SLD du Vexin Normand a fait ressortir les 7 orientations stratégiques suivantes :

1. renforcer le rabattement et optimiser l'intermodalité en gare
2. améliorer l'offre de transport vers les pôles de centralité
3. mutualiser l'offre des circuits scolaires
4. développer les services d'aide à la mobilité
5. encourager la mobilité « active »
6. communiquer et informer sur les services de mobilité

### 7. promouvoir la réalisation de plans de déplacements d'entreprise / administration

Le projet est en lien fort avec l'axe 1, même si le diagnostic indique que la gare de Val-de-Reuil est moins concernée par cette problématique. Il a aussi un lien avec l'axe 2 qui prévoit le développement du covoiturage vers les pôles de centralité.

### Schéma local de déplacements (SLD) du Pays entre Seine et Bray

Le Schéma de Cohérence Territoriale a été approuvé par les élus du territoire le 24 novembre 2014. Dans le cadre de cette démarche, la question de la mobilité durable est apparue comme particulièrement importante pour l'avenir du territoire. Elle fait aujourd'hui l'objet d'une analyse et d'un développement spécifique par le biais d'un Schéma Local de Déplacement cofinancé par la Région de Haute-Normandie et le Département de Seine-Maritime. L'objectif de ce travail est de compléter les orientations du SCoT et de déterminer des actions partagées avec les différentes autorités organisatrices de transport (Région, Département, Métropole Rouen Normandie...), à court ou moyen termes, permettant l'amélioration de la mobilité des habitants du Pays. Ce document est en cours de constitution et devra être pris en compte par le projet lors de son approbation.

### Agenda 21 de la Communauté d'Agglomération Seine Eure

En 2006, les élus de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure ont décidé de placer le développement durable au cœur de leurs politiques et de leurs projets. L'outil Agenda 21 de l'agglomération est né le 10 septembre 2010. Pour ce faire, l'Agenda 21 s'est construit avec la participation des habitants, des associations, des entreprises, des établissements scolaires et évidemment des élus, de l'agglomération et des communes. Des ateliers participatifs ont permis de mettre en évidence 21 chantiers et 121 actions.

L'Agenda 21 s'articule autour de 4 défis :

- Défi n° 1 : une agglomération du partage et de la Solidarité

- Défi n° 2 : une agglomération économiquement attractive, pariant sur le local
- Défi n° 3 : une agglomération soucieuse des équilibres planétaires
- Défi n° 4 : une agglomération qui se construit avec les forces vives du territoire

Un des axes du défi n°3 est de favoriser le développement de modes de transports alternatifs au "tout voiture". Il est entre autres mentionné que « Des pratiques de covoitages sont constatées aux abords des autoroutes. En partenariat avec la Communauté de Communes Seine-Bord, il serait intéressant d'étudier la mise en place d'aménagements adaptés pour que le covoiturage s'organise et se développe dans de meilleures conditions. »

Le projet va dans ce sens puisqu'il prévoit la possibilité de mise en place d'aires de covoiturage au niveau des échangeurs.

## 9.3 Synthèse de l'articulation du projet avec les documents

### 9.3.1 Bilan de la compatibilité ou prise en compte

Le projet fait partie intégrante du territoire depuis de nombreuses années, ce qui se reflète par son intégration dans les documents de planification de grande échelle que sont la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, le projet de SNIT et les conclusions de la mobilité 21 et le SRIT. A l'échelle plus locale, il est également pris en compte au travers de certains SCoT et de certains POS/PLU qui le localisent dans leurs plans de zonage.

En ce qui concerne la compatibilité que le projet se doit d'avoir avec les documents structurants, celui-ci satisfera à plusieurs objectifs qui sont détaillés dans les parties qui précèdent.

Le projet est compatible avec le SDAGE, le SAGE et les Plans de Prévention des Risques. En revanche, il n'est pas toujours compatible, du point de vue purement juridique avec l'ensemble des 27 documents d'urbanisme des communes concernées par la bande d'EPDUP, ni avec l'ensemble des SCoT. Ces documents font donc l'objet d'une mise en compatibilité. Une pièce spécifique du dossier d'EPDUP (pièce G) porte sur cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, l'étude des autres documents structurants du territoire indique que le projet va dans le sens d'un certain nombre d'enjeux de la zone. Il répond en effet aux préoccupations d'amélioration de la mobilité routière, de développement des transports en commun, de réduction de l'exposition des populations aux pollutions aériennes, à des opportunités de développement du tourisme et de l'activité économique par une meilleure desserte, etc.

### 9.3.2 Préconisations supplémentaires découlant de l'étude des documents cadres

En plus des mesures déjà prises, certaines préconisations intéressantes pour le projet émanent des documents de cadrage.

Le SRADT indique l'importance d'assurer le maintien de l'activité agricole à travers l'organisation d'un dialogue entre les acteurs d'un même territoire dans le cadre des outils de planification tels que les SCoT pour gérer de façon coordonnée les différents espaces. Par ailleurs, le SAGE préconise que l'AFAF prenne en compte le sens de la pente et les axes de ruissellement dans l'organisation du parcellaire afin de limiter la genèse du ruissellement et de l'érosion des sols.

En réponse en particulier au SDAGE, au SAGE, et au PNSE, il est important que le mode d'entretien du projet s'attache à limiter l'usage de produits phytosanitaires. Le SAGE préconise notamment la mise en place d'un plan de gestion différenciée. Plus largement, le projet pourrait faciliter et inciter au développement de l'agriculture biologique et des pratiques et productions agricoles durables nécessitant une moindre consommation d'intrants, lors de l'aménagement foncier agricole et forestier, tel que par exemple évoqué dans le PCET de la CASE.

L'opportunité que présente le projet de développer les solutions alternatives à la voiture (en particulier individuelle) est primordiale dans la mesure où elle répond aux objectifs de nombreux documents : les SCoT, SRCAE, PDU de la Métropole Rouen Normandie, PDU de la CASE, Agenda 21 de la CASE, PPA Haute-Normandie, PNSE, PCET Haute-Normandie, PCD de l'Eure et de Seine-Maritime.

Le PDU de la Métropole Rouen Normandie présente des axes de réflexion à pousser davantage pour les études ultérieures du projet :

- Etude de l'articulation avec le réseau de parcs relais et de parcs relais de proximité ;
- Etude de l'articulation avec un réseau de Cars à Haut Niveau de Service ;
- Place du covoiturage et de l'autopartage dans le projet ;

- Opportunité de placer des infrastructures de rechargement de véhicules électriques ;
- Opportunité ultérieure de déploiement de systèmes de recueil de données de trafic routier sur le projet et de panneaux à message variable ;
- Opportunité de requalification de l'espace public sur certaines voiries délestées grâce au report de trafic.

De la même façon, le PDU de la CASE ouvre la réflexion sur :

- L'articulation avec le parc relais de la RD6015
- La mise en place de sites propres sur les voiries délestées par le projet
- La thématique du covoiturage
- L'articulation avec le schéma directeur de voirie.

Le SCoT de la Métropole Rouen Normandie présente des principes d'intégration de qualité des projets dans l'environnement dont pourrait s'inspirer le projet :

- L'utilisation de clôtures de qualité
- La végétalisation des aires de covoiturage
- L'utilisation de matériaux recyclés
- La mise en place d'un éclairage économe (là où il est présent, à savoir au niveau des points d'échange).

Pour aller dans les sens des objectifs du PCE de Seine-Maritime, le projet pourrait :

- rentrer dans le cadre d'un test grandeur nature de procédés innovants ;
- le réemploi de matériaux pour la constitution de la couche de forme (norme NF P11-300), des assises et de la chaussée (normes NF EN 13242 – NF EN 13285, XP P 18-545) sera à envisager dans les études ultérieures ;
- en prenant exemple sur le réseau départemental, favoriser l'entretien différé des accotements.



