



Sommaire

1	Objet du dossier et présentation du projet.....	5
1.1	Objet du dossier	5
1.2	Cadre législatif et réglementaire.....	7
1.2.1	Modalités d'inscription de la bande déclarée d'utilité publique.....	7
1.2.2	L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique	7
1.2.3	L'enquête publique	7
1.2.4	Cadre de l'enquête publique unique.....	8
1.2.5	Avis rendus avant approbation.....	8
1.2.6	La Déclaration d'Utilité Publique	8
1.3	Description sommaire du projet	9
1.3.1	Objectifs du projet	9
1.3.2	Principales caractéristiques du projet	9
1.3.3	Principales étapes du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique.....	9
2	Mise en compatibilité du document d'urbanisme.....	11
2.1	Analyse des pièces du PLU au regard du projet 11	
2.1.1	Rapport de présentation.....	11
2.1.2	Projet d'Aménagement et de Développement Durable.....	12
2.1.3	Orientations d'Aménagements et de Programmations (OAP).....	13
2.1.4	Règlement écrit.....	13
2.1.5	Règlement graphique	13
2.1.6	Servitude d'urbanisme	13
2.2	Conclusion sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de contournement Est	14
2.3	Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme	14

2.3.1	Mise en cohérence du rapport de présentation.....	14
2.3.2	Mise en compatibilité du règlement écrit	16
2.3.3	Mise en compatibilité du règlement graphique : plan de zonage.....	23
2.3.4	Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé23	
3	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Boos....	26
3.1	Résumé non technique.....	26
3.2	Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	29
3.2.1	Rappel du contexte réglementaire	29
3.2.2	Objectifs de l'évaluation environnementale	29
3.2.3	Contenu de l'évaluation environnementale.	31
3.3	Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes	32
3.4	Analyse de l'état initial de l'environnement	38
3.4.1	Présentation générale de la commune	38
3.4.2	Topographie	38
3.4.3	Eaux superficielles.....	38
3.4.4	Eaux souterraines	38
3.4.5	Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes).....	38
3.4.6	Agriculture/Sylviculture	38
3.4.7	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	38
3.4.8	Risques naturels et technologiques	39
3.4.9	Patrimoine naturel.....	39
3.4.10	Paysage.....	39
3.5	Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures	41
3.5.1	Topographie	41
3.5.2	Eaux superficielles.....	41
3.5.3	Eaux souterraines	42
3.5.4	Biens et cadre de vie.....	43
3.5.5	Agriculture/Sylviculture	43

3.5.6	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	44
3.5.7	Risques naturels et technologiques	45
3.5.8	Patrimoine naturel	45
3.5.9	Paysage.....	46
3.5.10	Synthèse des impacts de la mise en compatibilité.....	48
3.6	Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures.....	49
3.7	Justification de la mise en compatibilité	49
3.8	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité.....	50
3.9	Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale.....	51
Annexe	52

Liste des figures

Figure 1 : Bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dédiée au projet de Liaison A28-A13 et communes concernées par celle-ci.....	6
Figure 2 : Calendrier prévisionnel du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13.....	10
Figure 3 : Plan de zonage actuel du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Boos avant mise en compatibilité.....	24
Figure 4 : Plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Boos après mise en compatibilité.....	25
Figure 5 : Sites Natura 2000 dans les communes traversées par la bande	30
Figure 6 : Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP....	40
Figure 7 : Vue sur le passage en tranchée couverte à hauteur du hameau du Boc (vue non contractuelle)	46
Figure 8: Vue sur le passage en tranchée couverte à hauteur du hameau du Boc [VEGETUDE] (vue non contractuelle).....	47
Figure 9: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13.....	49

Liste des tableaux

Tableau 1 : Etude de la compatibilité ou de la prise en compte de la MECDU du PLU avec les documents de planification.....	33
Tableau 2 : Surface concernée par la bande EPDUP pour chaque zone du PLU.....	48
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme .	50

1 Objet du dossier et présentation du projet

1.1 Objet du dossier

Ce dossier s'inscrit dans le cadre réglementaire de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme opposables aux tiers des communes concernées par le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Il concerne la commune de Boos dans le département de la Seine-Maritime.

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

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

Le projet autoroutier de Liaison A28-A13 concerne 27 communes. Les documents d'urbanisme de ces 27 communes requièrent une mise en compatibilité avec le projet. En effet, pour permettre la réalisation du projet, des espaces fonciers doivent lui être voués. Cela passe par l'inscription du projet au sein du plan de zonage des documents d'urbanisme ainsi qu'une compatibilité du règlement avec le projet sur la zone qui lui est dédiée. A l'heure actuelle, cette zone dédiée au projet s'étend sur une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP), bande de 300 mètres de large en dehors des points d'échanges. Les modifications apportées à ces documents sont indispensables à la bonne conduite du projet.

Conformément à l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique, porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Le présent document constitue le support de cette enquête. Cette procédure est conduite sous l'autorité du Préfet du département dont la commune dépend.

Le projet fait déjà, par ailleurs, l'objet d'une enquête publique unique au titre du Code de l'environnement, de l'expropriation et de la voirie routière. L'enquête publique au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et les enquêtes cités ci-avant sont conjointes. Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit donc au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de portée plus large que la seule mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Les communes concernées par le projet sont :

- Dans le département de l'Eure :
 - Alizay ;
 - Igoville ;
 - Incarville ;
 - Le Manoir ;
 - Le Vaudreuil ;
 - Léry ;
 - Les Damps ;
 - Val-de-Reuil ;

- Dans le département de la Seine-Maritime :
 - Bois l'Evêque ;
 - Boos ;
 - Fontaine-sous-Préaux ;
 - Gouy ;
 - Isneauville ;
 - La Neuville Chant d'Oisel ;
 - Les Authieux-sur-le-Port Saint Ouen ;
 - Montmain ;
 - Oissel ;
 - Préaux ;
 - Quevreville-la-Poterie ;
 - Quincampoix ;
 - Roncherolle-sur-le-Vivier ;
 - Saint-Aubin-Celloville ;
 - Saint-Aubin-Epinay ;
 - Saint-Etienne-du-Rouvray ;
 - Saint-Jacques-sur-Darnétal ;
 - Tourville-la-Rivière ;
 - Ymare.

Par ailleurs, le projet s'inscrit sur un territoire dont la politique d'aménagement est régie par 3 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), document d'urbanisme de portée géographique plus large que la commune :

- SCoT Seine-Eure Forêt de Bord ;
- SCoT de la Métropole Rouen Normandie ;
- SCoT Pays entre Seine et Bray.

Il requiert la mise en compatibilité des 3 SCoT afin que la planification prévue par ces documents soit compatible avec la réalisation du projet.

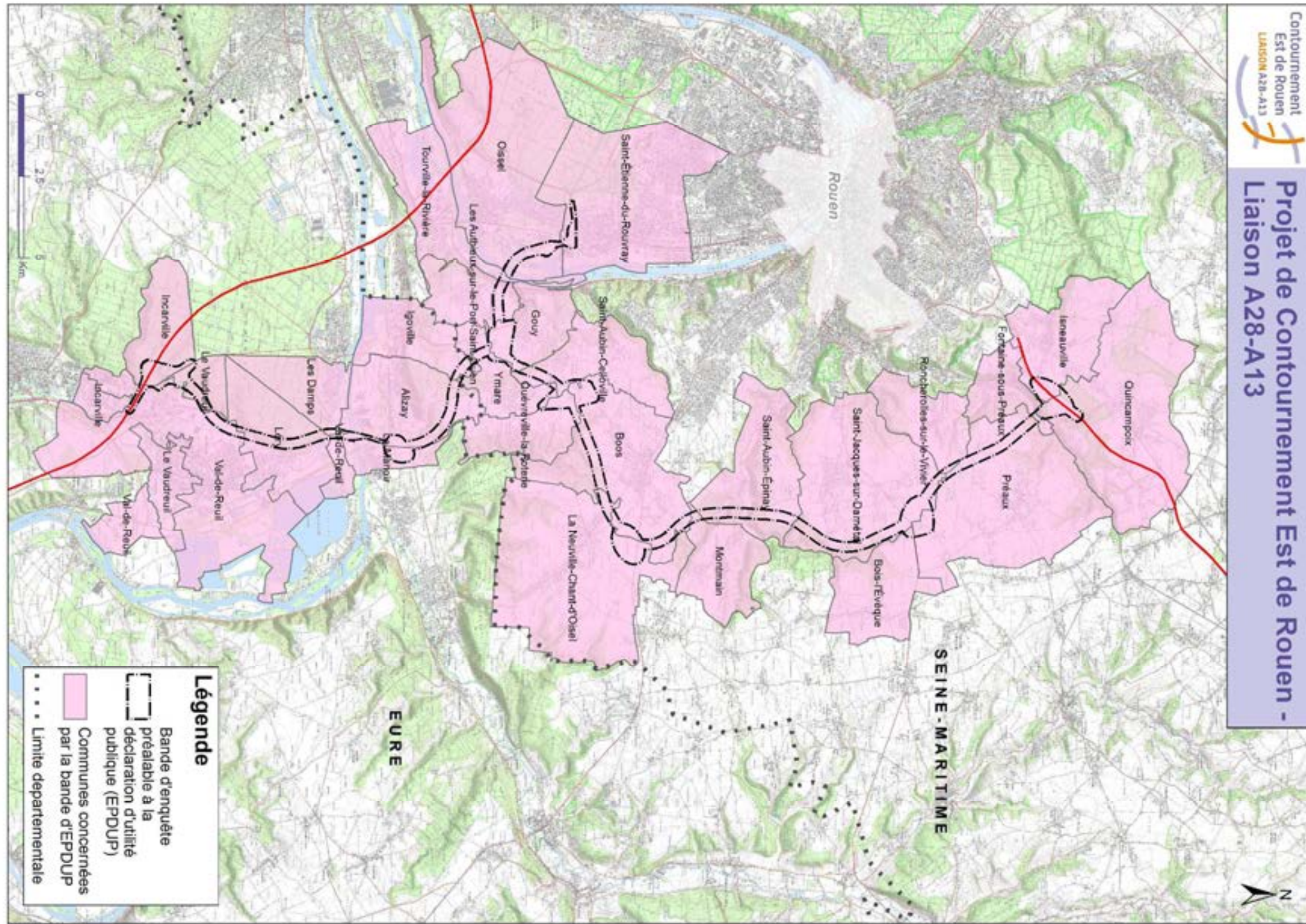


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES CONCERNEES PAR CELLE-CI

1.2 Cadre législatif et réglementaire

1.2.1 Modalités d'inscription de la bande déclarée d'utilité publique

Le projet de liaison A28-A13 sera inscrit au sein des documents d'urbanisme au travers de l'inscription de la bande déclarée d'utilité publique tel que définie dans le Plan Général des Travaux (PGT). La délimitation de cette zone au travers d'un sous-zonage permettra de la dédier au projet, conformément à l'article L123-1-5 du Code de l'urbanisme :

« I.- Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définit, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions. »

et

« IV.- Le règlement peut, en matière d'équipement des zones :

1° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public et délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus. »

1.2.2 L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Conformément aux articles L.123-14-2 et R.123-23-1, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec un projet présentant un caractère d'utilité publique, font l'objet d'un examen conjoint des personnes suivantes :

- L'Etat ;
- La commune ;
- Les personnes publiques associées :
 - La Région ;
 - Le département ;
 - Les autorités organisatrices au sens de l'article L.1231-1 du code des transports : les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport ;
 - Les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local d'habitats ;
 - Les chambres de commerce et d'industrie territoriales ;
 - Les chambres de métiers ;
 - Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
 - L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du SCoT lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
 - Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des SCoT limitrophes du territoire objet du plan lorsque ce territoire n'est pas couvert par un SCoT ;
 - Les associations mentionnées à l'article L.121-5 du Code de l'urbanisme lorsqu'elles demandent à être consultées.

1.2.3 L'enquête publique

D'après l'article L.123-14 du Code de l'urbanisme, « lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet. ». Les mêmes conditions sont énoncées pour les SCoT par l'article L122-15 du Code de l'urbanisme.

Conformément à ces articles, le projet de liaison A28-A13 fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera, le cas échéant, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour tous les documents d'urbanisme, « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement [...] » (article L.123-14-2 pour les POS/PLU et article L122-16-1 pour les SCoT).

Ces mêmes articles précisent que l'enquête publique est réalisée par le Préfet puisqu'une déclaration publique est requise, que la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation du projet et que le maître d'ouvrage est une personne publique autre que les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés.

Pour la mise en compatibilité des SCoT, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire des communes concernées.

A noter que lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, les documents d'urbanisme ne peuvent pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

1.2.4 Cadre de l'enquête publique unique

Le projet de liaison A28-A13 fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques :

- une enquête au titre des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du Code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite une mise en compatibilité des documents d'urbanisme, objet du présent dossier ;
- une enquête au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ;
- une enquête au titre des articles L.1 et suivants, R.11-1 à R.11-18 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- une enquête au titre des articles L121-1 à L121-3, L122-1 à L122-5 et R122-1 à R122-5 du Code de la voirie routière pour le classement du projet en autoroute.

L'article L123-6 du Code de l'environnement indique que lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application du Code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête publique unique régie par ledit code, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Le dossier d'enquête publique contient alors les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requises.

Les dispositions législatives relatives à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique (articles L. 123-14, L. 123-14-2, L. 123-15 et L. 123-18 du Code de l'urbanisme) sont remplacées – à compter du 1er janvier 2016, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du Livre Ier du code de l'urbanisme (exception faite du dernier alinéa du II de l'article L. 123-14-2 dont l'abrogation ne prendra effet qu'à compter de la publication des dispositions

réglementaires du Livre Ier du Code de l'urbanisme) – par les dispositions des articles L. 153-54 à L. 153-59 du Code de l'urbanisme.

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

La mise en compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme est soumise à une enquête publique régie par le Code de l'environnement :

- S'agissant des PLU : articles L122-5 du Code de l'expropriation, L.123-14-2 du Code de l'urbanisme,
- S'agissant des SCoT : articles L122-5 du Code de l'expropriation, L.122-16-1 du Code de l'urbanisme,
- S'agissant d'éventuels POS : articles L122-5 du Code de l'expropriation, L.123-19 et L.122-14-2 du Code de l'urbanisme.
- Le cas échéant, s'agissant d'éventuels plans d'aménagement de zone applicable dans une ZAC : L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; L.311-7 du code de l'Urbanisme ;
- Le cas échéant, s'agissant des dispositions à caractère réglementaire régissant un lotissement approuvé : L.122-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ; L.442-13 du code de l'urbanisme.

1.2.5 Avis rendus avant approbation

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ainsi que l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du SCoT pour le SCoT. Ceux-ci disposent d'un délai de deux mois pour donner leur avis.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, ils sont réputés avoir donné un avis favorable (article R123-23 pour les POS/PLU et article R122-11 du Code de l'urbanisme pour les SCoT).

Le schéma de cohérence territoriale ne peut être approuvé qu'après avis de la chambre d'agriculture et, le cas échéant, du centre régional de la propriété forestière lorsqu'il prévoit une réduction des espaces agricoles ou forestiers. Ces avis sont rendus dans un délai de deux mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable. (article R122-8 du Code de l'urbanisme et article L. 112-3 du Code rural).

1.2.6 La Déclaration d'Utilité Publique

La mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée par la déclaration d'utilité publique (IV des articles L123-14-2 et L122-16-1 du Code de l'urbanisme). D'après l'article L123-15 du Code de l'urbanisme, l'acte révisant, mettant en compatibilité ou modifiant le plan local d'urbanisme devient exécutoire dès lors qu'il a été publié et transmis au préfet (cas de communes couvertes par un SCoT approuvé).

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

Une fois le décret signé, les communes diffusent leurs documents d'urbanisme modifiés et peuvent, dès lors que le projet est réalisé, reclasser des espaces hors emprise projet mais inclus dans la bande EPDUP.

1.3 Description sommaire du projet

1.3.1 Objectifs du projet

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 vise à relier l'A28 au nord à l'A13 au Sud par l'est en incluant un barreau de raccordement vers le sud de Rouen. C'est un projet autoroutier concédé à 2x2 voies dont l'État en est le Maître d'Ouvrage.

Le projet, dont l'opportunité a été confirmée par la décision ministérielle du 2 mars 2006 subséquente au débat public organisé du 9 juin au 9 novembre 2005, est pris en compte dans les documents et décisions d'orientation et de planification. Les objectifs de l'ensemble du projet ont été définis par les articles 1 et 3 de cette décision ministérielle. L'article 1 concerne la partie nord du tracé (contournement est) et l'article 3 la partie sud (barreau vers l'Eure) :

« Article 1 : Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'Est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2x2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu. Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :

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

Article 3 : Les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2X2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement.

Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes. Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :

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

1.3.2 Principales caractéristiques du projet

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

- une branche Nord reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à la Route Départementale 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray (28.5 km) ;
- une seconde branche Sud reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13 km).

De plus, il comprend six diffuseurs permettant d'assurer les échanges avec les RN31, RD6014, RD95, RD18E, RD321 et RD6015.

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

1.3.3 Principales étapes du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique

Inscrit pour la première fois au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1972, le projet est relancé au début des années 1990. Le 18 juin 1993, une concertation est initiée par le Préfet à l'attention des élus concernés et chambres consulaires.

Un débat régional s'ensuit fin 1995-début 1996 pour retenir le fuseau de référence qui est approuvé par décision ministérielle le 24 décembre 1996, dans laquelle l'État se prononce pour la réalisation d'une rocade Est proche de l'agglomération de Rouen complétée d'un barreau en direction de l'Eure.

La liaison vers l'Eure fait l'objet d'une concertation en avril 1997, présidée par le préfet de l'Eure afin de recueillir les observations et examiner les contraintes.

Un débat public est organisé du 9 juin au 9 novembre 2005 et permet d'arrêter le principe du projet, retranscrit au travers d'une décision ministérielle en date du 2 mars 2006. Les études sont alors relancées. 34 variantes sont étudiées et chacune d'elles est confrontée aux objectifs précisés dans la décision ministérielle de 2006. Elles sont accompagnées de l'installation d'un comité de pilotage, sous l'égide du Préfet de Région et mobilisant les grands partenaires concernés par le projet. Ces études permettent de déterminer une variante préférentielle qui est présentée lors d'une réunion de Comité de Pilotage, puis à l'ensemble des maires des communes concernées par le projet en octobre 2012, ainsi qu'aux partenaires socio-économiques et aux associations environnementales.

Une concertation publique est menée du 2 juin au 12 juillet 2014 afin de recueillir les avis du public sur le projet. En date du 07 janvier 2015, une décision ministérielle du Ministère en charge des Transports donne son accord pour le lancement des études en vue de la constitution du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique dans lequel s'inscrit le présent dossier.

La DREAL de Haute-Normandie a poursuivi jusqu'à la présente enquête publique, une démarche de dialogue continu avec les acteurs du territoire au travers de :

- Comités de pilotage ;
- Comités techniques ;
- Réunions avec les élus ;
- Réunions avec les acteurs socio-économiques du territoire ;
- Réunions avec les associations ;
- La mise en place d'un site internet www.liaisona28a13.com;
- Rencontre du territoire dans le cadre du dialogue continu.



FIGURE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN – LIAISON A28-A13

2 Mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.1 Analyse des pièces du PLU au regard du projet

La commune de Boos dispose d'un PLU approuvé 28/02/2008, révisé le 04/07/2013 et modifié les 01/09/2008, 16/09/2010, 10/05/2012, 18/10/2012 et 04/07/2013.

La mise en compatibilité du PLU est liée à la réalisation du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 qui **nécessite la création, dans les zones du PLU impactées par le projet, de secteurs spécifiques reportés sur le plan de zonage** au titre de l'article L. 123-1-5 IV 1° du code de l'urbanisme.

2.1.1 Rapport de présentation

Le rapport de présentation évoque à de très nombreuses reprises le projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 et lui consacre un chapitre spécial dans la deuxième partie « diagnostic de l'état initial ».

Ce grand projet d'infrastructure est intégré sur le territoire de Boos comme une armature du futur réseau viaire avec une explication de l'historique du projet (2 pages) et des illustrations montrant le projet et la bande de DUP.

Ce projet routier jouera un rôle dans la desserte de la commune, mais également dans le développement économique.

Néanmoins, le chapitre expliquant les justifications des prescriptions du règlement et du zonage du PLU sera à mettre en cohérence en ajoutant les secteurs créés pour rendre compatible l'aménagement du Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.

2.1.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune de Boos est **explicite** sur la réalisation de la liaison A28-A13. Elle est portée en repérage sur les 3 cartes présentant les axes du projet de ville :

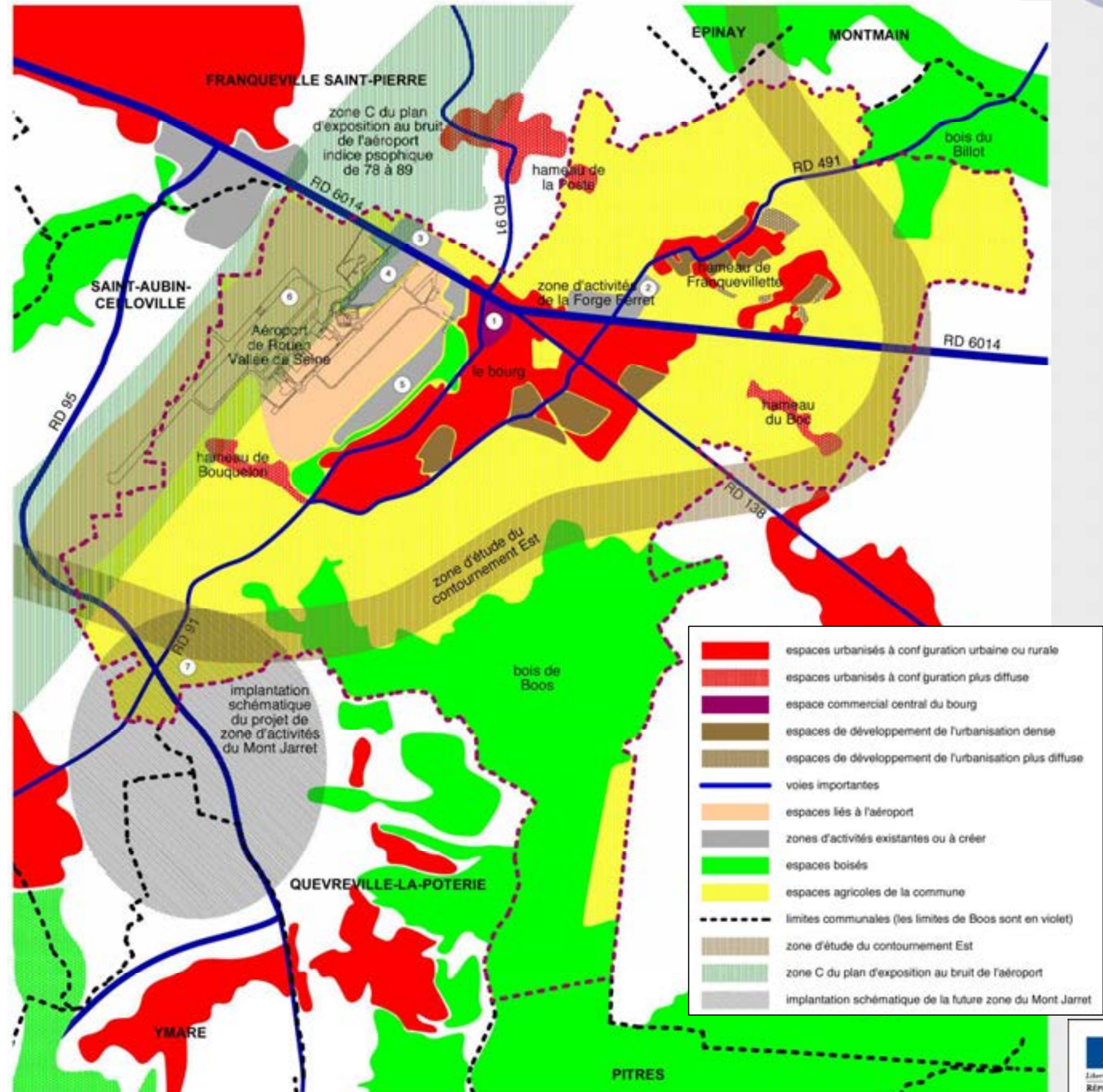
- « Maîtriser le développement urbain »,
- « Développer les activités économiques pour affirmer le rôle de chef-lieu de Boos »
- « Mettre en valeur le paysage urbain, améliorer sa lisibilité et le fonctionnement du village »

Le PADD est compatible avec le projet d'infrastructure routière puisque ce dernier n'impacte pas les autres projets identifiés par la commune.

L'orientation b présente une interaction avec le projet de liaison A28-A13 : La bande dédiée à la réalisation du contournement passe sur la partie Nord du secteur identifié pour l'implantation du projet de zone d'activités du Mont Jarret. Il est précisé au niveau du Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

- « Tenir compte du projet de zone d'activités du Mont Jarret. L'emprise et la définition de ce projet, auquel la commune est favorable, n'étant pas décidés avec précision, la zone concernée restera dans un classement agricole mais interdisant les constructions. »

Le PADD est compatible avec le projet d'infrastructure routière.



2.1.3 Orientations d'Aménagements et de Programmations (OAP)

Douze secteurs font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation. **L'urbanisation de ces secteurs ne présente pas d'interaction avec la réalisation de la liaison A28-A13.** Ils sont situés en centre bourg (pour 5 sites), en entrée de bourg (pour 1 site), à Franqueville (pour 5 sites) ou sur des terrains proches de l'aéroport (1 site). Ils se situent en continuité ou en cœur du tissu urbanisé et éloignés du tracé du contournement.

2.1.4 Règlement écrit

La bande du projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 traverse :

- **la zone A,**
- **la zone N et son secteur Na.**

Zone A

« La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres ».

- **Article A-1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction de l'article A-1 ne permet pas la réalisation du projet dans sa globalité en raison de son alinéa 1.2 qui interdit la suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.
- **Article A-2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) : la rédaction de l'article A2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.

La zone A n'est donc pas compatible avec le projet de Contournement Est de Rouen - liaison A28/A13.

Zone N

« La zone N est une zone naturelle et forestière à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel. Le secteur N strict, correspond à des terrains boisés ou naturels. Le secteur Na correspond à des terrains bâtis ».

- **Article N-1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction de l'article N-1 ne permet pas la réalisation du projet dans sa globalité en raison de son alinéa 1.2 qui interdit la suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.
- **Article N-2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) : la rédaction de l'article N-2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.

La zone N n'est donc pas compatible avec le projet de Contournement Est de Rouen- liaison A28/A13.

2.1.5 Règlement graphique

La bande du projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 traverse les **zones A, la zone N et son secteur Na. Elle devra donc être reportée sur le règlement graphique (Plan de zonage).**

2.1.6 Servitude d'urbanisme

Espaces Boisés Classés : EBC

La bande déclarée d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 impacte des Espaces Boisés Classés.

Il convient donc de déclasser les parties d'EBC incluses dans la bande déclarée d'utilité publique.

Secteurs de risques naturels

Les documents graphiques font apparaître des secteurs dont la sensibilité à un risque naturel appelle une réglementation particulière (axes de ruissellements, risque d'inondation, présence de cavités souterraines...). Les terrains concernés par ces zones sont inconstructibles ou font l'objet de limitations quant à l'occupation du sol autorisée.

A l'intérieur de la bande déclarée d'utilité du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13, les terrains ne seront pas soumis à cette inconstructibilité. Néanmoins, le projet a pris en compte cette sensibilité du territoire : pour éviter toute aggravation de la situation actuelle, des mesures d'évitement et de réduction des impacts ont été définies.

Ces mesures sont détaillées dans l'évaluation environnementale du présent dossier de mise en compatibilité du PLU, ainsi que dans l'étude d'impact.

2.2 Conclusion sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de contournement Est

Le PLU de la commune de Boos en vigueur est incompatible pour une partie de ses dispositions actuelles avec le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13. Il ne prévoit pas toutes les dispositions nécessaires en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet. **Il convient donc de mettre le document d'urbanisme en compatibilité.**

Suite à la réalisation du projet

L'emprise du projet routier ne concerne pas l'ensemble des espaces inclus dans la bande déclarée d'utilité publique. Par conséquent, les collectivités concernées auront la possibilité, une fois le projet réalisé, de revoir les caractéristiques des espaces non consommés et servitudes d'urbanisme non impactées.

Cette adaptation sera de la compétence de la collectivité en charge de l'urbanisme sur le territoire communal.

Elle ne pourra intervenir qu'une fois le domaine public autoroutier concédé (DPAC) délimité.

Le cahier des charges de la concession précisera sous quel délai le DPAC doit être défini.

A ce stade de réflexion, le cahier des charges de la concession devrait être connu au courant de l'année 2018.

2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.3.1 Mise en cohérence du rapport de présentation

Le rapport de présentation fait de nombreuses références au projet routier sur le territoire communal de Boos.

Dans le rapport, un chapitre précise la justification des zonages. L'analyse du règlement indique une incompatibilité avec les zones A et N et il sera créé des secteurs spécifiques :

- Les secteurs A_{IR} qui correspondent au recouvrement de la zone A par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.
- Les secteurs N_{IR} et N_{aIR} qui correspondent au recouvrement de la zone N par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Dans ces secteurs créés, seuls sont autorisés :

- Les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.
- Toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.
- Tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment ou toute construction lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.

La mise en compatibilité comprend une modification de ce chapitre du rapport de présentation.

Aide à la lecture pour le rapport de présentation

« La situation actuelle avant mise en cohérence » et « La situation après mise en cohérence » sont présentées sous forme de tableau, en vis-à-vis l'un de l'autre, et classés selon les chapitres du rapport de présentation actuellement en vigueur.

Les insertions ou modifications pour la mise en compatibilité sont insérées en gras et couleur dans la colonne « Situation après mise en cohérence ».

Exemple d'insertion :

Elle comprend des secteurs A_{IR} correspondant à...

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION DE BOOS

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
Chapitre 8.4.3 « justification des différentes prescriptions du règlement et du zonage » de la partie 7 « explication des choix retenus »	<p><u>8-4-3 – le découpage en zones</u></p> <p>Les zones A (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole. La zone A est réservée à l'activité agricole. Plusieurs terrains sont affectés par des risques de ruissellement ou par un risque d'effondrement lié à une cavité souterraine reconnue ou soupçonnée.</p> <p>Les zones N correspondent aux zones naturelles et forestières. Hormis les zones N strict, qui correspondent essentiellement à la vallée boisée située au sud, où les constructions et aménagements sont interdits, les zones N comprennent un secteur Na, intégrant les terrains déjà construits, où seul l'agrandissement des bâtiments existant est autorisé, un secteur Nb, de petite dimension, où une emprise au sol maximale limite fortement la surface des constructions nouvelles réalisables, et un secteur Nc, situé près de centre et intégrant les équipements sportifs de plein air existants ou à venir.</p> <p>Parallèlement à ce découpage justifié par des choix d'urbanisme, des espaces spécifiques ont été repérés pour signaler un risque d'inondation ou un risque d'effondrement de terrain.</p>	<p><u>8-4-3 – le découpage en zones</u></p> <p>Les zones A (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole. La zone A est réservée à l'activité agricole. Plusieurs terrains sont affectés par des risques de ruissellement ou par un risque d'effondrement lié à une cavité souterraine reconnue ou soupçonnée.</p> <p><i>Le secteur A_{IR} correspond au recouvrement de la zone A par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></p> <p>Les zones N correspondent aux zones naturelles et forestières. Hormis les zones N strict, qui correspondent essentiellement à la vallée boisée située au sud, où les constructions et aménagements sont interdits, les zones N comprennent un secteur Na, intégrant les terrains déjà construits, où seul l'agrandissement des bâtiments existant est autorisé, un secteur Nb, de petite dimension, où une emprise au sol maximale limite fortement la surface des constructions nouvelles réalisables, et un secteur Nc, situé près de centre et intégrant les équipements sportifs de plein air existants ou à venir.</p> <p><i>Deux secteurs N_{IR} et Na_{IR} qui correspondent au recouvrement de la zone N par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></p> <p>Parallèlement à ce découpage justifié par des choix d'urbanisme, des espaces spécifiques ont été repérés pour signaler un risque d'inondation ou un risque d'effondrement de terrain.</p>

2.3.2 Mise en compatibilité du règlement écrit

Le projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 est implanté sur des terrains classés **en zone A et zone N et son secteur Na.**

Des secteurs spécifiques A_{IR} , N_{IR} et Na_{IR} sont introduits ; ils permettent la prise en compte du projet dans le règlement qui précise que dans ces secteurs sont seuls autorisés les infrastructures routières, tout équipement et ouvrage, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures, et les aménagements liés à l'exploitation et la gestion de ces infrastructures.

Le présent dossier fait figurer ci-après :

- Le règlement écrit actuel des zones A et N et leurs secteurs impactés,
- Le règlement écrit après mise en compatibilité des zones A et N en tenant compte du projet.

Aide à la lecture pour le règlement écrit

« La situation actuelle avant mise en compatibilité » et « La situation après mise en compatibilité » sont présentées sous forme de tableau, en vis-à-vis l'un de l'autre, et classés selon les zones et articles.

Les insertions ou modifications pour la mise en compatibilité du règlement écrit sont insérées en gras et couleur dans la colonne « Situation après mise en compatibilité ».

Exemple d'insertion :

Elle comprend des secteurs A_{IR} correspondant à ...

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone A		<p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Certains espaces de cette zone sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p>	<p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Certains espaces de cette zone sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p> <p><i>Elle comprend un secteur A_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></p>
Zone A	Article A-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> <p>1.3 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées rouge, bleues ou vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.6.</p> <p>1.4- Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</p>	<p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><i>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} :</i></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> <p>1.3 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées rouge, bleues ou vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.6.</p> <p>1.4- Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</p>
Zone A	Article A-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p>2.1 - A condition qu'elles n'empiètent pas sur les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} peuvent être autorisés :</i></p> <p>2.1 - A condition qu'elles n'empiètent pas sur les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
		<p>notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole, y compris les installations classées.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la mise en conformité des installations agricoles, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que les travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4 - La reconstruction sur place après sinistre (sauf en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'inondation, les constructions détruites à la suite d'une inondation et en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, les constructions détruites à la suite d'un effondrement).</p> <p>2.5 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'Intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation, à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.</p> <p>2.6 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes liées à l'activité agricole, sans création de nouveau logement, - dans la zone C (repérée sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes), les logements de fonction nécessaires à l'activité agricole. <p>2.7 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>2.8 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels</p>	<p>à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole, y compris les installations classées.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la mise en conformité des installations agricoles, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que les travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4 - La reconstruction sur place après sinistre (sauf en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'inondation, les constructions détruites à la suite d'une inondation et en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, les constructions détruites à la suite d'un effondrement).</p> <p>2.5 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'Intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation, à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.</p> <p>2.6 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes liées à l'activité agricole, sans création de nouveau logement, - dans la zone C (repérée sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes), les logements de fonction nécessaires à l'activité agricole. <p>2.7 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>2.8 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
			<p><i>Dans le secteur A_{IR} sont seuls autorisés :</i></p> <p><i>2.9. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i></p> <p><i>2.10. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</i></p> <p><i>2.11. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.</i></p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone N		<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le secteur N strict, correspondant à des terrains boisés ou naturels, où toute construction est interdite - le secteur Na, correspondant à des terrains bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux - le secteur Nb, protégé, où les constructions à usage d'habitat sont autorisées, dans le cadre d'une emprise au sol limitée. - le secteur Nc, correspondant à des équipements publics <p>Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces de ces secteurs sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p>	<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le secteur N strict, correspondant à des terrains boisés ou naturels, où toute construction est interdite - le secteur Na, correspondant à des terrains bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux - le secteur Nb, protégé, où les constructions à usage d'habitat sont autorisées, dans le cadre d'une emprise au sol limitée. - le secteur Nc, correspondant à des équipements publics <p><i>Elle comprend des secteurs N_{IR} et Na_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></p> <p>Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces de ces secteurs sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p>
Zone N	Article N-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p>1.1 - Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> <p>1.3 - Dans les espaces concernés par les zones C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.8.</p>	<p>1.1 - Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><i>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N_{IR} et Na_{IR} :</i></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
		<p>1.4 - Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.</p>	<p>1.3 - Dans les espaces concernés par les zones C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.8.</p> <p>1.4 - Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.</p>
Zone N	Article N-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.2 - Dans le secteur Nb, les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.3 - Dans le secteur Ne, les installations et constructions d'équipement publics, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.4 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5 - Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques.</p> <p>2.7 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.</p> <p>2.8 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes, sans création de nouveau logement 	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N_{IR} et Na_{IR} peuvent être autorisés :</i></p> <p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.2 - Dans le secteur Nb, les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.3 - Dans le secteur Ne, les installations et constructions d'équipement publics, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.4 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5 - Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques.</p> <p>2.7 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
		<p>2.9 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques notamment les aménagements hydrauliques 2.10 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels.</p>	<p>2.8 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisés : - l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes, sans création de nouveau logement 2.9 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques notamment les aménagements hydrauliques 2.10 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels.</p> <p><i>Dans les différents secteurs N_{IR} et Na_{IR} sont seuls autorisés :</i></p> <p><i>2.11. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i></p> <p><i>2.12. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</i></p> <p><i>2.13. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.</i></p> <p><i>2.14. pour les constructions existantes les travaux d'entretien et de confortement concernant les façades et huisseries, les toitures et les clôtures.</i></p>

2.3.3 Mise en compatibilité du règlement graphique : plan de zonage

Comme vu précédemment, la mise en compatibilité du PLU est liée à la réalisation du projet d'infrastructure routière : Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13, qui **nécessite la création dans les zones du PLU impactées par le projet, de secteurs spécifiques reportés sur le plan de zonage** au titre de l'article L. 123-1-5 IV 1° du code de l'urbanisme. Les secteurs ainsi créés au sein de la bande déclarée d'utilité publique sont :

Dans la zone A :

- Secteur A_{IR}

Dans la zone N :

- Secteur N_{IR}
- Secteur Na_{IR}

Les surfaces de chacun des secteurs créés sont détaillées dans le paragraphe « 3.5.10 Synthèse des impacts de la mise en compatibilité » du présent dossier de mise en compatibilité.

2.3.4 Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé

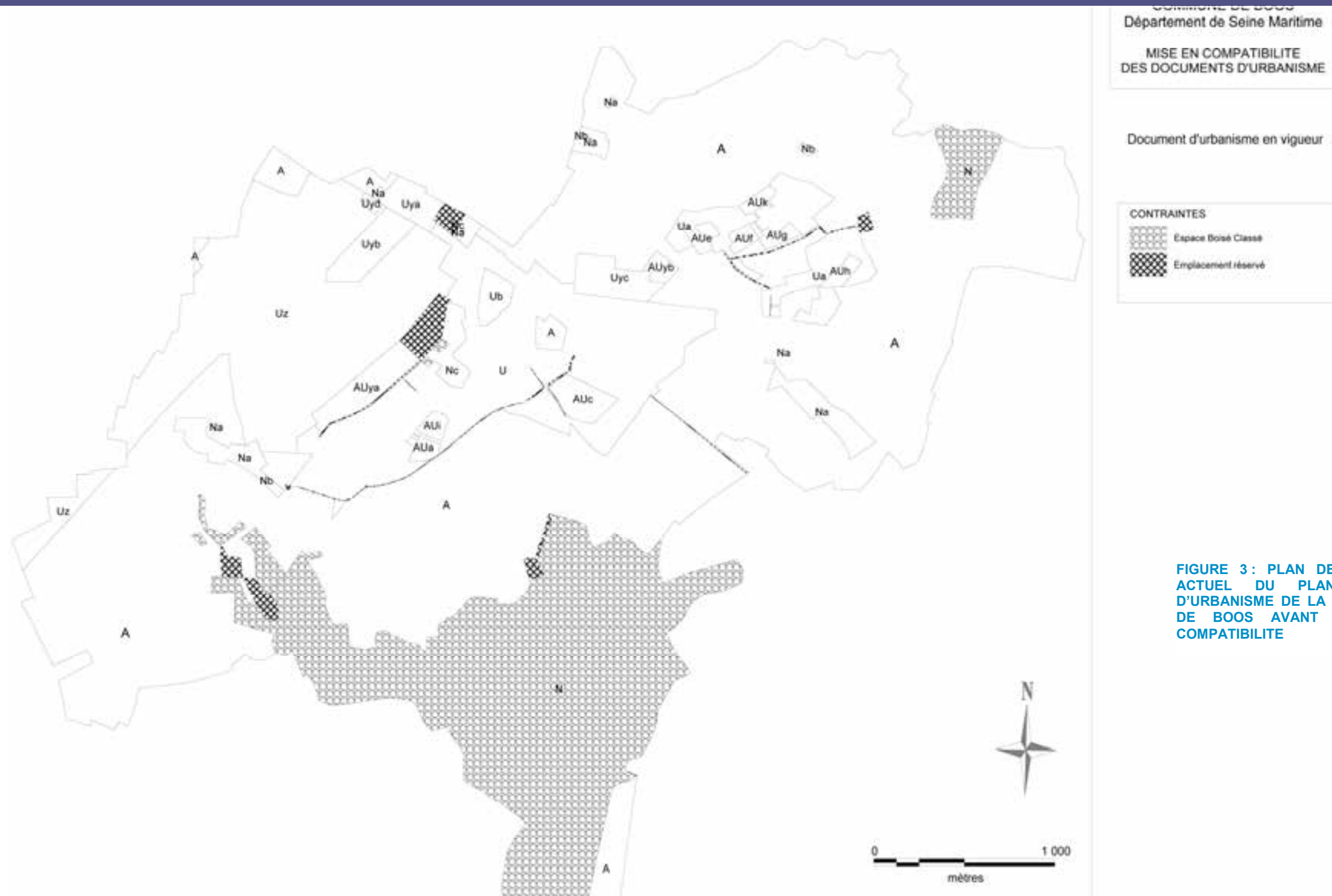
Le projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 implique le déclassement d'environ 33,6 ha d'EBC (inscrit au titre de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme).

Le présent dossier fait figurer ci-après :

- Le document graphique du zonage actuel **avant** mise en compatibilité
- Le document graphique du zonage **après** mise en compatibilité

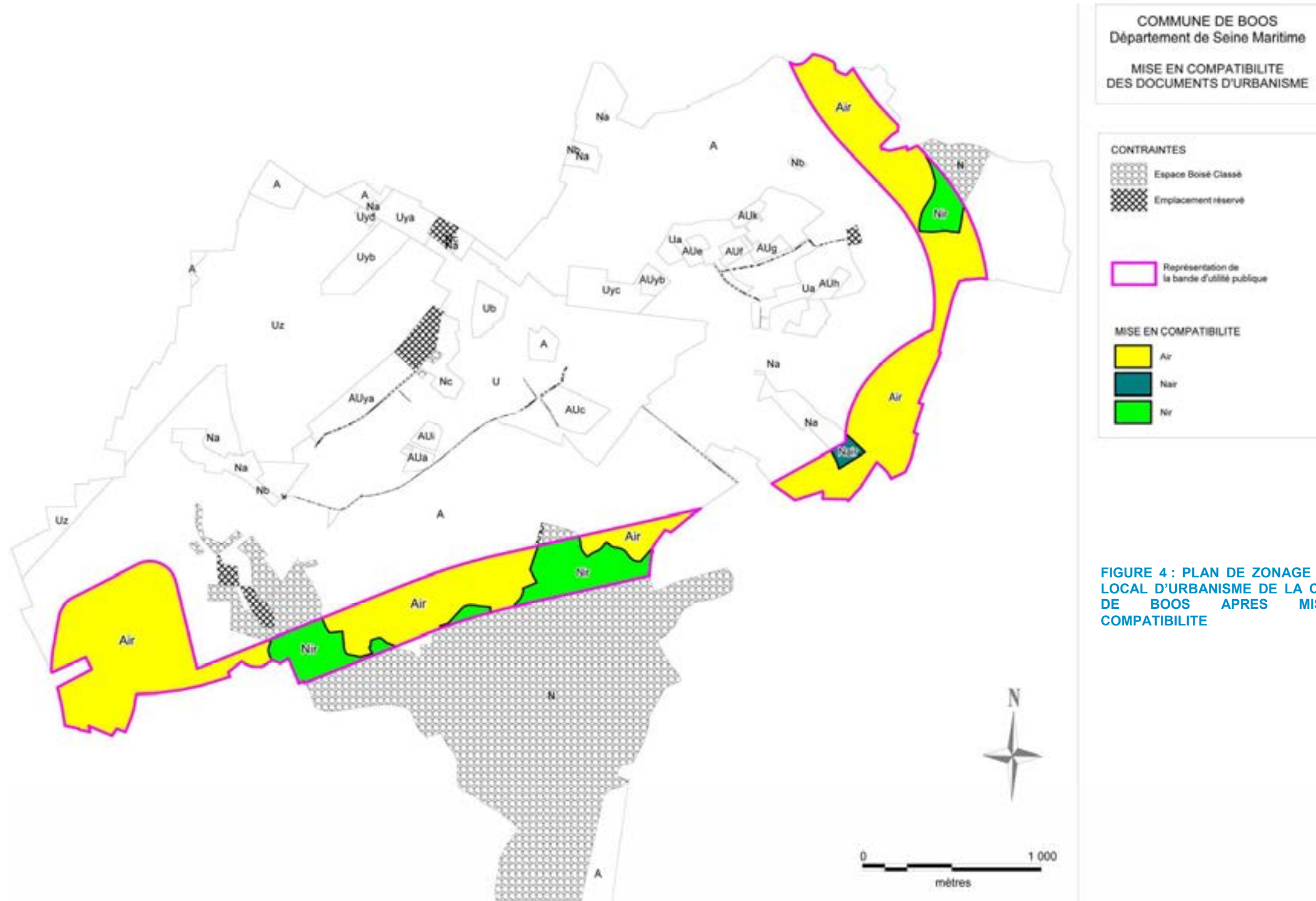
EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU PLU

Situation actuelle avant mise en compatibilité



EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU PLU

Situation après mise en compatibilité



3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Boos

3.1 Résumé non technique

3.1.1 Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale

L'article R.121-16 du Code de l'urbanisme fixe les documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale. Parmi ceux-ci, les plans locaux d'urbanisme dont l'évolution est susceptible de permettre des impacts sur un site Natura 2000 et ceux dont le territoire comprend un site Natura 2000 et dont l'évolution réduit des Espaces Boisés Classés (EBC) ou des zones agricoles ou naturelles et forestières doivent en faire l'objet.

Plusieurs communes sont concernées par l'une et/ou l'autre de ces conditions dans le cadre du projet de liaison A28-A13. Bien que toutes les communes traversées par le projet de liaison A28-A13 ne le soient pas, la notion de susceptibilité a été considérée dans une interprétation large et la démonstration a été réalisée pour l'ensemble des 27 communes traversées (interprétation plus large du 1° de l'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme).

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet. Il est important de noter que la présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

Le plan de l'évaluation environnementale proposé s'appuie sur l'article R. 121-18 du Code de l'Urbanisme définissant le contenu du rapport d'évaluation

environnementale réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme.

En outre, la présente évaluation environnementale s'appuie largement sur le contenu plus détaillé de l'étude d'impact du projet de liaison A28-A13. Le public est invité à s'y référer pour plus de précisions.

3.1.2 Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes

Les modifications apportées au PLU sont compatibles avec l'ensemble des documents d'urbanisme et de planification hormis le SCoT de la Métropole Rouen Normandie qui fera l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre du projet.

3.1.3 Analyse de l'état initial de l'environnement et incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures

Modification du PLU	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
Autorisation des affouillements et exhaussements (emprise du projet)	Topographie	La bande EPDUP est implantée sur un plateau dont la topographie varie entre 150 et 170m NGF.	La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -6m et +19m.	Favoriser le réemploi des matériaux. Situer les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles.
	Eaux superficielles	La bande traverse 4 talwegs et une mare.	Emprises du projet au niveau de la mare et modification du réseau de surface.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, la mare. Traverser les talwegs autant que possible en remblai.
	Eaux souterraines	Plusieurs bêtoures sont identifiées en lisière des bois.	Risque de communication entre les eaux du projet et la nappe par les bêtoures et du fait des déblais.	Étancher le réseau d'assainissement (section au nord de la RD6014). Rediriger toutes les eaux issues du chantier vers les 4 bassins de rétention et de traitement. Equiper le viaduc des Bucaux d'un dispositif anti-renversement des véhicules.
	Cadre de vie	La bande intercepte : la RD6014, la RD491, la RD95 et la RD91 ; « la rue du Boc » ; une protection des installations de navigation et d'atterrissage ;	Incidence potentielle sur ces réseaux par les affouillements et exhaussements. Perturbation des réseaux routiers.	Rétablir les réseaux en concertation avec les gestionnaires. Étudier les rétablissements routiers agricoles et sylvicoles à l'étape de l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF).

Modification du PLU	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
		un oléoduc, 4 lignes de télécommunication et 2 réseaux de transmission radioélectrique.		
	Agriculture	La bande traverse 162ha de terres agricoles, 78 parcelles et 28 exploitants	Consommation de terrains agricoles et ses effets indirects : effet de coupure, modifications microclimatiques.	Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage. Limiter les emprises sur les terres agricoles. Réaliser un aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) ;
	Sylviculture	Bois de Boos et Bois de Billot	Effets de substitution, de coupure et de bordure.	Limiter les emprises sur les parcelles forestières. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les déboisements.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Interception d'un GRP et d'un chemin de randonnée (pédestre et équestre)	Coupure du GRP et d'un chemin de Promenade et Randonnée.	Etudier le rétablissement de l'itinéraire de randonnée.
	Risques	Risque de mouvement de terrain (aléa faible de retrait-gonflement des sols argileux et bétoires) Risque de TMD par un oléoduc et la RD6014.	Création d'un risque TMD du fait de l'interception d'oléoduc et de la RD6014. Risque d'effondrement de terrain.	Construire en remblai au niveau de l'oléoduc. Prendre des mesures constructives vis-à-vis de l'aléa mouvement de terrain.
	Patrimoine naturel	1 ZNIEFF de type II ; 33,6ha d'EBC ; plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées ; des continuités écologiques (Bois de Boos et ses lisières, corridor calcicole, milieux mésophiles) ; 2 ZNIEFF de type II : « Vallée de l'Aubette » et « La Forêt de Longboel – Le Bois des Essarts ».	Incidences potentielles : dégradations et destructions d'habitats temporaires ou permanentes. Rupture de continuités écologiques. Création de délaissés de milieux ouverts mésophiles. Risque de destructions d'individus. Dérangement d'individus.	Réaliser une expertise arboricole Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue. Conserver et compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux ouverts et boisés. Restaurer les emprises chantier à la fin du chantier. Mettre en place des mesures de précaution vis-à-vis du risque de pollution de l'eau et des milieux naturels lors des travaux. Installer des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. Baliser les zones sensibles en phase travaux.
	Paysage	Paysage de plateau à l'Est du Bois de Boos et plateau du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret.	Impact de l'échangeur avec la RD6014, dû aux bretelles en remblai et aux installations de péage. Impact sur les lisières des boisements.	Cicatriser et reconstituer les lisières boisées. Aménager les abords des bassins. Réaliser des plantations au niveau de la tranchée couverte et de l'échangeur.
Création d'une bande au règlement différencié, au niveau des zones A et N (et son secteur Na)	Occupation du sol	166,3ha de zone agricole (A)	Création de zonage A _{ir} non dédié au milieu agricole.	Suite aux travaux, modifier si nécessaire le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec ces modifications. Organiser un AFAF. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les boisements impactés. Préserver les emprises agricoles et naturelles en phase travaux et restauration.
		35,3ha de zone naturelle (N dont 1,6ha du secteur Na)	Création de zonages N _{ir} et son secteur Na _{ir} non dédiés à une zone naturelle.	
Déclassement d'EBC	Patrimoine naturel	EBC du Bois de Boos et du Bois du Billot	Possibilité de destruction de 33,6ha de boisements EBC.	Limiter les emprises travaux au sein des EBC. Limiter les déboisements des EBC au strict nécessaire des emprises du tracé.

Le projet de liaison A28-A13 est intégré et en accord avec les axes du PADD de la commune.

3.1.4 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune de Boos, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien », est situé à environ 1,9km de la bande EPDUP lorsqu'elle traverse la commune de Boos. Compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la commune de Boos, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre la commune de Boos et la ZSC, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

3.1.5 Justification de la mise en compatibilité

Conformément à l'article L.123-14 du Code de l'urbanisme, le projet fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Par ailleurs, une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité est réalisée conformément à l'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme.

Cette mise en compatibilité est réalisée sur la base d'une bande d'étude préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP), bande dite « des 300 mètres » en dehors des points d'échange, qui s'impose au document d'urbanisme. Cette bande couvre l'étendue du projet. Elle a été définie au travers d'une comparaison multicritères de variantes.

Le projet tel que défini actuellement est voué à se préciser lors des étapes ultérieures des études. En effet, le concessionnaire de l'autoroute adaptera le projet selon ses contraintes. Cependant, les principaux éléments du projet ne pourront sortir des emprises définies par la bande EPDUP.

La mise en compatibilité est nécessaire pour réserver le foncier et pour permettre de lever les principaux obstacles à la réalisation du projet, à savoir l'interdiction des exhaussements et affouillements et le déclassement de tout ou partie de certains EBC impactés.

3.1.6 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité

Le suivi sera réalisé par le Maître d'Ouvrage en association / partenariat avec les collectivités concernées.

Il s'échelonne de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. Les indicateurs proposés concernent les surfaces d'EBC et les surfaces d'emprise de projet dans les différents types de zone du PLU. Ces indicateurs permettent de suivre l'impact de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune.

3.1.7 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se base sur le PLU de Boos, la mise en compatibilité du document d'urbanisme et sur l'étude d'impact du projet.

Les principales limites sont :

- L'absence de cadre réglementaire ;
- Le niveau de précision du projet (éléments de conception de niveau APS) ;
- La détermination des limites géographiques de l'analyse ;
- La différence importante entre les impacts réels au niveau de l'emprise du projet et les impacts de la modification théorique du règlement sur l'ensemble de la bande d'EPDUP ;
- L'absence d'évaluation environnementale du PLU ;
- L'obsolescence de certaines données fournies dans le document d'urbanisme ;
- L'identification des autres projets communaux.

3.2 Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale

Le projet dont les incidences sont évaluées dans cette partie est présenté dans la partie « 1.3 Description sommaire du projet » du présent dossier de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU).

3.2.1 Rappel du contexte réglementaire

L'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme stipule qu'« une évaluation environnementale est réalisée à l'occasion des procédures d'évolution suivantes : 1° Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme mentionnés à l'article R. 121-14 qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; [...]

4° En ce qui concerne les plans locaux d'urbanisme : a) Pour les plans locaux d'urbanisme mentionnés aux 5° et 6° du I et aux 1° et 2° du II, d'une part, les révisions et, d'autre part, les déclarations de projet qui soit changent les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, soit réduisent un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, soit réduisent une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ; [...]

Cinq sites ont été retenus pour l'évaluation des incidences dans le cadre du projet de liaison A28-A13 (cf. Pièce E Tome 2.2 Etude d'incidence Natura 2000 du dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique) :

- FR2302006 Iles et Berges de la Seine en Seine-Maritime (ZSC), intersecté par la bande d'EPDUP à Tourville-la-Rivière ;
- FR2300124 Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien (ZSC), dont le périmètre longe la bande d'EPDUP dans le secteur de Gouy;

- FR2302007 Iles et Berges de la Seine dans l'Eure (ZSC), situé à 600 m de la bande d'EPDUP au niveau de la traversée de la Seine à Pîtres ;
- FR2300126 Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon (ZSC), situé à 2,7 km de la bande d'EPDUP au niveau de la boucle de Poses ;
- FR2312003 Terrasses alluviales de la Seine (ZPS), situé à 500 m de la bande d'EPDUP dans la boucle de Poses.

La carte en page suivante localise ces sites.

Le projet de liaison A28-A13 est susceptible d'avoir des incidences sur les sites Natura 2000. Ainsi, certaines communes concernées par le projet de liaison A28-A13 répondent au 1° de l'article. Il est cependant à noter que dans le cadre de l'étude d'impact réalisée sur le projet de liaison A28-A13, différentes mesures d'évitement et de réduction ont été définies et permettent de limiter les effets potentiels du projet sur les habitats et espèces des sites Natura 2000 concernés. Ces différentes mesures d'évitement et de réduction des incidences prévisibles étant intégrées aux Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) des travaux, l'incidence globale du projet est évaluée comme non notable sur les sites.

Par ailleurs, parmi les PLU cités dans le 4° de l'article R. 121-16 ci-avant, le projet de liaison A28-A13 intéresse des « plans locaux d'urbanisme dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 » (II. 1° de l'article R*121-14) réduisant des EBC ou des zones agricoles ou naturelles et forestières.

Bien que ces conditions ne concernent pas toutes les communes traversées par le projet de liaison A28-A13, la notion de susceptibilité a été considérée dans une interprétation large et la démonstration a été réalisée pour l'ensemble des communes traversées (interprétation plus large du 1° de l'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme).

Ainsi, les 27 mises en compatibilité de documents d'urbanisme communaux nécessaires à la réalisation du projet comporteront de manière systématique une évaluation environnementale.

De plus, 3 Schémas de Cohérence Territoriale font l'objet d'une mise en compatibilité soumise à évaluation environnementale au titre du 1° de l'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme.

3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale

« L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. A l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. »
(Source : Site internet du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie).

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de définir si :

- Les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement ;
- Les politiques portées sur la zone sont conciliables.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

Il est important de noter que la présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

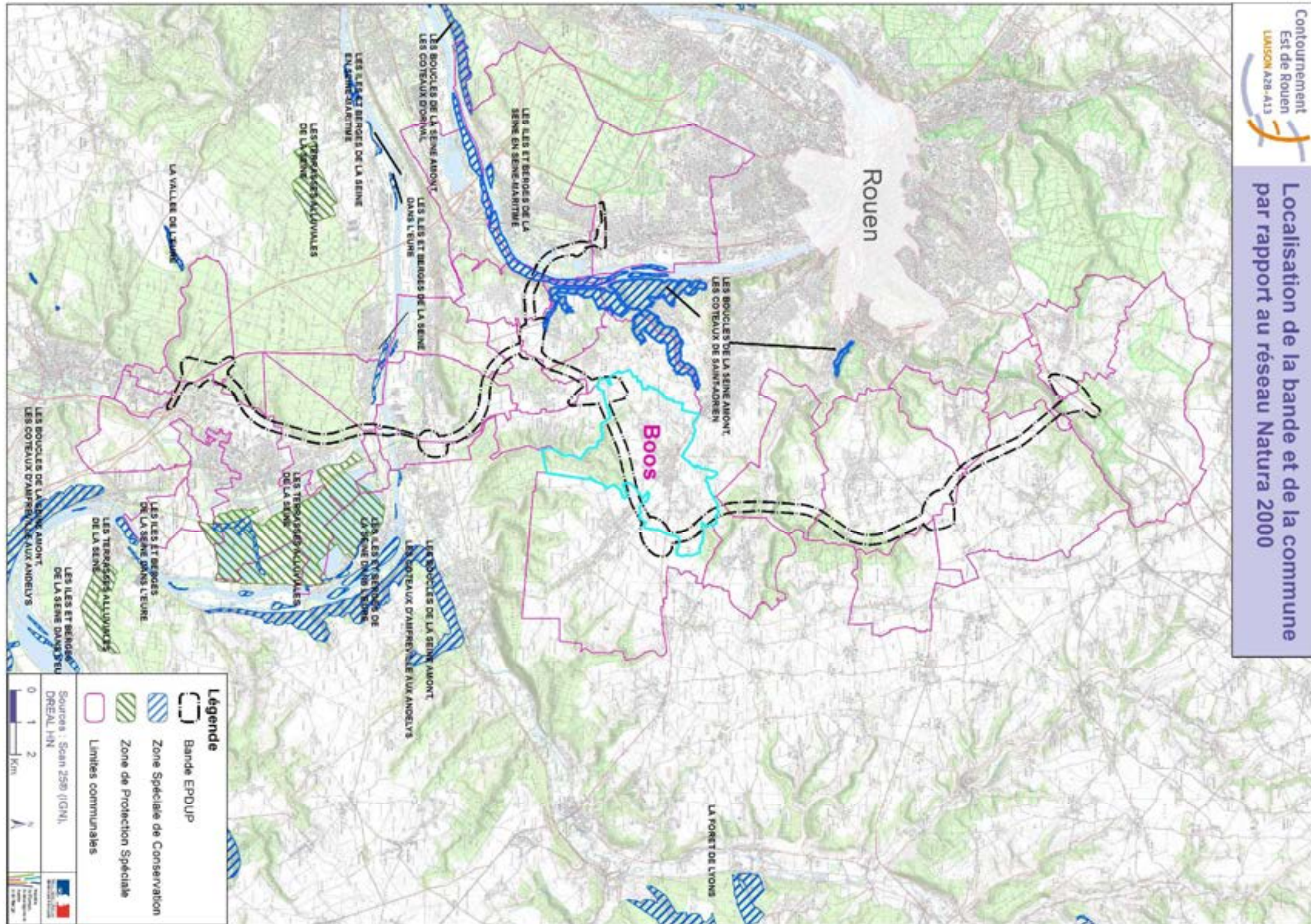


FIGURE 5 : SITES NATURA 2000 DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LA BANDE

3.2.3 Contenu de l'évaluation environnementale

Le contenu de la présente évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur le contenu réglementé du rapport d'évaluation environnementale réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme. Ce dernier est précisé à l'article R. 121-18 du Code de l'urbanisme, entré en vigueur au 1er février 2013, qui stipule que :

« Les documents d'urbanisme mentionnés à l'article R. 121-14 qui ne comportent pas de rapport en application d'autres dispositions sont accompagnés d'un rapport environnemental comprenant :

- 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- 3° Une analyse exposant :
 - a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
 - b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

- 5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- 6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- 7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. En cas de modification ou de révision du document, le rapport est complété, le cas échéant, par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. »

Conformément à cette dernière disposition, la présente évaluation environnementale se reportera utilement au contenu de l'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet de liaison A28-A13. Pour faciliter l'articulation avec ce document, le plan de l'étude d'impact est donné ci-après :

Résumé non technique

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

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

Tome 2.2
Etude d'incidences Natura 2000

Tome 3
Atlas cartographique

Le détail des tomes 1 et 2.1 est agencé de la façon suivante :

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

- 1 Structuration de l'étude d'impact et objet du présent document
- 2 Définition du programme
- 3 Auteurs des études
- 4 Etude des variantes larges :
 - Introduction et définition des aires d'étude
 - Etablissement de l'état initial, définition des enjeux et des contraintes
 - Analyse des variantes au plan de l'environnement

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

- 1 Rappel de la structuration de l'étude d'impact et rôle du Tome 2.1
- 2 Affinement de l'état initial
- 3 Justification et description du projet retenu
- 4 Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées
- 5 Effets potentiels du projet sur la santé
- 6 Synthèse des impacts et mesures du projet, modalités de suivi et coût des mesures
- 7 Analyse des coûts collectifs de pollution et nuisances et bilan énergétique
- 8 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus
- 9 Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables, articulation avec les plans, schémas et programmes et la prise en compte du SRCE
- 10 Présentation des méthodes utilisées et principales difficultés rencontrées
- 11 Bibliographie

Suivant la même présentation que celle réalisée dans l'étude d'impact, les points 3°a) et 5° de l'article R. 121-18 correspondant à la présentation des incidences sur l'environnement et des mesures prises seront présentés dans une seule et même partie. De plus, le point 7° de l'article (résumé non technique et méthodologie) fera l'objet de deux parties distinctes pour plus de lisibilité.

Par conséquent, le plan proposé est le suivant :

1. Résumé non technique ;
2. Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale (objet du présent chapitre) ;
3. Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes ;
4. Analyse de l'état initial de l'environnement ;
5. Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures ;
6. Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures ;
7. Justification de la mise en compatibilité ;
8. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité ;
9. Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale.

3.3 Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes

La modification du PLU de Boos doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Rouen Normandie ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) des Eaux Cailly Aubette Robec ;
- Le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE) de Haute-Normandie ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Haute-Normandie ;
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune.

La commune de Boos ne s'inscrit dans aucun périmètre de Plan de Prévention des Risques.

L'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec les autres documents de planification peut être déduite de l'analyse de l'articulation du projet avec ces documents réalisée dans la partie 9 du tome 2.1 de l'étude d'impact « Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables, articulation avec les plans, schémas et programmes et la prise en compte du SRCE ».

Le tableau ci-après en rappelle les grands éléments.

TABLEAU 1 : ETUDE DE LA COMPATIBILITE OU DE LA PRISE EN COMPTE DE LA MECDU DU PLU AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Boos
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.	Inventaire complet des milieux naturels, de la faune et de la flore sur une zone d'étude élargie et comparaison de 34 variantes avec prise en compte du milieu naturel et des continuités écologiques. Optimisation et adaptation des emprises. Configuration d'une section du projet routier en viaduc (viaduc des Bucaux). Limiter les déboisements aux strictes emprises nécessaires au tracé. Mise en place de rétablissements des continuités écologiques identifiées (passages à faune). Compensation des milieux boisés, ouverts et semi-ouverts détruits.
		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 Territorial 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.	La commune ne traverse aucun cours d'eau, mais le viaduc des Bucaux franchit un talweg.
		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 boisements et la mare détruits par le projet 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 est prévu. Il sera étanche sur le secteur nord de la RD6014.
		Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure.	Le viaduc des Bucaux ainsi que plusieurs passages faunes (spécifiques ou mixtes) sont prévus, notamment en lisière des bois.
		Réduire les nuisances sonores.	Des écrans acoustiques sont prévus en entrée et sortie de la tranchée couverte de Boc.
		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).	Des mesures paysagères sont prévues pour permettre 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.

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Boos
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 dimensionné selon les normes en vigueur et 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.	La commune n'est pas concernée.
	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.	Le talweg des Bucaux est traversé par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).
Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau.			
Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation.	La commune n'est pas concernée par un PPRI.	
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.	La commune n'est pas concernée par un périmètre de captage. Une attention particulière sera tout de même 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.
		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.	
	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.	Le talweg des Bucaux est traversé par un viaduc. La traversée des autres talwegs se fait autant que possible en remblai afin d'assurer leur rétablissement à l'aide d'ouvrages hydrauliques tout en conservant la trajectoire des écoulements.
		Disposition 60 - Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides.	
		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.	
Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	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.	
	Orientation 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues. Disposition 140 - Eviter, réduire, compenser les installations en lit	Le talweg des Bucaux est traversé par un viaduc. La commune n'est concernée par aucun PPRI.	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Boos
		majeur des cours d'eau.	
		Orientation 34 - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées.	Les eaux pluviales du projet sont collectées et traitées par un réseau d'assainissement (fossés et bassins). Il est étanche sur la section au nord de la RD6014. 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.
		Disposition 142 - Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets.	
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.	La commune n'est concernée par aucune zone humide.
	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.	Un réseau d'assainissement étanche (sur la section nord de la RD6014) collectant les eaux du projet est prévu pour limiter les risques de pollution vers la nappe.	
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 étanche équipé 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	Boos
Plan des Déplacements Urbains de la Métropole Rouen-Normandie (PDU déc. 2014)	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.	
		Adapter l'offre collective de transport à l'échelle péri-urbaine.	
	Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs.	
		Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.	
	Orientation 3 Faire évoluer les comportements	Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité.	
		Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement.	
	Orientation 4 Structurer un meilleur partage de l'espace public	Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public.	
		Développer l'usage du vélo.	
		Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.	
	Orientation 5 Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement	Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville.	
Renforcer l'attractivité logistique du territoire.			
Orientation 6 Evaluer et suivre le PDU	Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité.		
	Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.		
Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE mars 2013) de Haute-Normandie	Défi 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités	Orientation 2 Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs.	Le délestage de certaines voiries par le projet pourra se faire au profit du développement des modes doux.
		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).	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.
		Orientation 8 Organiser et optimiser la logistique urbaine.	Le projet peut y aider par une desserte plus efficace des zones d'activités et de report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés.
		Orientation 9 Réduire les risques de surexposition à la pollution routière.	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.
Directive Territoriale d'Aménagement (DTA 2006) de l'Estuaire de la Seine	Objectif 3: renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire	Renforcer les fonctions métropolitaines dans les 3 grandes agglomérations.	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.
		Conforter l'armature des agglomérations moyennes.	
		Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral.	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Boos
		Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain. Améliorer les échanges et les déplacements de personnes.	
Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de la commune de Boos	Maîtriser le développement urbain, dans le cadre d'une extension mesurée de l'urbanisation, équilibre entre le souhait de la commune d'affirmer son rôle de chef-lieu et de se développer, la forte pression foncière, la recherche d'une urbanisation rationnelle et économe, la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et du caractère rural du village, et la prise en compte des contraintes associées aux projets supra-communaux.	Conforter la qualité rurale et paysagère du site: en préservant strictement les espaces boisés existants et les haies arborescentes; en réglementant de manière appropriée tous les aménagements et constructions.	La zone d'étude de la liaison A28-A13 est matérialisée sur l'une des cartes du PADD de la commune. Les emprises sont limitées pour minimiser l'impact sur les parcelles agricoles et forestières (notamment les EBC). Les boisements détruits seront compensés.
	Développer les activités économiques pour affirmer le rôle de chef-lieu de Boos, créer des emplois et des services locaux, en profitant du dynamisme des entreprises existantes et en accueillant de nouvelles entreprises intéressées par les atouts de la commune.	Tenir compte du projet de zone d'activité du Mont Jarret. La proximité de l'aéroport et l'accès direct sur la RD6014 sont des atouts attractifs pour les entreprises.	Le rétablissement de la RD 6014 traversée par le projet est prévu par un passage supérieur.
	Mettre en valeur le paysage urbain, améliorer sa lisibilité et le fonctionnement du village	Définir des règles de construction appropriées au paysage naturel et bâti existant de qualité.	Des mesures paysagères sont prévues pour permettre la bonne intégration de l'ensemble du projet et des aménagements connexes.
	Encourager l'activité touristique	Compléter le réseau de sentiers de découverte en remettant en état les chemins ruraux existants, en créant d'autres à l'occasion de chaque aménagement.	Le rétablissement du GRP et du chemin de randonnée interceptés par le projet est prévu.

3.4 Analyse de l'état initial de l'environnement

L'état initial est réalisé à l'échelle de la bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP) du projet A28-A13, en vue d'anticiper des impacts localisés au niveau de l'emprise du projet et de ses environs proches.

Il s'appuie sur l'état initial de l'étude d'impact du projet de liaison A28-A13 et certains éléments du PLU de Boos.

Sont étudiées les thématiques pour lesquelles la mise en compatibilité du document d'urbanisme (autorisation des affouillements et exhaussements ; création d'une bande au règlement différencié ; déclassement d'EBC) est susceptible d'avoir des incidences :

- Topographie ;
- Eaux superficielles ;
- Eaux souterraines ;
- Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes) ;
- Agriculture/Sylviculture ;
- Patrimoine historique, tourisme et loisirs ;
- Risques naturels et technologiques ;
- Patrimoine naturel ;
- Paysage.

Pour davantage de détails, on se référera utilement à l'état initial du tome 1 de l'étude d'impact et à l'affinement de l'état initial présenté dans le début du tome 2.1.

3.4.1 Présentation générale de la commune

Le territoire communal couvre une superficie de l'ordre de 1400ha et compte environ 3292 habitants (INSEE, 2011).

La commune de Boos est environnée de 6 communes limitrophes : Montmain (1380 habitants), Pîtres (3291 habitants), Quévreville-la-Poterie (932 habitants), Franqueville-Saint-Pierre (6336 habitants), La Neuville-Chant-d'Oisel (2169 habitants) et Saint-Aubin-Celloville (965 habitants).

La commune de Boos adhère à la Métropole Rouen Normandie.

3.4.2 Topographie

La bande EPDUP est implantée sur un plateau dont la topographie varie autour de 150-170m NGF.

Elle traverse également le lieu-dit des Bucaux et son talweg le long de la lisière du Bois des Marettes (prolongement du Bois de Boos), plus pentus à l'est, dont l'altimétrie est comprise entre 105 -140 m NGF.

3.4.3 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte 4 talwegs, dont 2 d'orientation Nord/Sud (un à proximité du lieu-dit « les Bucaux » et un au niveau du « Val Armand ») et 2 d'orientation Nord-Est/Sud-Ouest.

Une mare observée en 2013 et d'origine anthropique a été identifiée en lisière du Bois des Marettes.

3.4.4 Eaux souterraines

La bande EPDUP comprend plusieurs bétoures : 2 à proximité de chaque talweg : « les Bucaux » et « Val Armand », un au niveau du hameau du Boc et 3 en lisière du Bois du Billot.

Aucun ouvrage lié aux usages de l'eau n'est répertorié au niveau de la bande.

3.4.5 Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes)

Secteurs artificialisés

La bande n'intercepte aucune zone urbaine (U).

La bande intercepte, au niveau des zones A et N, un peu plus d'une dizaine d'habitations au niveau du hameau du Boc à Boos. A ce niveau se trouve également une exploitation d'élevage de poulets.

Réseaux et servitudes

La bande intercepte la RD491, la RD6014, la RD95, la RD91 et une voirie communale « la rue du Boc ».

Elle traverse aussi une zone de servitude liée aux installations de navigation et d'atterrissage au niveau du lieu-dit « les Tribunes ».

La bande est concernée par un oléoduc, 4 lignes de télécommunication et 2 réseaux de transmission radioélectrique.

3.4.6 Agriculture/Sylviculture

Agriculture

30 exploitations différentes cultivent des parcelles sur la commune représentant une surface d'environ 730ha. Les activités dominantes sont les grandes cultures céréalières et oléoprotéagineuses.

La majeure partie des sols est constituée de sols de limons de plateau épais présentant d'excellentes potentialités agronomiques.

Sylviculture

Le nord de la bande EPDUP passe au niveau du Bois du Billot et le sud au niveau du Bois de Boos (boisements non soumis au régime forestier).

3.4.7 Patrimoine historique, tourisme et loisirs

La bande EPDUP passe au niveau de 2 sites archéologiques connus : la Villa du Bois Flahaut de l'époque gallo-romaine en lisière du Bois de Boos et des vestiges du néolithiques à proximité de l'intersection RD91/95.

Aucun bâtiment remarquable ne se trouve dans la bande EPDUP.

La bande intersecte le chemin de Grande Randonnée Pédestre (GRP), appelé « Le royaume de Pistres », qui traverse le bois de Boos, et un chemin de randonnée pédestre et équestre qui traverse le Bois de Billot.

3.4.8 Risques naturels et technologiques

Risques naturels

La bande EPDUP est concernée par un aléa faible de mouvement de terrain par retrait-gonflement des sols argileux.

De plus, des risques ponctuels de mouvement de terrain sont identifiés sur l'ensemble de la bande, notamment à proximité des bêttoires.

Risques technologiques

La bande passe au niveau d'un oléoduc générant un risque de transport de matières dangereuses, imposant des servitudes.

De même, la RD6014 autorise le transport de matières dangereuses.

L'aérodrome de Rouen, à l'Ouest de la bande EPDUP, est une ICPE.

3.4.9 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse une ZNIEFF de type II dite « la Forêt de Longboel, le Bois des Essarts », au niveau du Bois de Boos. Elle traverse des Hêtraies-Chênaies acidophiles à Houx (9120-2) et neutrophiles à Carpinion beluti (9130), habitats d'intérêt communautaire, dans le Bois de Boos, et des cultures entrecoupées de quelques prairies pour le reste de la bande.

Concernant le réseau écologique, on note que :

- Le Bois de Boos constitue un réservoir de biodiversité de milieux boisés, identifié par le SRCE de Haute Normandie.
- En lisière du Bois de Boos, un corridor calcicole pour des espèces de faibles déplacements a également été identifié dans le SRCE de Haute Normandie.
- Sur le territoire de la commune, des petits réservoirs et corridors de milieux mésophiles sont présents.

La bande EPDUP traverse environ 33,6ha d'Espaces Boisés Classés qui correspondent à une partie du Bois de Billot et une partie du Bois de Boos.

Plusieurs espèces faunistiques remarquables ont été contactées dans la bande ou à proximité immédiate :

- Des chiroptères : les Pipistrelles de Kühl et de Nathusius, le Murin et de Natterer, l'Oreillard gris/roux, la Sérotine/Noctule commune dans le Bois de Boos ;
- Des Ecureuils roux dans le Bois de Boos ;
- Des amphibiens : Grenouilles rousses et vertes en lisière du Bois de Boos, ainsi que Tritons palmé et alpestre ;
- Des oiseaux : Grosbecs Casse-noyaux, Bondrée apivore, Pic mar, Mésange boréale et Pouillot siffleur dans le Bois de Boos, et des Chouettes chevêches au Nord de la RD6014 ;
- Des orthoptères : Barbitiste des Bois dans le Bois de Boos ;
- Des lépidoptères : Grand Mars Changeant et Petit sylvain dans le Bois de Boos.

3.4.10 Paysage

La bande traverse successivement le plateau à l'Est du Bois de Boos, puis le plateau du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret.

Le plateau à l'Est du Bois de Boos est situé le long de la RD6014. Délimitée à l'Ouest par la zone urbaine de Franqueville-Saint-Pierre, elle est bordée par le bois d'Ennebourg au Nord, le bois de Boos et la forêt de Longboël au Sud et le bois des Essarts, à l'Est. Ces éléments du paysage forment un horizon boisé lointain dans lequel le village de Boos constitue l'une des principales zones bâties.

Quelques déclivités apportent un léger mouvement à ce paysage plat et monotone. Les champs de céréales descendent en pente douce (1m pour 25m) vers la lisière de la forêt de Longboël, au Sud. Cette dernière marque d'ailleurs clairement la limite entre le plateau du pays de Caux et la vallée de l'Eure. Ce plateau, haut perché (altitude comprise entre 140 et 160 m) au regard de l'ensemble du plateau du pays de Caux, ouvre sur des vues lointaines. Les fermes et les habitations des villages profitent donc de grandes perspectives visuelles. Dans ce paysage ouvert, émaillé de quelques jardins et vestiges de vergers, les rares éléments verticaux d'importance émergent à l'horizon : arbres isolés, petits bosquets, mais aussi pylônes et bâtiments, silos, ...

Situé de part et d'autre de la RD95, le plateau du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret est enclavé est bordé, à l'Est et à l'Ouest, par deux horizons boisés parallèles (respectivement, les coteaux boisés de la vallée de Saint-Adrien et la forêt de Longboel) qui soulignent la linéarité du plateau.

Le projet offre un point de vue intéressant sur le plateau à l'Est du Bois de Boos et sur le Bois de Boos, au niveau du « Fond de Niémare » au sud de la RD6014.

Le château d'eau de la Neuville-Chant-d'oiseil est un élément marquant du paysage à proximité du projet sur la commune de Boos.

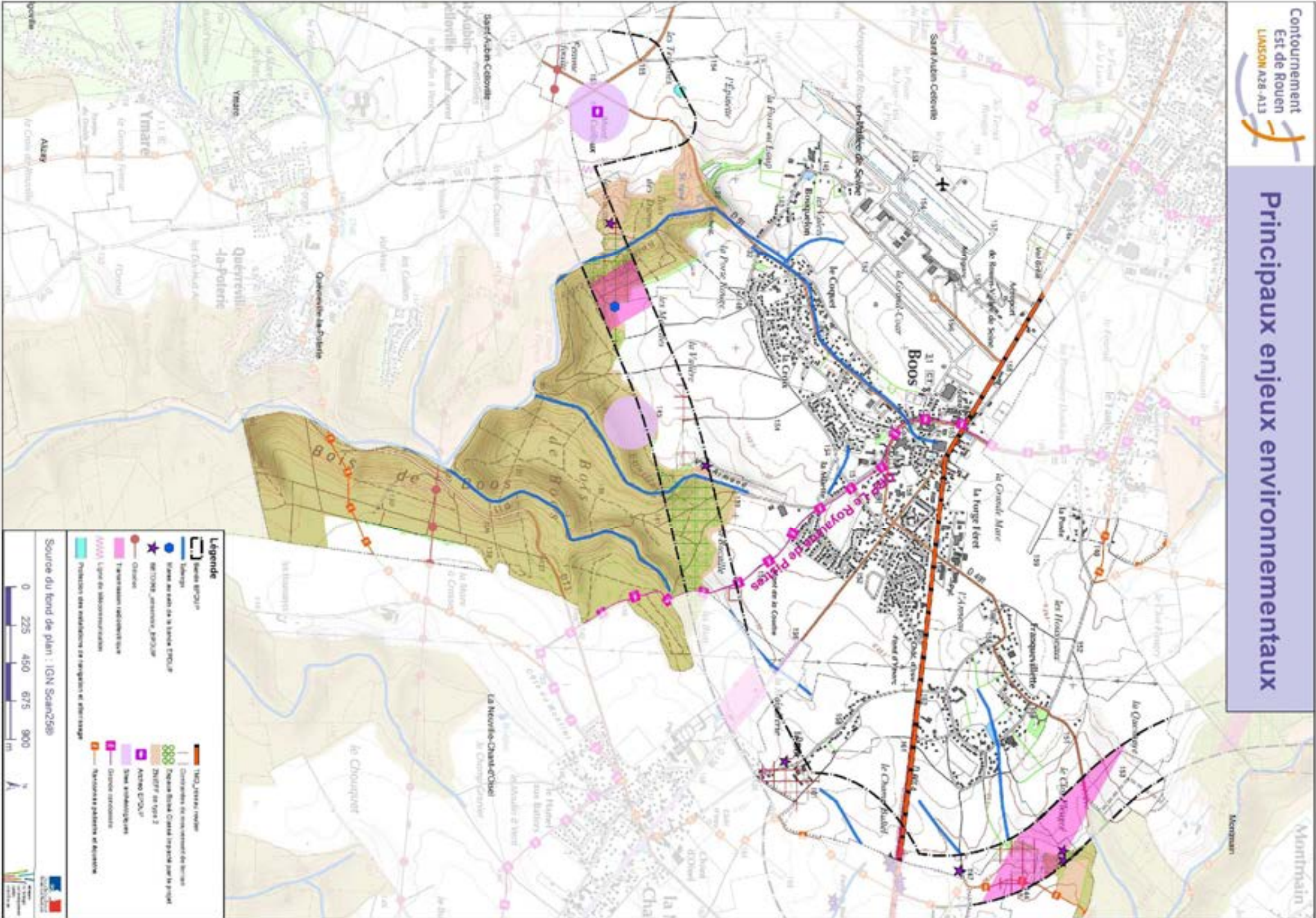


FIGURE 6 : PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP

3.5 Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures





La bande s'inscrit dans les zonages A et N (secteur Na) du PLU. La mise en compatibilité transforme ces zones et secteurs en secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR}.

Pour rappel, le projet de liaison A28-A13 est voué à être mis en concession et c'est pourquoi, au stade de l'enquête publique et donc de la présente mise en compatibilité, le projet est défini par une bande de 300 mètres en dehors des points d'échange au sein de laquelle s'inscrira l'infrastructure.

La mise en compatibilité du PLU de Boos présente des impacts potentiels sur l'environnement à l'échelle de cette bande d'EPDUP du fait de l'autorisation des exhaussements et affouillements de sol et du déclassement de certaines parties d'EBC. Certaines incidences sont évaluées à l'échelle de l'emprise de l'infrastructure – à partir d'un tracé indicatif défini dans l'étude d'impact - qui comprend : section courante, échangeurs, ouvrages d'art, rétablissements, déblais/remblais, assainissement, modelés paysagers, éventuels dépôts de matériau,...

Les incidences potentielles sont présentées par thématique. Pour chacune d'entre elles est présentée la nature de la modification du PLU pour la mise en compatibilité avec le projet, et les incidences potentielles sur l'environnement qui découlent de cette modification. A noter qu'à ce stade des études, les compensations nécessaires pour le milieu naturel ont été identifiées sur de grandes zones préférentielles mais leur localisation précise n'a pas été définie.

Les mesures sont distinguées entre mesures d'évitement, de réduction et de compensation à l'aide d'un symbole :


-  Mesure d'évitement
-  Mesure de réduction
-  Mesure de compensation
-  Mesure d'accompagnement et/ou de suivi


3.5.1 Topographie


Impacts


Les affouillements et exhaussements de sols imposés par les aménagements de l'infrastructure liés au projet de liaison A28-A13 seront autorisés dans les 3 secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR} créés par la mise en compatibilité. La topographie est donc susceptible d'être modifiée dans cet espace, a fortiori en accord avec les zones de déblais/remblais et la tranchée couverte du Boc. Le projet alterne déblais et remblais, excepté au niveau du viaduc des Bucaux. La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -6 m et +19 m.


Mesures


 Réutiliser les matériaux, dès lors qu'ils possèdent de bonnes qualités mécaniques, le plus possible dans les terrassements. Cela permet d'éviter l'apport de matériaux.

 Situer les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles, identifiées dans l'étude d'impact. De plus, les dépôts seront, dans la mesure du possible, situés au sein des emprises autoroutières.


 Optimiser le profil en long du projet afin de mieux répartir les mouvements des terres entre les grandes zones de la section courante et minimiser ainsi les volumes d'apport et de dépôt.

 Maximiser le réemploi des matériaux extraits dans le cadre du projet, via notamment leur traitement.


 Proposer des aménagements paysagers qui tiennent compte des volumes de matériaux, de manière à aboutir à un programme paysager compatible à la fois avec les objectifs d'intégration et avec le mouvement des terres. Toutefois, des sites d'accueil devront être trouvés pour les matériaux excédentaires éventuels.

 Travailler en concertation avec les propriétaires des terrains concernés, les communes, la Métropole Rouen

Normandie et les services de l'Etat pour le choix des sites de dépôts complémentaires situés à l'extérieur des emprises autoroutières (procédure d'occupation temporaire au titre de la loi du 29 décembre 1892).

 Minimiser les nuisances pour les riverains du fait des mouvements de terre (mesures pour limiter l'empoussièrément et les nuisances sonores).

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.

 En cas de nécessité de dépôt, rechercher des carrières existantes en exploitation ou des chantiers ayant des besoins en matériaux le plus près possible des zones concernées, afin de minimiser les transports routiers. A défaut, les éventuelles zones de dépôts feront l'objet, à un stade plus avancé des études, d'une recherche spécifique d'espaces disponibles hors zones sensibles, en concertation avec les services de l'Etat concernés.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.2.2 Relief, sols et sous-sol et 4.8.2 Environnement physique - Dépôts temporaires de matériaux du tome 2.1 de l'étude d'impact.


3.5.2 Eaux superficielles


Impacts


La modification des règlements des zones A, N et Na du PLU au sein des 3 secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR} créés par la mise en compatibilité autorisant les exhaussements et affouillements pourrait avoir un impact sur les eaux de surface.


Ces impacts concernent les emprises du projet au niveau de la mare et la modification du réseau de surface (caractère quantitatif et qualitatif des écoulements d'eau pluviale dans les talwegs).

Mesures


 Recourir à la solution constructive du viaduc pour le talweg des Bucaux.


 Traverser les talwegs autant que possible en remblai afin d'assurer leur rétablissement à l'aide d'ouvrages hydrauliques en conservant autant que possible la trajectoire des écoulements.


 Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, encadrer strictement le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 2l/s/ha. Mesurer les incidences du projet sur les écoulements superficiels des cours d'eau et talwegs (aspect quantitatif).

 Pour les eaux rejetées en talwegs secs :


- contenir les phénomènes d'érosion et de ruissellement problématiques afin de ne pas engendrer de risque pour les biens et les personnes situés à l'aval du rejet ;
- recenser et suivre, pendant la vie du projet, les nombreux effondrements karstiques que ces talwegs peuvent abriter afin d'éviter toute infiltration directe dans les eaux souterraines.


 Afin de ne pas dégrader la qualité des eaux superficielles, mettre en place des mesures pour prévenir les pollutions chroniques, accidentelles et saisonnières (se reporter à l'étude d'impact pour les consulter). La mise en place d'un système d'assainissement des eaux ruisselées sur le projet et de bassins de traitement y participe.

 En phase travaux, interdire toute évacuation de produits ou substances par simple déversement dans les talwegs et limiter la production de matières en suspension et leur dispersion dans les eaux superficielles.

 Suivre la qualité des rejets des eaux des 4 bassins durant les premières années d'exploitation de l'ouvrage.

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.

 Lorsqu'une conception en remblai avec ouvrage hydraulique n'est pas possible (configurations en déblai), mettre en œuvre des fossés longeant l'ouvrage afin d'acheminer les eaux vers les écoulements naturels les plus proches.

 Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les mares impactées par le projet.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.2.3 Eaux superficielles et 4.8.2 Environnement physique – Eaux superficielles du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.3 Eaux souterraines


Impacts


La modification des règlements des zones A, N et Na du PLU au sein des 3 secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR} créés par la mise en compatibilité autorisant les affouillements pourrait avoir un impact sur les eaux souterraines.

Plusieurs bêtouilles ont été répertoriées à proximité du tracé mettant ainsi en communication les eaux de surface et la nappe, pouvant générer un impact sur la qualité de des eaux souterraines.


De plus, le tracé présente plusieurs zones en déblais, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de surface dans la nappe.

Mesures


 Equiper le viaduc des Bucaux d'un dispositif anti-renversement des véhicules, afin de protéger la vallée sèche du Bois des Marettes (qui rejoint la vallée de l'Andelle)


 Rediriger toutes les eaux issues du chantier vers les 4 bassins de rétention et de traitement préalablement


construits ou vers des bassins d'assainissement provisoires.

 En cas d'accident et de déversement de produit sur la chaussée, mettre en place une procédure d'alerte et d'intervention:

- intervention rapide sur site et identification du produit déversé,
- fermeture de la vanne en sortie du bassin de rétention alimenté pour piéger le contaminant dans le bassin tampon,
- curage et nettoyage du bassin,
- curage et nettoyage des noues polluées, et si nécessaire excavation des terres polluées.

 Adapter le type de rejet (dans les eaux de surface, dans le sol ou par infiltration dans le sous-sol) et la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel (dispositif de traitement avant le rejet au milieu naturel) de manière à éviter des pollutions de la nappe dues aux éléments pouvant se retrouver sur la chaussée (métaux, hydrocarbures, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), saumures, phytosanitaires...).

 Mettre en place un réseau d'assainissement étanche sur la section Nord de la RD6014.

 La tranchée couverte du Boc va générer un écran étanche et nécessitera probablement un drainage des eaux des formations superficielles. Préciser lors des études géotechniques, les dispositions constructives à prévoir.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.2.4 Eaux souterraines et 4.8.2 Environnement physique – Eaux souterraines du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.4 Biens et cadre de vie

Impacts

La bande ajoutée dans le plan de zonage correspond à la bande EPDUP qui définit les emprises maximales des principaux aménagements du projet. La mise en compatibilité du PLU définit qu'au sein de cette bande, seuls seront permis les aménagements d'infrastructure routière, a fortiori ceux concernant la liaison A28-A13.


A ce stade, les parcelles foncières concernées par le projet n'ont pas été identifiées. Toutefois, l'emprise du projet ne traverse pas les habitations du hameau de Boc. En effet, le projet traverse le hameau du Boc par une tranchée couverte, ce qui n'impactera pas de bâti sur la commune de Boos.


Le projet intersecte la RD491, la RD6014, la RD91 et la RD95 et la rue du Boc. Dans le cadre du projet, le rétablissement de ces RD est prévu par respectivement 2 passages inférieurs (PI) et 1 passage supérieur (PS). Le rétablissement de la voirie locale n'est quant à lui pas étudié à ce stade. Il le sera lors des études d'aménagements fonciers agricole et forestier (AFAF) afin de réaliser une restructuration cohérente du secteur.


La bande passe aussi au niveau d'une protection des installations de navigation et d'atterrissage au nord de l'intersection entre les RD95 et RD91.


Le projet est susceptible d'intercepter tous les réseaux compris dans la bande, à savoir un oléoduc, 4 lignes de télécommunication et 2 réseaux de transmission radioélectrique.


Mesures


 Eviter l'impact sur les habitations en mettant en place des solutions constructives (une tranchée couverte) adaptées au niveau du hameau du Boc.


 Adapter les emprises travaux afin d'éviter d'impacter les habitations du hameau du Boc.

 Pour les routes coupées durant le chantier, définir des accès et des modalités de circulation temporaires. L'accès aux habitations riveraines, aux parcelles agricoles et la circulation sur les routes seront maintenus durant les travaux.


 Rétablir les voies de communication au préalable pour que la circulation puisse se poursuivre durant les travaux.


 Etudier l'organisation du chantier dans l'optique de limiter les phénomènes de congestion sur les routes et les nuisances qui y sont liées.


 Communiquer les informations, par différents médias, sur le déroulement du chantier et sur le plan de circulation afin d'alerter les riverains sur les modifications prévues.

 Faire rétablir les réseaux par les gestionnaires. Une convention sera établie entre le maître d'ouvrage des travaux et les gestionnaires des réseaux concernés afin de définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques, administratives et financières du maintien ou du déplacement des réseaux ainsi que les conditions d'accès pour leur entretien.

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.

 Organiser une enquête parcellaire permettant l'indemnisation ultérieure des propriétaires.

 Assurer une continuité des déplacements pour les véhicules routiers qui empruntent à l'heure actuelle la rue du Boc.

 Une fois le projet déclaré d'utilité publique et le concessionnaire désigné, établir les emprises foncières précises du projet. Une enquête parcellaire, organisée par les préfectures des deux départements, présentera les emprises réelles nécessaires à la réalisation du projet.

Cette enquête permettra notamment de recueillir les observations des propriétaires concernés et de traiter les ventes au cas par cas. Seuls des terrains seront à acquérir sur la commune.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.3 Environnement humain et 4.8.4 Nuisances pour les riverains du fait des travaux du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.5 Agriculture/Sylviculture

Agriculture

78 parcelles agricoles sont comprises dans la bande (environ 162 ha, 28 exploitants). Sont principalement concernées des cultures céréalières et oléoprotéagineuses. Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans ces zones.

Pour rappel, les emprises réelles définitives ne concerneront pas l'ensemble de cette zone puisque la largeur du projet sera de l'ordre de 50 à 100 m sur les 300 m de largeur de la bande.

Au stade de l'étude d'impact, l'emprise projetée du projet devrait impacter environ 40,4ha de surface agricole, impactant ainsi 22 exploitations sur les 30 présentes sur la commune.

Un ouvrage linéaire tel que la liaison A28 – A13 et ses équipements annexes consomment des terrains agricoles de manière directe (terrains prélevés par l'emprise du projet) ou de manière indirecte (apparition de délaissés inaccessibles, incultivables ou économiquement peu exploitables). Ces prélèvements de terres entraînent une diminution de la superficie exploitable, des restrictions des différents usages de celle-ci (épandage par exemple) ou aux droits éventuellement associés dans le cadre de la politique agricole commune (Droit à Paiement Unique), ainsi qu'une perturbation du marché foncier.

Le passage d'une infrastructure linéaire peut induire une coupure de l'unité des exploitations traversées : terres réparties de part et d'autre de l'infrastructure, siège d'exploitation isolé d'une partie des terres.

Cet impact peut se traduire par des difficultés ou des allongements de parcours pour l'accès aux parcelles et aux silos, par des déplacements plus fréquents, par une modification des pratiques culturales...

La construction de remblais, les plantations ou les déboisements, induits par la réalisation d'un ouvrage routier, peuvent perturber les écoulements de l'air et sont donc susceptibles d'avoir des effets sur le microclimat et donc indirectement sur les cultures.

Pour les bâtiments d'élevage (poulaillers, stabulations, écuries, élevages hors-sol), l'implantation d'une voie à grande circulation génère du bruit et de la luminosité ce qui perturbe les animaux.

L'ouvrage routier sectionne des canalisations enterrées (irrigation ou drainage).

Sylviculture

Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés au niveau des Bois de Boos et celui de Billot, dans environ 33,6ha de forêt. Il s'agit de forêt non soumise au régime forestier.


De la même façon que pour les surfaces agricoles, les emprises réelles définitives sur les forêts seront moindres. Elles sont estimées à un peu plus de 8,3ha.


En termes de sylviculture, 2 principaux effets seront potentiellement constatés :


- l'effet de substitution : ponction réalisée par l'opération de défrichement sur l'unité forestière considérée dans son ensemble : surface défrichée et pourcentage de surface défrichée par rapport à la surface totale du boisement ;
- l'effet de coupure : localisation de la surface défrichée au sein de l'unité forestière et existence ou non d'isolats forestiers. L'effet de coupure concerne aussi les coupures des chemins nécessaires à la circulation des grumiers.

A ces 2 effets, peuvent être ajoutés l'effet de bordure lié aux ouvertures que crée un projet d'infrastructure de transport terrestre dans les massifs forestiers.


Mesures


 Optimiser le tracé pour limiter les modifications du contexte agronomique et microclimatique, limiter l'impact sur les boisements et réduire les effets de substitution et de coupure.


 Restituer des terrains en occupation temporaire (OT) avec les horizons disposés comme à l'origine.

 Réduire autant que possible les emprises techniques au niveau des boisements.


 Rétablir les dessertes forestières.

 Respecter les sols en place en dehors de l'emprise : les sols forestiers sont très fragiles et impossibles à reconstituer à court terme.


 Eliminer les arbres fragiles (contre l'effet de chablis).


 Eviter l'écorçage ou l'arrachage de branches maîtresses et protéger les racines déterrées contre le dessèchement.

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.


 Allouer des aides individuelles aux exploitants agricoles (y compris allongement de parcours).

 Rétablir les canalisations d'adduction d'eau.

 Créer des réserves foncières pour compenser les emprises agricoles prélevées et faciliter les aménagements fonciers, puis réaliser l'aménagement foncier.

 Réaliser des plantations anticipées ainsi que des boisements compensatoires en application du Code forestier.

 Reconstituer les lisières pour limiter l'effet de chablis.

 Mettre en œuvre des mesures conservatoires pour les sujets maintenus (précaution pour éviter les chocs sur les troncs en phase travaux).

Pour plus de détails, consulter les parties 4.3.4 Agriculture, 4.3.5 Sylviculture et 4.8.3 Environnement humain du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.6 Patrimoine historique, tourisme et loisirs

Impacts

Les affouillements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans les secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR} créés par la mise en compatibilité.


La bande EPDUP passe au niveau de 2 zones archéologiques connues. L'emprise du projet n'intercepte que le périmètre de protection des vestiges du néolithiques à proximité de l'intersection RD91/95

Le projet interceptera le chemin de Grande Randonnée Pédestre (GRP) « le royaume de Pistres » et un chemin de randonnée.

Mesures

Conformément aux dispositions du décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, réaliser un diagnostic archéologique préalable à la réalisation des travaux selon les prescriptions du préfet de région. En cas de découverte fortuite de zones archéologiques durant les travaux, les ajouter aux zones déjà identifiées dans le document d'urbanisme et réaliser une information auprès de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Des fouilles de sauvegarde pourront être préconisées par la DRAC et des fouilles de sauvetage seront mises en place en cas de découvertes archéologiques fortuites.

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.

 Etudier le rétablissement des chemins de randonnée.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.3.9 Tourisme et Loisirs et 4.3.10 Patrimoine et archéologie du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.7 Risques naturels et technologiques


Impacts


Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans les secteurs A_{IR}, N_{IR} et Na_{IR} créés par la mise en compatibilité.


Un risque lié aux transports de matières dangereuses est généré par l'intersection du projet avec un oléoduc et la RD6014.

Des risques d'effondrement de terrain existent sur toute la longueur de la bande, avec de potentiels transferts d'eau de surface vers la nappe qui en découleraient.

Mesures

 Mettre en place des dispositions constructives pour limiter le risque de mouvement de terrain, notamment lié à l'aléa faible de mouvement de terrain par retrait-gonflement des sols argileux, et aux bétoires.

 Identifier précisément la localisation de la canalisation en concertation avec le gestionnaire de ce réseau.

 Rétablir ce réseau linéaire de TMD traversé par la liaison A28-A13 dans les règles de l'art et avec des méthodes et des dispositions constructives adaptées au réseau : construire en remblai au droit de l'oléoduc.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.4 Risques et mesures envisagées et 4.8.5 Risques naturels et technologiques du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.8 Patrimoine naturel

Impacts

La bande EPDUP dédiée au projet concerne 35,3ha de zones naturelles (N et Na) qui deviendront N_{IR} et Na_{IR}. Ce sont des milieux boisés, dans les Bois de Billot et de Boos, et des milieux culturels pour le reste.

De plus, les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans ces zones.

Pour rappel, les emprises réelles définitives ne concerneront pas l'ensemble de cette zone puisque la largeur du projet sera de l'ordre de 50 à 100 m sur les 300 m de largeur de la bande.

La bande traverse la ZNIEFF de type II dite « la Forêt de Longboel, le Bois des Essarts ».

Les espèces sont concernées par un risque de destruction d'individus (en phase chantier, lors de la circulation des véhicules, dépôts de matériaux et d'engins, et en phase exploitation, par les collisions avec les véhicules), ainsi que par des dérangements (sonores et visuels, notamment en lien avec la pollution lumineuse).


Outre les espèces citées dans le diagnostic qui risquent des collisions avec des véhicules et des destructions d'habitats temporaires ou permanentes, le principal impact du projet en termes d'espèces et habitats d'espèces devrait concerner des ruptures de continuités écologiques, en lisière du Bois de Boos en coupant les sous-trames boisées et calcicoles. Il risque aussi de créer des délaissés de milieux ouverts mésophiles à proximité de celle-ci.


Une dégradation des habitats à proximité du projet est susceptible d'être issue :


- Des émissions de poussières en phase chantier et de la pollution de l'air qui provient du passage des véhicules en phase d'exploitation. Ce sont en particulier les habitats calcicoles qui y sont sensibles ;
- Des nuisances lumineuses en phase chantier et d'exploitation, atteignant principalement les oiseaux, les insectes et les chauves-souris ;
- Des nuisances sonores en phase chantier ou d'exploitation, atteignant principalement l'avifaune (en période de reproduction notamment), les mammifères terrestres et les chiroptères ;
- D'une pollution des milieux, accidentelle, saisonnière ou chronique, résultant des travaux ou de l'exploitation et de l'entretien de la voirie. Les milieux humides, aquatiques et calcicoles y sont particulièrement vulnérables.

Par ailleurs, la mise en compatibilité consiste dans le déclassement d'environ 33,6ha d'Espaces Boisés Classés ce qui aura pour impact de supprimer les mesures de préservation qui en découlent.

Mesures

 Réaliser une expertise arboricole des arbres des Bois de Boos et de Billot sur les zones de chantier avant le démarrage des travaux pour éviter la destruction d'individus (juvéniles non volants et individus en hibernation dans les gîtes arboricoles notamment).

 Rétablir les continuités écologiques par le viaduc des Bucaux.

 Baliser les zones sensibles telles que les Bois de Boos et de Billot afin d'éviter les impacts de destruction et de dégradation des habitats et des espèces en phase chantier. Ce balisage se traduit par la pose de clôtures pérennes autour des zones sensibles qui excluent les zones de circulation des engins et de stockage de matériel.

Sur l'ensemble du linéaire du projet, observer les mesures suivantes :

- Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue ;
- Mettre en place un phasage des opérations de chantier dans le temps et dans l'espace, permettant, dans la mesure du possible, de faire corrélater les opérations de chantier les plus impactantes avec les périodes de moindre sensibilité des espèces au dérangement et à la destruction d'individus ;
- Mettre en place des déplacements d'espèces (amphibiens) afin de minimiser l'impact par destruction d'individus en déplaçant les individus et les œufs présents dans les emprises du projet ;
- Les zones d'emprise de chantier qui, à terme, ne font pas partie de l'ouvrage routier (voies de circulation des engins, zones de stockage, etc.), seront remises en état ;
- Prendre des mesures en phase chantier pour prévenir et parer aux pollutions accidentelles et pour limiter les impacts du projet sur la qualité des sols et des eaux.

En ce qui concerne l'impact sur les continuités écologiques, réaliser des aménagements spécifiques. 3 passages à faune spécifiques sont envisagés en lisière des Bois de Boos et de Billot, ainsi qu'un aménagement faune au niveau d'un OH en lisière du Bois de Boos.

Toutes les mesures d'évitement et de réduction ont été envisagées. Toutefois, des impacts résiduels persistent pour lesquels des mesures de compensation sont à prévoir.

Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux ouverts détruits par le projet par la création et/ou l'acquisition/mise en conventionnement de milieux ouverts et semi-ouverts, et leur mise en gestion.

Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les espaces boisés par la création et/ou l'acquisition/mise en conventionnement de milieux boisés et leur mise en gestion.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.5 Impacts permanents du projet sur l'environnement naturel et mesures envisagées et 4.8.6 Environnement naturel du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.9 Paysage

Impacts

Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans les secteurs N_{ir} , N_{IR} et A_{IR} . Sur la commune, la liaison A28-A13 s'inscrira en déblais et remblais, ce qui induira une modification de la perception de la topographie de la zone.

Les impacts relevés sur le plateau de Boos sont de différents niveaux en fonction des structures paysagères traversées:

- Impact moyen des remblais au franchissement de la RD491 au Nord Est de Franqueville (moins de 6m de haut) et impact faible des déblais et de la tranchée couverte de Boc ;
- Impact moyen de l'échangeur avec la RD 6014, dû aux bretelles en remblai et aux installations de péage ;
- Impact moyen sur les lisières du bois de Boos et fort sur ce même bois lors de sa traversée par le tracé provoquant le morcellement d'une partie du massif forestier ; emprise d'environ 150m de large et création d'un bassin ;
- Impact fort, par rupture de covisibilité lointaine due aux remblais de l'échangeur RD95, à hauteur du Mont aux Cailloux. Effets de coupure dans le vallon fermé des Bucaux au passage en viaduc (bois de Marettes).

Les photomontages ci-après permettent de visualiser l'insertion de l'ouvrage sur la commune de Boos.

FIGURE 7 : VUE SUR LE PASSAGE EN TRANCHEE COUVERTE A HAUTEUR DU HAMEAU DU BOC (VUE NON CONTRACTUELLE)



Mesures

↳ Adapter les mesures paysagères en fonction de la configuration du tracé au sein de ce vaste plateau : adoucir si possible les talus de remblai et habiller les talus en arbustes forestiers qui s'intégreront dans le paysage boisé alentour.

↳ Réaliser des aménagements paysagers de l'échangeur et de ses délaissés. L'impact des bretelles en remblai pourra être atténué en jouant astucieusement avec des matériaux en dépôt s'inscrivant dans les courbes de niveau du terrain naturel. Les abords des installations de péage seront plantés de végétaux d'essences forestières, mais également plus horticoles inspirées des aménagements présents dans les communes alentours (arbres tiges, touffes arbustives décoratives). Des aménagements paysagers hors emprise engendreraient une meilleure liaison entre cet échangeur et son environnement, le long de la RD6014.

↳ Réaliser des plantations au niveau de la tranchée couverte de Boc, afin de constituer un corridor boisé, élément de paysage visant à diminuer l'impact visuel de l'ouvrage vis-à-vis de l'habitat proche.

↳ Aux entrées et sorties de la tranchée couverte, réaliser des plantations arborées et arbustives conçues pour favoriser l'intégration des écrans acoustiques dans le paysage et en atténuer l'impact visuel depuis l'extérieur de l'emprise comme depuis le tracé.

↳ Intégrer les 4 bassins, en leur donnant, dans la mesure du possible, une forme naturelle et des pentes de versant compatibles avec l'installation d'une biodiversité naturelle de milieu humide.

↳ Intégrer des aménagements paysagers au niveau des accroches du viaduc des Bucaux sur les versants boisés du bois des Marettes (plantations forestières).

↳ Cicatriser les lisières des boisements traversés, notamment pour conforter et pérenniser les bosquets se trouvant isolés du massif par le tracé.

Pour plus de détails, consulter les parties 4.6 Impacts permanents du projet sur le paysage et mesures envisagées et 4.8.7 Paysage du tome 2.1 de l'étude d'impact.



FIGURE 8: VUE SUR LE PASSAGE EN TRANCHÉE COUVERTE A HAUTEUR DU HAMEAU DU BOC [VEGETUDE] (VUE NON CONTRACTUELLE)

3.5.10 Synthèse des impacts de la mise en compatibilité

Impacts sur le plan de zonage et les EBC

Le projet routier ne concerne pas l'ensemble des espaces inclus dans la bande déclarée d'utilité publique. Sont présentées ci-dessous les surfaces concernées par la bande et une estimation des surfaces qui seront réellement nécessaires pour le projet. Suite à la réalisation du projet, les communes auront la possibilité de modifier de nouveau leur document d'urbanisme pour :

- modifier si nécessaire le plan des réseaux et des servitudes du document d'urbanisme en conformité avec les modifications issues du projet.
- modifier le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec les modifications issues du projet. Cela permettra de remettre en place les règles conservatrices des zones naturelles et agricoles non utilisées par le projet au sein de la bande EPDUP ;
- reclasser les Espaces Boisés Classés non consommés au sein de la bande.

TABLEAU 2 : SURFACE CONCERNEE PAR LA BANDE EPDUP POUR CHAQUE ZONE DU PLU

Type de zone	Secteur de la zone impacté par la bande	Surface incluse dans la bande (ha)	Surface totale de la zone sur la commune (ha)	Part de la surface communale dans la bande (%)	Surface approximative impactée par le projet au niveau de la zone (ha) – donnée à titre indicatif
A	-	166,3	747,8	22,2	43,2
N	Na, N	35,3	307	11,5	8,3
Autres (U, AU)	-	-	358,5	-	-
Total	-	201,6	1413,3	14,2	51,5

Par ailleurs, le projet nécessite le déclassement d'environ 33,6ha d'EBC au sein de la bande EPDUP. A l'échelle de l'emprise du projet cela ne représenterait normalement qu'environ 8,3ha au final du boisement réellement détruits.

Interaction avec d'autres projets prévus par le PLU

Cette partie se veut le pendant de « l'analyse des effets cumulés » présente dans le dossier d'étude d'impact. Il s'agit ici de voir si les modifications apportées au plan de zonage et au règlement n'entrent pas en contradiction avec d'autres projets de territoire présentés dans le PLU, qui seraient mis en œuvre soit par des Orientations d'Aménagement et de Programmation, soit par des outils fonciers tels que les emplacements réservés.

Sur la commune de Boos, aucune orientation d'aménagement, ni emplacement réservé ne sont impactés par le projet.

3.6 Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune de Boos est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien ». Il est localisé sur les emprises de neuf communes, à environ 1,9km de la bande EPDUP lorsqu'elle passe sur la commune de Boos. Ainsi, les modifications effectuées dans le PLU n'auront pas d'effets directs d'emprises sur la ZSC.

L'autorisation des affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 constituent une modification qui pourrait potentiellement être de nature à avoir une incidence indirecte sur le site.

Cependant, compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la commune de Boos, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre la commune de Boos et la ZSC, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

Les mesures d'évitement et de réduction envisagées afin de démontrer l'absence d'effets significatifs notables sur ces sites sont présentés dans le Tome 2.2 de la pièce E du dossier d'EPDUP.

3.7 Justification de la mise en compatibilité

D'après l'article L.123-14 du Code de l'urbanisme, « lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet. ». Le projet de liaison A28-A13 présente un caractère d'utilité publique et n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme. Conformément à cet article, le projet fait donc l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité est réalisée conformément à l'article R. 121-16 du Code de l'urbanisme.

Cette mise en compatibilité est réalisée sur la base d'une bande d'étude préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP), bande dite « des 300 mètres », qui s'impose au document d'urbanisme. Cette bande couvre l'étendue du projet. Elle a été définie au travers d'une comparaison multicritères de variantes.

La DREAL Haute-Normandie a ainsi mené des études sur 34 variantes de passage avec le même niveau de définition. Les variantes ont été comparées selon plusieurs thèmes : les fonctionnalités, l'environnement humain et l'insertion, l'environnement physique et naturel, et enfin les caractéristiques techniques. Les variantes étudiées se classent en trois familles : les variantes se raccordant directement sur l'A13 à Sotteville-Sous-le-Val, cette connexion faisant office à la fois de barreau vers l'Eure et de contournement de Rouen ; et les autres variantes, composées d'une liaison directe entre l'A28 et l'A13 à hauteur de l'A154 et d'un barreau raccordé à la RD18e.

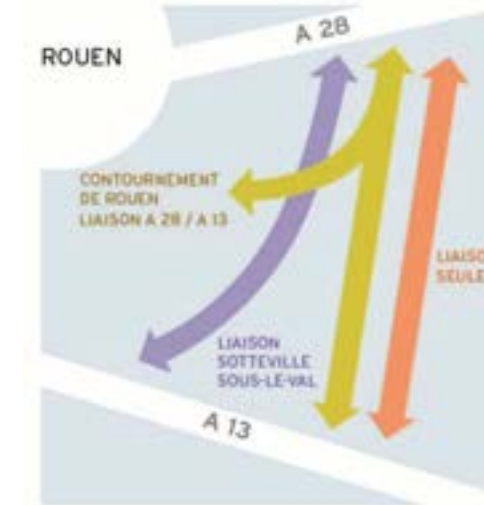


FIGURE 9: SCHEMA DES VARIANTES DU PROJET DE LIAISON A28-A13

Ces études ont permis de déterminer une variante préférentielle qui a servi de base pour la définition de la bande EPDUP.

Le projet, tel que défini actuellement, est néanmoins voué à se préciser lors des étapes ultérieures des études. En effet, le concessionnaire de l'autoroute adaptera le projet selon ses contraintes. Cependant, les principaux éléments du projet ne pourront sortir des emprises définies par la bande EPDUP.

La bande définie couvre ainsi a minima :

- L'emprise de la section courante et des échangeurs avec leurs entrées en terre ;
- Le système de péage fermé ;
- Les rétablissements des principales voiries ;
- Les ouvrages d'art non courants ;
- Les ouvrages d'art courants au niveau des échangeurs et des rétablissements ;
- Le système d'assainissement mis en place (noues, fossés, bassins, ouvrages hydrauliques) ;
- Les équipements et services tels qu'aire de pesée des poids lourds, aire de covoiturage, centre d'exploitation, aire de service,...

Seuls quelques éléments non définis à l'heure actuelle pourront sortir de cette bande, tels que certains rétablissements routiers, l'aménagement foncier, agricole et forestier, les emprises chantier ou compensations.

Concernant le règlement, la mise en compatibilité a permis de lever le principal obstacle à la réalisation du projet, à savoir l'interdiction des exhaussements et affouillements.

Concernant les Espaces Boisés Classés, le projet nécessite le déclassement d'une partie d'entre eux. Au stade actuel, le niveau de définition du projet induit qu'il est nécessaire de déclasser tous les EBC présents au sein de la bande EPDUP, afin d'avoir la marge de manœuvre nécessaire dans le cadre de l'évolution du niveau de détail du projet lors des études ultérieures. Cependant, il est à noter que seuls les boisements au niveau de l'ouvrage seront impactés. C'est néanmoins l'intégralité de la surface au sein de la bande qui est déclassée, surface maximaliste sur laquelle sera basé le calcul de la surface à reclasser en espaces boisés classés. Par ailleurs, ce reclassement pourra être effectué sur des boisements non détruits de la zone déclassée. De la même façon, les emplacements annotés « ir » pourront être modifiés.

3.8 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité

Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité et non des critères de suivi des mesures proposées. L'objectif est de suivre l'impact de la mise en compatibilité d'un point de vue urbanistique. Il s'agit donc de vérifier que les impacts réels observés de la modification sur le zonage, le règlement et les EBC sont, après réalisation du projet, les impacts potentiels envisagés dans le présent document.

Pour cela, il est nécessaire d'effectuer un suivi de l'occupation des sols. Le suivi s'échelonne de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. Pour chaque étape, les indicateurs à calculer sont les suivants :

- Mise en compatibilité du PLU :
 - Emprise de la bande EPDUP par type de zone ; à ce stade, l'emprise correspond à la bande EPDUP ;
 - Emprise de la bande EPDUP dans les EBC.
- Réalisation du projet (avant modification du PLU) :
 - Emprise du projet par type de zone, comprenant les mesures compensatoires et les dépôts de terre ;
 - Emprise des boisements déclassés réellement détruits.
- Evolution du PLU : intégration sur le moyen ou long terme du projet dans le PLU et classement de nouveaux EBC :
 - Emprise du projet par type de zone, à partir du nouveau plan de zonage ;
 - Variation effective des EBC prenant en compte les déclassements d'EBC et les EBC nouvellement classés.

Au-delà de ces calculs liés au projet et à l'évolution de la modification du document d'urbanisme, il apparaît intéressant de suivre à chaque étape la surface d'EBC et les surfaces de chaque type de zone. Ce suivi sera proposé dans le cadre de l'étude d'impact, afin d'évaluer et suivre les impacts du projet sur l'aménagement du territoire (cf partie 6.2 du tome 2-1 de l'étude d'impact). Il permettra notamment de vérifier que l'ensemble des EBC déclassés a fait l'objet d'une compensation dans les faits et de suivre l'évolution de l'occupation du sol sur le territoire.

Un exemple de tableau de suivi est fourni ci-après.

TABLEAU 3 : EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

	Emprise de la bande au moment du MECDU (ha)	Emprise théorique du projet (ha)	Emprise réelle du projet (ha)	Surface reclassée (ha)
Zone A	166,3	43,2		
Zone N	33,7	8,3		
Zone Na	1,6	0		
EBC	33,6	8,3		

Ce suivi sera réalisé par le Maître d'Ouvrage en association / partenariat avec les collectivités concernées.

3.9 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se base sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sur l'étude d'impact du projet, et sur le document d'urbanisme de la commune. Les études sur lesquelles s'appuie l'étude d'impact sont présentées dans le chapitre 11 « Bibliographie » du tome 2-1 de l'étude d'impact.

La méthodologie s'est inspirée de la réglementation et de retours d'expérience.

La difficulté majeure rencontrée réside dans la nouveauté de la procédure. Ainsi, il apparaît par exemple difficile d'évaluer le degré de précision à apporter. Néanmoins, le fait que l'évaluation environnementale s'appuie sur l'étude d'impact permet de limiter les manquements.

En l'absence de réglementation directement appliquée au cas des évaluations de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il est difficile de savoir à quelles exigences doit répondre l'analyse. Il en découle notamment une incertitude sur la limite de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité vis-à-vis de l'évaluation environnementale du projet. Le parti pris est, dans la partie sur l'évaluation des incidences, de décrire la modification du document d'urbanisme qui constitue en elle-même un impact sur le document d'urbanisme (ex : calcul de surface de zone A en moins dans le document d'urbanisme) et d'évaluer les impacts sur l'environnement de cette modification.

Concernant les scénarios alternatifs étudiés, les sujets étant appréhendés à une échelle supracommunale, nous invitons le lecteur à se référer à l'étude d'impact.

Il a été choisi d'adapter le contenu du « rapport environnemental dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme » à une « évaluation environnementale d'une mise en compatibilité » (cf. paragraphe 9.1.2 du tome 2.1 de l'étude d'impact). Pour rappel, est en effet ici évalué l'impact environnemental de la modification du document d'urbanisme et ce qu'elle change dans la pratique (permissions et interdictions), et non un projet de territoire.

Le contenu du rapport environnemental étant fixé à l'article R.121-18 du Code de l'urbanisme, une des difficultés a donc été de transcrire chaque partie exigée dans les rapports environnementaux de documents d'urbanisme en un pendant cohérent et pertinent.

Une autre difficulté importante vient du fait que la mise en compatibilité et son évaluation environnementale interviennent très en amont par rapport au degré de précision actuelle du projet. Il s'agit ici d'une évaluation environnementale d'une bande maximaliste de passage du projet. L'impact est donc surestimé. C'est pourquoi il a été choisi de présenter, dans la mesure du possible, à la fois les impacts au niveau de l'emprise de la bande, mais aussi les impacts au niveau de l'emprise du projet, malgré le manque important de précision de cette dernière. Cette estimation se base sur un tracé indicatif élaboré dans le cadre de l'étude d'impact.

Plus largement l'approche sur les limites géographiques de l'évaluation environnementale et en particulier de l'état initial de l'environnement est variable. Les modifications sont, le plus souvent, circonscrites à l'emprise de la bande d'EPDUP. Cependant, pour appréhender l'impact du projet à l'échelle de la commune, il apparaît parfois important de donner quelques éléments à l'échelle communale dans cet état initial.

De plus, sur les 27 communes concernées par une mise en compatibilité, aucune ne fait l'objet d'une évaluation environnementale (avec avis de l'autorité environnementale). Ces documents auraient contribué à une cohérence de la démarche puisque le présent exercice s'efforce à évaluer l'impact environnemental de modifications de règlement, alors que l'impact du règlement initial n'est pas connu. Ils auraient ainsi pu constituer une aide précieuse pour l'évaluation environnementale de la modification de document d'urbanisme.

Pour certaines communes, les impacts sur les zonages ont été difficiles à chiffrer car les documents graphiques mis à disposition étaient des documents papiers. Cela nécessite une étape supplémentaire de traitement cartographique. Pour ces communes, il n'a pas été ensuite possible d'évaluer le degré d'impact du projet sur chaque zone (ex : calcul d'un ratio surface de la zone A impactée par le projet/surface totale de la zone A sur la commune) car les tableaux de surface ne sont pas toujours actualisés.

Enfin concernant l'interaction du projet avec les projets communaux, l'analyse s'est limitée à vérifier qu'il n'y avait pas d'antagonisme entre la modification de PLU et les projets cités dans les documents d'urbanisme ; cela permet de vérifier que la MECDU n'a pas d'impact sur ces enjeux communaux. L'analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus est quant à elle une partie traitée dans l'étude d'impact.

Annexe

Règlement écrit des zones A et N

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone A		<p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Certains espaces de cette zone sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p> <p>Elle comprend un secteur A_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</p>
Zone A	Article A-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} :</u></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> <p>1.3 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées rouge, bleues ou vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.6.</p> <p>1.4- Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</p>
Zone A	Article A-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} peuvent être autorisés :</u></p> <p>2.1 - A condition qu'elles n'empiètent pas sur les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole, y compris les installations classées.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marner les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la mise en conformité des installations agricoles, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que les travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4 - La reconstruction sur place après sinistre (sauf en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'inondation, les constructions détruites à la suite d'une inondation et en ce qui concerne les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, les constructions détruites à la suite d'un effondrement).</p> <p>2.5 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'Intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation, à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.</p> <p>2.6 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes liées à l'activité agricole, sans création de nouveau logement, - dans la zone C (repérée sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes), les logements de fonction nécessaires à l'activité agricole. <p>2.7 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

2.8 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels

Dans le secteur A_{IR} sont seuls autorisés :

2.9. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.

2.10. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.

2.11. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

Zone N		<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le secteur N strict, correspondant à des terrains boisés ou naturels, où toute construction est interdite - le secteur Na, correspondant à des terrains bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux - le secteur Nb, protégé, où les constructions à usage d'habitat sont autorisées, dans le cadre d'une emprise au sol limitée. - le secteur Nc, correspondant à des équipements publics <p>Elle comprend des secteurs N_{IR} et Na_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13. Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine. Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> <p>Plusieurs espaces de ces secteurs sont soumis aux dispositions du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine. Ils correspondent à des zones de bruit fort, dites A ou B, et des zones de bruit modéré, dites C. Les prescriptions correspondantes sont reprises dans le présent règlement.</p>
Zone N	Article N-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p>1.1 - Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><u>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N_{IR} et Na_{IR} :</u></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> <p>1.3 - Dans les espaces concernés par les zones C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées vertes, toutes les habitations, sauf celles désignées à l'article 2.8.</p> <p>1.4 - Dans les espaces concernés par les zones A et B du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine, désignées sur les documents graphiques par des hachures inclinées respectivement rouge et bleues, les équipements publics ou collectifs sont interdits sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.</p>
Zone N	Article N-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N_{IR} et Na_{IR} peuvent être autorisés :</u></p> <p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.2 - Dans le secteur Nb, les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.3 - Dans le secteur Ne, les installations et constructions d'équipement publics, à condition qu'elles ne portent atteinte, ni à la préservation des sols agricoles et forestiers ni à la sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.</p> <p>2.4 - Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5 - Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine, la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, y compris leur extension mesurée (20m² de surface hors œuvre brute en plus), sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques.</p> <p>2.7 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, y compris dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), à condition qu'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DE BOOS

des eaux de ruissellement (sauf si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques), et que leur fonctionnement ne soit pas susceptible d'être entravé par une inondation.

2.8 - Dans les espaces concernés par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Rouen Vallée de Seine (PEB), peuvent être autorisés :

- l'aménagement et l'extension mesurée (20m² de surface hors œuvre nette) des habitations existantes, sans création de nouveau logement

2.9 - Les affouillements ou exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques notamment les aménagements hydrauliques

2.10 - Les aménagements ayant pour objet de préciser ou de supprimer les risques naturels.

Dans les différents secteurs N_{IR} et Na_{IR} sont seuls autorisés :

2.11. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.

2.12. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.

2.13. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.

2.14. pour les constructions existantes les travaux d'entretien et de confortement concernant les façades et huisseries, les toitures et les clôtures.