

Commune d'Incarville



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	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 POS au regard du projet 11	
2.1.1	Rapport de présentation.....	11
2.1.2	Le règlement écrit.....	11
2.1.3	Le plan de zonage.....	11
2.1.4	Servitudes d'urbanisme	11
2.2	Conclusion sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de contournement Est.....	11
2.3	Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme	12
2.3.1	Mise en cohérence du rapport de présentation.....	12
2.3.3	Mise en compatibilité du plan de zonage : règlement graphique	17
2.3.4	Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé 17	

3	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS d'Incarville	20
3.1	Résumé non technique.....	20
3.2	Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	23
3.2.1	Rappel du contexte réglementaire	23
3.2.2	Objectifs de l'évaluation environnementale	23
3.2.3	Contenu de l'évaluation environnementale.	25
3.3	Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes	26
3.4	Analyse de l'état initial de l'environnement	31
3.4.1	Présentation générale de la commune	31
3.4.2	Topographie	31
3.4.3	Eaux superficielles.....	31
3.4.4	Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes).....	31
3.4.5	Sylviculture.....	31
3.4.6	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	31
3.4.7	Risques naturels et technologiques	31
3.4.8	Patrimoine naturel.....	31
3.4.9	Paysage	32
3.5	Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures	34
3.5.1	Topographie	34
3.5.2	Eaux superficielles.....	34
3.5.3	Biens et cadre de vie.....	35
3.5.4	Sylviculture.....	36
3.5.5	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	36
3.5.6	Risques naturels et technologiques	37
3.5.7	Patrimoine naturel.....	37
3.5.8	Paysage	38
3.5.9	Synthèse des impacts de la mise en compatibilité.....	39
3.6	Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures	40

3.7	Justification de la mise en compatibilité	40
3.8	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité	41
3.9	Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale	42
Annexe	43

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 d'occupation des sols de la commune d'Incarville avant mise en compatibilité.....	18
Figure 4 : Plan de zonage du Plan d'occupation des sols de la commune d'Incarville après mise en compatibilité.....	19
Figure 5 : Sites Natura 2000 dans les communes traversées par la bande.....	24
Figure 6 : Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP....	33
Figure 7 : Vue sur l'échangeur du parc d'affaires « des portes » à Incarville [VEGETUDE] (vue non contractuelle).....	38
Figure 8: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13.....	40

Liste des tableaux

Tableau 1 : Etude de la compatibilité ou de la prise en compte de la MECDU du POS avec les documents de planification.....	27
Tableau 2 : Surface concernée par la bande EPDUP pour chaque zone du POS.....	39
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.....	41

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 d'Incarville dans le département de l'Eure.

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 ;
 - Roncherolles-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.

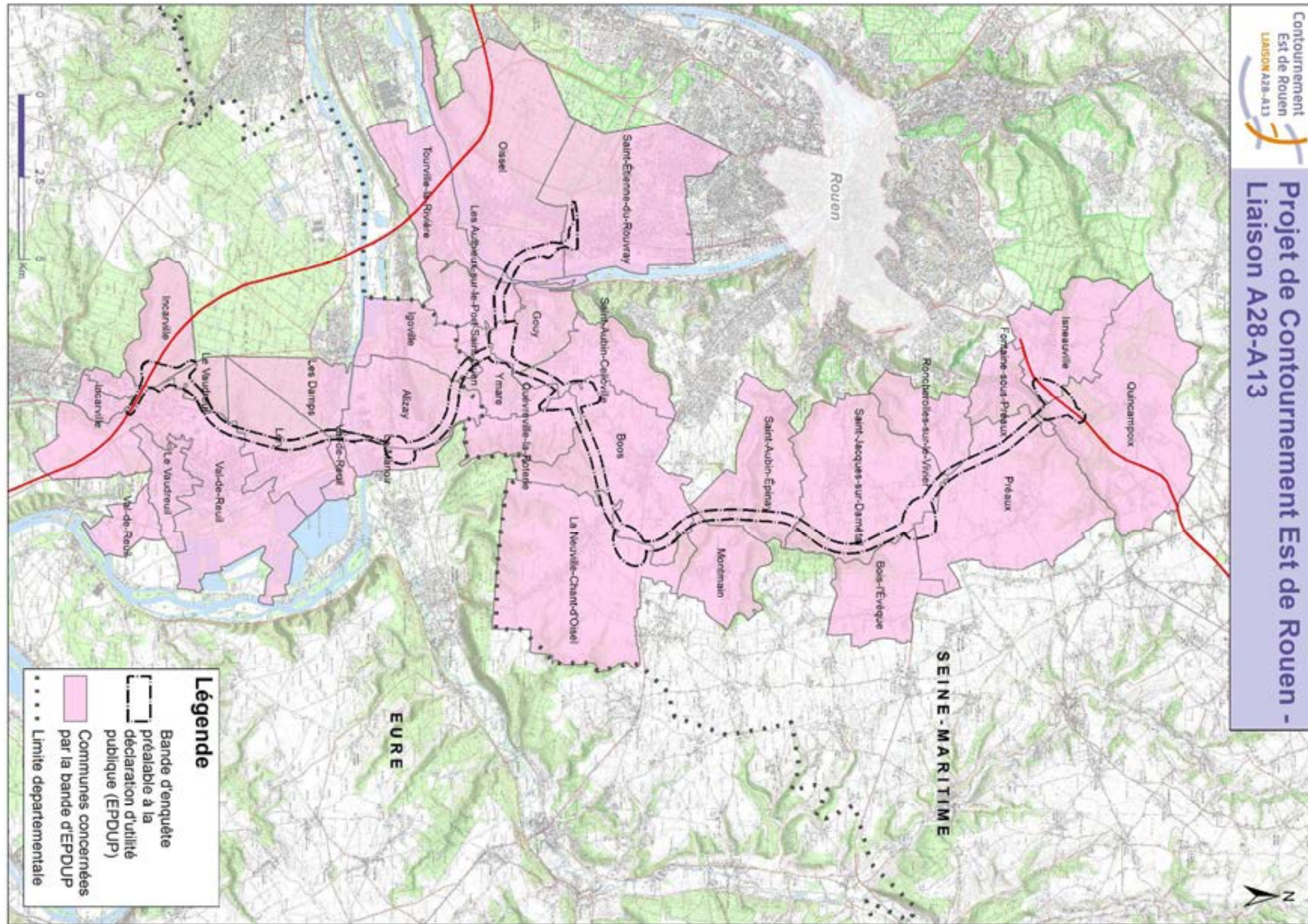


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES CONCERNEES PAR CELLE-CI

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 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. 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'Isneville à la Route Départementale 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5km) ;
- 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 (13km).

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 POS au regard du projet

La commune d'Incarville dispose d'un Plan d'Occupation des Sols approuvé le 06/12/2000.

La mise en compatibilité du POS est liée à la réalisation du projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13 **qui nécessite la création dans les zones du POS 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.

A noter que la ville ne possède pas encore de PLU (Plan Local d'Urbanisme) et qu'ainsi, elle est dépourvu de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Ces documents seront réalisés lors de la révision des documents d'urbanisme en Plan Local d'Urbanisme.

2.1.1 Rapport de présentation

Le rapport de présentation n'évoque pas le projet de contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.

Le chapitre expliquant « les justifications des dispositions du POS » sera à mettre en cohérence en ajoutant le secteur créé pour rendre compatible l'aménagement du Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.

2.1.2 Le règlement écrit

La bande du projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13 traverse la zone ND :

Zone ND

« La zone ND est une zone naturelle qui doit être préservée de toute forme d'urbanisation nouvelle tant en raison des qualités naturelles du site que des risques inondation ».

Au regard de sa rédaction actuelle, le règlement n'est pas compatible avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 :

- Article ND1 (Occupations et utilisations du sol admises): la rédaction de l'article ND1 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 ND n'est donc pas compatible avec le projet de liaison A28/A13.

2.1.3 Le plan de zonage

La bande du projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13 traverse la **zone ND, elle devra donc être reportée sur le plan de zonage (règlement graphique).**

2.1.4 Servitudes d'urbanisme

Espaces Boisés Classés : EBC

La bande déclarée d'utilité publique du projet 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.

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

Le POS d'Incarville actuellement 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 ne fait pas référence au projet autoroutier sur le territoire d'Incarville.

Dans le rapport, un chapitre précise la justification des zonages. L'analyse du règlement indique une incompatibilité avec la zone ND et il sera créé un secteur spécifique :

- Le secteur ND_{IR}, qui correspond au recouvrement de la zone ND 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 ce secteur créé, 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, toute construction ou tout aménagement 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 ND_{IR} correspondant à...

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION D'INCARVILLE

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
<p>Chapitre II.6 Zone ND, de la troisième partie « Justificati on des dispositions du POS »</p>	<p><u>La zone ND</u></p> <p>Cette zone est composée principalement de trois espaces distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la forêt domaniale qui est couverte par une servitude d'utilité publique, A.1 et dont les bois sont classés au titre de l'article L 130.1 du code de l'urbanisme. • un secteur situé en bordure de l'Eure et comprenant aussi l'A 154. Le classement ND permet également de préserver une certaine marge d'isolement entre l'A154 et les zones d'habitation. Ce secteur est totalement inondable. • le secteur du château et son parc, ainsi qu'un terrain situé à proximité, afin de préserver une coulée verte au centre de la commune vers la rivière. <p>Enfin au lieu-dit « Epreville », les terrains situés entre le bâti existant et l'autoroute ont été classés en ND, en raison précisément des nuisances sonores importantes dues à l'autoroute.</p> <p>Elle comprend aussi un secteur NDa comprenant les parkings de la surface commerciale. Ce secteur est spécifiquement créé pour autoriser les parkings, mais pas les constructions, et prendre en compte la nature inondable des terrains.</p> <p>Enfin, elle comprend un secteur NDb destiné à recevoir des équipements sportifs et de loisirs de plein air sans aucune construction.</p>	<p><u>Zone ND</u></p> <p>Cette zone est composée principalement de trois espaces distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la forêt domaniale qui est couverte par une servitude d'utilité publique, A.1 et dont les bois sont classés au titre de l'article L 130.1 du code de l'urbanisme. • un secteur situé en bordure de l'Eure et comprenant aussi l'A 154. Le classement ND permet également de préserver une certaine marge d'isolement entre l'A154 et les zones d'habitation. Ce secteur est totalement inondable. • le secteur du château et son parc, ainsi qu'un terrain situé à proximité, afin de préserver une coulée verte au centre de la commune vers la rivière. <p>Enfin au lieu-dit « Epreville », les terrains situés entre le bâti existant et l'autoroute ont été classés en ND, en raison précisément des nuisances sonores importantes dues à l'autoroute.</p> <p>Elle comprend aussi un secteur NDa comprenant les parkings de la surface commerciale. Ce secteur est spécifiquement créé pour autoriser les parkings, mais pas les constructions, et prendre en compte la nature inondable des terrains.</p> <p>Elle comprend un secteur NDb destiné à recevoir des équipements sportifs et de loisirs de plein air sans aucune construction.</p> <p><i>Enfin, elle comprend un secteur ND_{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 – Liaison A28/A13.</i></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 ND**.

Un secteur spécifique ND_{IR} est introduit ; il permet la prise en compte du projet dans le règlement qui précise que dans ce secteur sont seuls autorisés les infrastructures routières, tout équipement et ouvrage, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures, et des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de ces infrastructures.

Le présent dossier fait figurer ci-après :

- Le règlement écrit actuel de la zone ND et leurs secteurs impactés,
- Le règlement écrit après mise en compatibilité de la zone ND 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 ND_{IR}
correspondant à ...**

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS D'INCARVILLE

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone ND		<p>Caractère de la zone ND et de ses secteurs NDa et NDb :</p> <p>Il s'agit d'une zone naturelle qui doit être préservée de toute forme d'urbanisation nouvelle, tant en raison de la qualité du site, que des risques d'inondation.</p> <p>Le secteur NDa correspond aux terrains du centre commercial Leclerc affectés aux parkings. Seuls ces parkings seront autorisés dans cette zone.</p> <p>Le secteur NDb est destiné à des équipements sportifs et de loisirs.</p>	<p>Caractère de la zone ND et de ses secteurs NDa, NDb et ND_{IR} :</p> <p>Il s'agit d'une zone naturelle qui doit être préservée de toute forme d'urbanisation nouvelle, tant en raison de la qualité du site, que des risques d'inondation.</p> <p>Le secteur NDa correspond aux terrains du centre commercial Leclerc affectés aux parkings. Seuls ces parkings seront autorisés dans cette zone.</p> <p>Le secteur NDb est destiné à des équipements sportifs et de loisirs.</p> <p><i>Le secteur ND_{IR} correspond 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 ND	Article ND-1- Occupations et utilisations du sol admises	<p>Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>L'aménagement, l'extension mesurée et la transformation en habitation ou à usage d'activités des bâtiments existants et la construction de leurs annexes sous réserve qu'ils n'engendrent pas de nuisances incompatibles avec l'habitat.</p> <p>La reconstruction au même emplacement des bâtiments sinistrés. Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 12 pourront alors ne pas être appliqués, si l'application de ceux-ci rend la réalisation de la construction impossible.</p> <p>Les abris légers pour animaux.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux (eau potable, assainissement, électricité, voirie, parking, etc..., y compris les bassins de rétention des eaux pluviales), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement et qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués.</p> <p>Dans le secteur NDa, sont seuls autorisés les parkings. Ils devront être réalisés au niveau du terrain naturel (pas de remblais).</p> <p>Dans le secteur NDb, sont seuls autorisés les aménagements et installations nécessaires à des activités sportives et de loisirs, mais sans remblaiement ni construction.</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone ND et en dehors des secteurs ND_{IR}</i></p> <p>Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>L'aménagement, l'extension mesurée et la transformation en habitation ou à usage d'activités des bâtiments existants et la construction de leurs annexes sous réserve qu'ils n'engendrent pas de nuisances incompatibles avec l'habitat.</p> <p>La reconstruction au même emplacement des bâtiments sinistrés. Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 12 pourront alors ne pas être appliqués, si l'application de ceux-ci rend la réalisation de la construction impossible.</p> <p>Les abris légers pour animaux.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux (eau potable, assainissement, électricité, voirie, parking, etc..., y compris les bassins de rétention des eaux pluviales), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement et qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués.</p> <p>Dans le secteur NDa, sont seuls autorisés les parkings. Ils devront être réalisés au niveau du terrain naturel (pas de remblais).</p> <p>Dans le secteur NDb, sont seuls autorisés les aménagements et installations nécessaires à des activités sportives et de loisirs, mais sans remblaiement ni construction.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS D'INCARVILLE

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
		<p>Dans le secteur à risque d'inondation, l'extension des constructions est autorisée à condition que leur plancher bas soit réalisé au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues. Les accès doivent être réalisés au-dessus de cette cote diminuée de 20 cm.</p> <p>L'implantation des bâtiments ne devra pas gêner le libre passage des crues. De plus, tout remblaiement de terrain est limité à 50 % de sa superficie.</p> <p>La cote des plus hautes eaux est celle de la limite de la zone inondable au droit du projet.</p> <p>Dans le couloir de présomption de nuisance sonore repéré au plan de zonage par un trait ondulé, les constructions nouvelles à usage d'habitation devront présenter un minimum d'isolation phonique conforme aux dispositions de l'arrêté interministériel du 30 Mai 1996.</p>	<p>Dans le secteur à risque d'inondation, l'extension des constructions est autorisée à condition que leur plancher bas soit réalisé au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues. Les accès doivent être réalisés au-dessus de cette cote diminuée de 20 cm.</p> <p>L'implantation des bâtiments ne devra pas gêner le libre passage des crues. De plus, tout remblaiement de terrain est limité à 50 % de sa superficie.</p> <p>La cote des plus hautes eaux est celle de la limite de la zone inondable au droit du projet.</p> <p>Dans le couloir de présomption de nuisance sonore repéré au plan de zonage par un trait ondulé, les constructions nouvelles à usage d'habitation devront présenter un minimum d'isolation phonique conforme aux dispositions de l'arrêté interministériel du 30 Mai 1996.</p> <p><i>Dans le secteur ND_{IR}, sont seuls autorisés :</i></p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - <i>les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i> - <i>toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets</i> - <i>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> <hr/>
Zone ND	Article ND-2-Occupations et utilisations du sol interdites	Les occupations et utilisation du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites.	Les occupations et utilisation du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites.

2.3.3 Mise en compatibilité du plan de zonage : règlement graphique

Comme vu précédemment, la mise en compatibilité du POS est liée à la réalisation du Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 qui **nécessite la création dans les zones du POS 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 ND :

- Secteur ND_{IR}

Les surfaces de chacun des secteurs créés sont détaillées dans le paragraphe « 3.5.9 Synthèse des impacts de la mise en compatibilité » du présent dossier de mise en compatibilité.

2.3.4 Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé

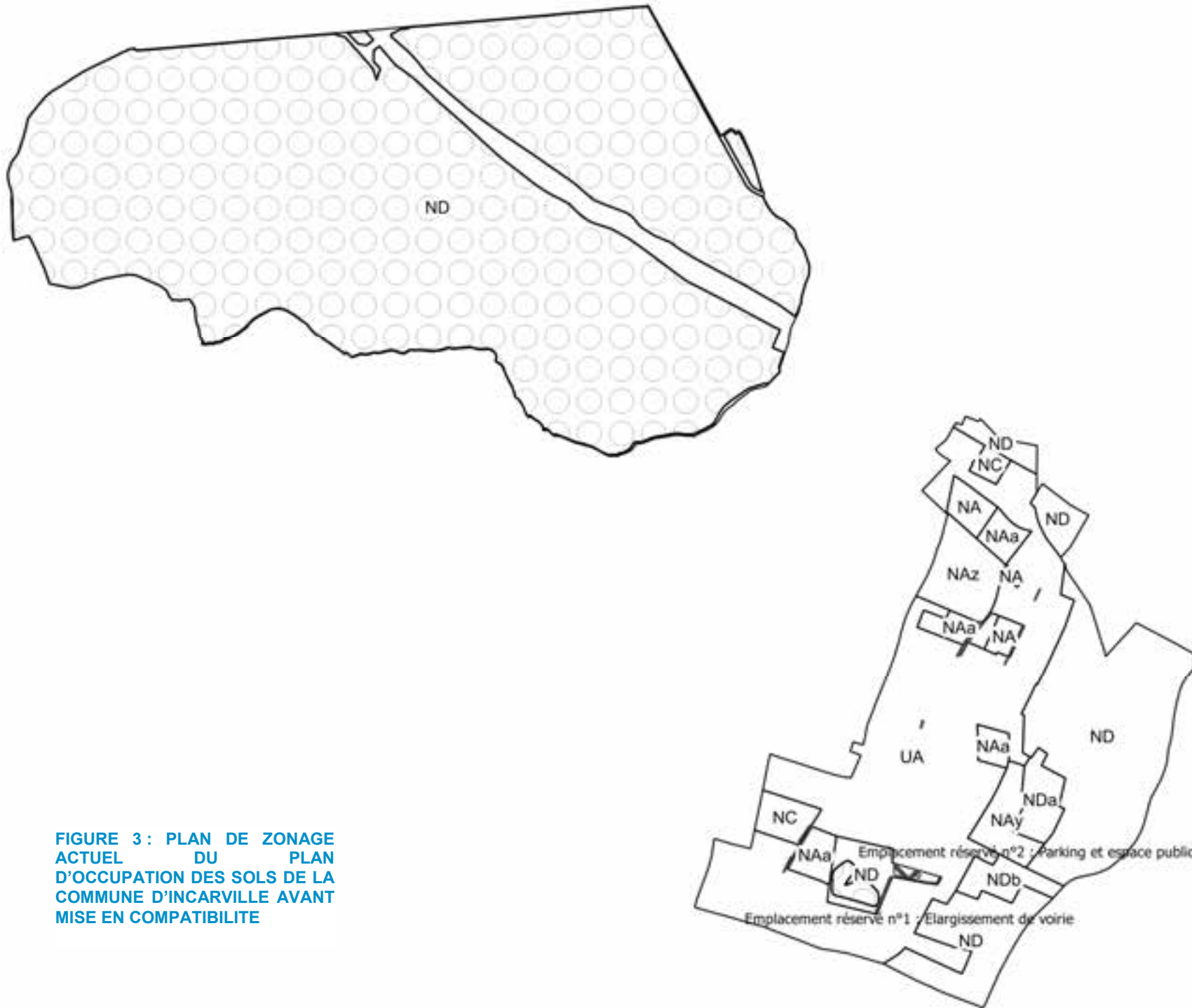
Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 **implique le déclassement d'environ 62,2 ha d'EBC** (inscrit au titre de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme).

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 PLAN DE ZONAGE DU POS

Situation actuelle avant mise en compatibilité



COMMUNE DE INCARVILLE Département de la Seine Maritime MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME
DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR : POS Approuvé le : 14/12/1989 Dernière modification le : 10/12/2007
Plan n°1 : situation avant la mise en compatibilité Echelle : 1/25000
CONTRAINTES [Circles] Espace boisé classé [X] Emplacement réservé



Source : La CREA

FIGURE 3 : PLAN DE ZONAGE ACTUEL DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE LA COMMUNE D'INCARVILLE AVANT MISE EN COMPATIBILITE

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU POS

Situation actuelle après mise en compatibilité

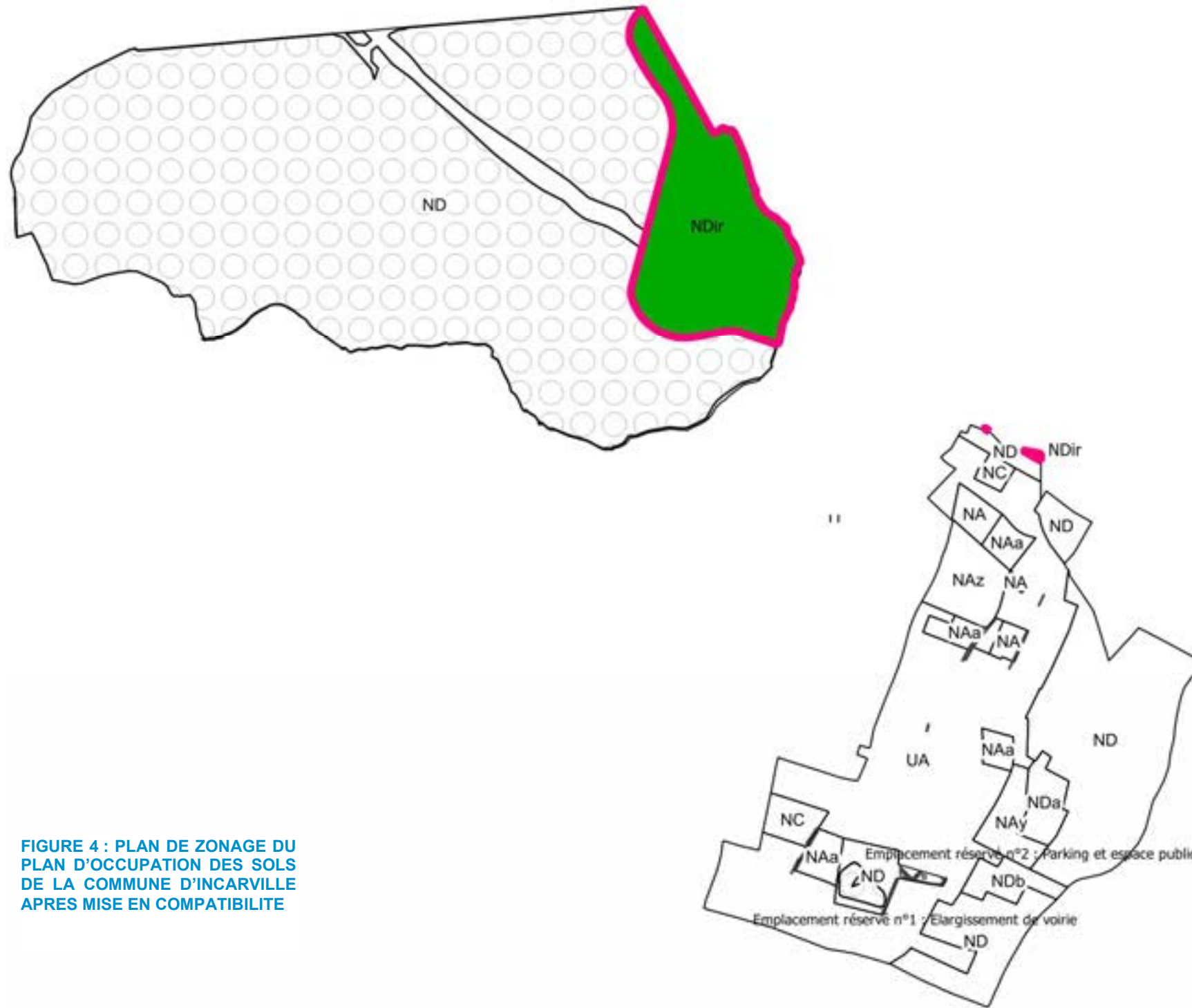


FIGURE 4 : PLAN DE ZONAGE DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE LA COMMUNE D'INCARVILLE APRES MISE EN COMPATIBILITE

COMMUNE DE INCARVILLE Département de la Seine Maritime MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	
DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR : POS Approuvé le : 14/12/1989 Dernière modification le : 10/12/2007	
Plan n°2 : situation après la mise en compatibilité Echelle : 1/25000	
CONTRAINTES ☐ Espace boisé classé ☒ Emplacement réservé □ Bande d'utilité publique	
MISE EN COMPATIBILITE ■ NDir	
0 500 1000 m 	
Source : La CREA	

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS d'Incarville

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 POS sont compatibles avec l'ensemble des documents d'urbanisme et de planification hormis le SCoT Seine Eure et Forêt de Bord 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 POS	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
Autorisation des affouillements et exhaussements (emprise du projet)	Topographie	La bande est comprise entre 60 m et 115 m NGF.	La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -4 m et +1 m.	Favoriser le réemploi des matériaux. Situer les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles.
	Eaux superficielles	La bande intercepte un talweg orienté nord-ouest sud-est.	Modification du réseau de surface.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels.
	Cadre de vie	La bande EPDUP intercepte l'A13, la RD6015 et 2 chemins; une ligne de télécommunication le long de la RD6015.	Incidences potentielles sur ces réseaux par les affouillements et exhaussements.	Rétablir les réseaux en concertation avec les gestionnaires. Etudier les rétablissements routiers et sylvicoles à l'étape de l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF).
	Sylviculture	La bande traverse la forêt de Bord-Louviers.	Effets de substitution, de coupure et de bordure.	Limiter les emprises sur les parcelles forestières. Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les déboisements.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	GR222A et 2 sites archéologiques connus en lisière de la forêt de Bord.	Coupure d'un chemin de Randonnée.	Etudier le rétablissement de l'itinéraire de randonnée.

Modification du POS	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
	Risques	Aléa moyen du risque de mouvement de terrain par retrait-gonflement des sols argileux TMD sur l'A13	Création d'un risque TMD du fait de l'interception avec l'A13 Risque d'effondrement de terrain.	Prendre des mesures vis-à-vis du phénomène de retrait-gonflement des sols argileux.
	Patrimoine naturel	1 ZNIEFF de type I et 1 ZNIEFF de type II ; 62,2 ha d'EBC ; plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées; une espèce végétale patrimoniale ; continuités écologiques (réservoir de biodiversité des milieux boisés : forêt de Bord-Louviers).	Incidences potentielles : dégradations et destructions d'habitats temporaires ou permanentes. Création de délaissés de milieux boisés. Rupture de continuités écologiques. 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 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. Baliser les zones sensibles en phase travaux.
	Paysage	Plateau et coteaux boisés de la forêt de Bord-Louviers	Impact sur les boisements de la forêt de Bord-Louviers.	En forêt de Bord-Louviers, consolider les structures boisées impactées. Accompagner les bretelles induites au niveau du raccordement avec l'A13 et l'A154 de plantations essentiellement arbustives. Aménager les abords des 3 bassins.
Création d'une bande au règlement différencié, au niveau de la zone ND	Occupation du sol	68,7 ha de zone naturelle (ND)	Création de zonage ND _{ir} non dédié au milieu naturel.	Suite aux travaux, modifier si nécessaire le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec ces modifications. Organiser un AFAP. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les boisements impactés. Préserver les emprises agricoles et naturelles en phase travaux et restauration.
Déclassement d'EBC	Patrimoine naturel	EBC de la forêt de la forêt de Bord-Louviers	Possibilité de destruction de 62,2 ha de boisements EBC.	Limiter les emprises travaux au sein des EBC. Limiter les déboisements des EBC au strict nécessaire des emprises du tracé.

3.1.4 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Les sites Natura 2000 les plus proches de la commune d'Incarville sont la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine d'Amfreville à Gaillon » et la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Terrasses alluviales de la Seine », respectivement situés à environ 6,2 et 6,4 km de la bande d'EPDUP lorsqu'elle traverse la commune d'Incarville. Compte-tenu de la localisation de la ZSC et de la ZPS en dehors de la commune, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre la commune d'Incarville et la ZSC et la ZPS, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC et de la ZPS.

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 POS. 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 POS d'Incarville, 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 POS ;
- 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 porteront 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.

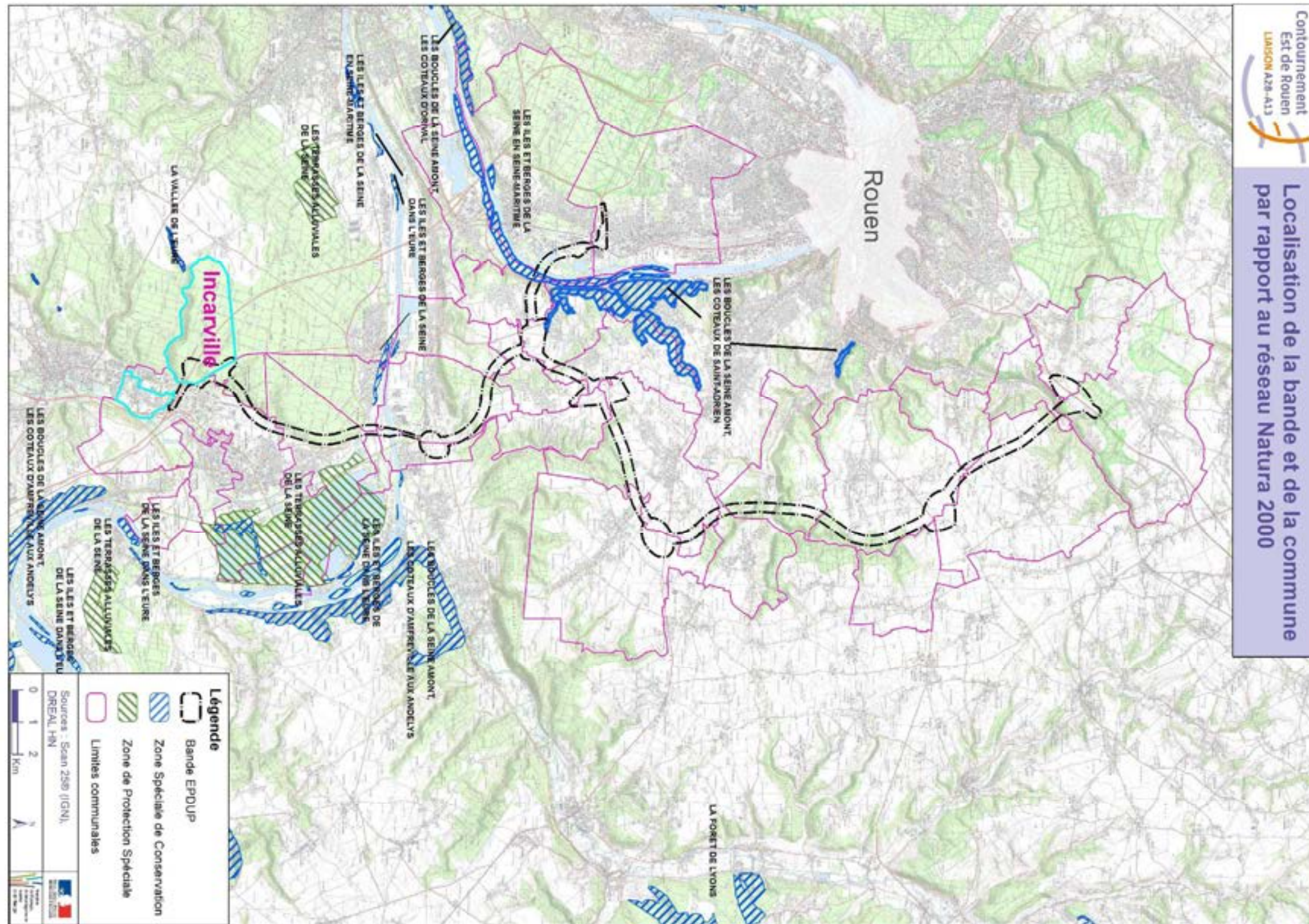


FIGURE 5 : SITES NATURA 2000 DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LA BANDE

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 POS d'Incarville doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine Eure Forêt de Bord ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands ;
- Le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE) de Haute-Normandie ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Haute-Normandie ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE).

La commune d'Incarville ne s'inscrit dans aucun Plan de Protection contre les Risques.

L'articulation de la mise en compatibilité du POS 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 POS AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Incarville
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. Limiter les déboisements aux strictes emprises nécessaires au tracé. Compensation des milieux boisés 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 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.	Des dispositifs de collecte et de traitement des eaux sont prévus pour limiter les risques de pollution.
		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 par un PPE de captage AEP.
	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.	La bande traverse un seul talweg qui sera rétabli par un ouvrage hydraulique.
		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 et ne traverse aucune zone inondable.	
Futur SDAGE (2016-2021) en cours de consultation Les défis sont globalement les mêmes que dans le SDAGE 2010-2015.	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.	Des dispositifs de collecte et de traitement des eaux sont prévus pour limiter les risques de pollution. La commune n'est concernée par aucun PPE de captage d'AEP. Une attention particulière sera portée sur les opérations de maintenance, lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
Disposition 30 - Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques. Disposition 31 - Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages.			

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Incarville
Les dispositions supplémentaires concernant le projet sont:	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 est prévu d'être rétabli par un ouvrage hydraulique.
		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.	
	Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Disposition 83 - Eviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides.	Le projet ne traverse aucune zone humide.
		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.	La commune n'est concernée par aucun PPRi.
Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE mars 2013) de Haute-Normandie	Défi 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités	Disposition 140 - Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau.	Les eaux pluviales du projet sont collectées et traitées par un réseau d'assainissement. 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.
		Orientation 34 - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées.	
		Disposition 142 - Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets.	
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.

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Incarville
		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.
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine Eure et Forêt de Bord	Axe 2: Préserver les zones d'intérêt écologique. Prise en compte de la protection des zones humides. Construire la Trame Verte et Bleue du territoire du SCoT.	Préservation des espaces, de leur spécificité et de leur fonctionnalité par une éventuelle restauration et une gestion adaptée pour les zones aquatiques et humides connexes, les zones boisées et les coteaux crayeux. Conservation des haies, des vergers, des arbres têtards par un renouvellement progressif et continu. Conservation des arbres creux et sénescents. Lutte contre les espèces invasives. Les projets d'urbanisation ne devront pas conduire à la destruction ou la dégradation des zones humides. Des exceptions pourront être accordées pour les projets dont l'intérêt général aura été démontré, ainsi que l'impossibilité de les réaliser à l'écart des zones humides, et sous réserve de compenser les impacts par la création de nouvelles zones humides. Les corridors ne pourront pas faire l'objet d'ouverture à l'urbanisation intégrale de leurs emprises.	Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les zones naturelles. La commune n'est concernée par aucune zone humide.
	Axe 3: La préservation des zones agricoles et forestières. La réalisation des zones tampons en interface avec les espaces agricoles et naturels.	Les espaces agricoles accueillent en premier lieu les exploitations agricoles (bâtiments, ouvrages). Les équipements d'intérêt général et les infrastructures routières y sont admis sous réserve d'être limités et argumentés sur leur nécessité technique quant à leur localisation. Tout défrichement significatif d'un espace boisé (environ 1 ha) devra faire l'objet d'une compensation par reboisement si perte de biodiversité. Création d'interfaces vertes d'une profondeur variant de 5 mètres (largeur minimale) à 10 mètres au contact de la zone naturelle ou agricole.	Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les parcelles forestières. Les boisements détruits seront compensés.
	Axe 6: Les Grandes Composantes Sensibles du Paysage. Les grandes crêtes paysagères des vallées de la Seine, de l'Eure, de l'Iton et de l'Andelle.	Concernant le cône de vue et panorama de la Côte des Deux amants, les infrastructures routières situées dans ce panorama doivent avoir les impacts visuels les plus restreints possibles. Le plus souvent boisées, ces lignes de crête doivent être conservées en l'état pour prévenir les impacts lourds dans le grand paysage. Ces crêtes seront protégées des implantations et des constructions qui devront s'établir en recul des lignes de visibilité perceptibles à partir des vallées.	Des aménagements paysagers sont prévus.
	Axe 7: Intégrer le risque inondation dans les projets d'aménagement. Prendre en considération les risques technologiques.		La commune n'est concernée par aucun PPRi.
Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté	Orientation 1: Compléter le développement local par un développement de l'habitat qualitatif.		Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH.

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Incarville
d'Agglomération Seine-Eure (CASE 2012-2017)	Orientation 2: Proposer dans les centres urbains un habitat nouveau, en lien avec les services développés et avec un environnement urbain requalifié.		
	Orientation 3: Introduire partout la diversité des produits de l'habitat		
	Orientation 4: Rester en alerte dans le domaine de l'accueil des populations réclamant un habitat ou un hébergement spécifique		
	Orientation 5: Etre à l'écoute des besoins et des attentes pour produire mieux demain		
Plan des Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE)	Objectif 1: Accompagner et soutenir le développement urbain de l'agglomération	<p>Le PDU développe 4 objectifs spécifiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau de transports urbains, avec un axe majeur à matérialiser entre Louviers et Val-de-Reuil. 2. une réduction significative de la place de l'automobile dans les Centres Urbains (LOUVIERS principalement) au profit des modes doux. 3. une intermodalité entre les modes à accroître (Gare de Val-de-Reuil et Centre de Louviers). 4. la définition d'un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure. 	La liaison A28-A13 est citée dans le document et est intégrée aux scénarios, sa représentation cartographique comportant plusieurs variantes. Ainsi, des mises à jour seraient à opérer dans le texte et les illustrations lors de la révision du PDU.
	Objectif 2: Mieux satisfaire les besoins de mobilité		
	Objectif 3: Préserver l'environnement et le cadre de vie		

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 POS d'Incarville.

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 ;
- Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes) ;
- 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 840ha et compte environ 1338 habitants (INSEE, 2011).

La commune d'Incarville est environnée de 5 communes limitrophes : le Vaudreuil (3665 habitants), Val-de-Reuil (13233 habitants), Tostes (444 habitants), Louviers (17697 habitants) et Montaure (1023 habitants).

La commune d'Incarville adhère à la Communauté d'Agglomération Seine Eure (CASE)

3.4.2 Topographie

La bande EPDUP est implantée sur le plateau et coteaux boisés de la forêt de Bord-Louviers. La topographie y varie avec des altimétries de l'ordre de 60 à 115 m NGF.

3.4.3 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte un talweg d'orientation Nord-Ouest/Sud-Est.

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

Secteurs artificialisés

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

La maison forestière d'Incarville présente dans la bande EPDUP au sud de l'A13 en lisière de la forêt de Bord-Louviers, actuellement en ruine, est prévue d'être détruite. Par ailleurs, le long de l'A13, une aire d'accueil des gens du voyage est implantée à proximité de la maison forestière d'Incarville.

Réseaux et servitudes

La bande intercepte la RD6015 et l'A13 et 2 voiries locales « le chemin du Sanglier » et « le chemin du Vallot ».

La bande est concernée par une ligne de télécommunication le long de la RD6015.

3.4.5 Sylviculture

La bande EPDUP passe au niveau de la Forêt de Bord-Louviers, qui est soumise au régime forestier.

3.4.6 Patrimoine historique, tourisme et loisirs

La bande passe au niveau de 2 sites archéologiques connus de la forêt de Bord : « ONF 00249 » et « ONF 00248 ». Il s'agit respectivement d'une villa gallo-romaine et d'une enceinte de l'âge de fer.

La bande intersecte le GR222A.

3.4.7 Risques naturels et technologiques

Risques naturels

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

Risques technologiques

La bande passe au niveau de l'A13 générant un risque de transport de matières dangereuses, imposant ainsi des servitudes.

3.4.8 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse une ZNIEFF de type I dite « les Vauloines » et une ZNIEFF de type II dite « la Forêt de Bord, la forêt de Louviers, le Bois de Saint-Didier », au niveau de la forêt de Bord-Louviers.

Elle traverse des Hêtraies-Chênaies acidophiles à Houx (9120-2), habitat d'intérêt communautaire, ainsi que des boisements mixtes et de feuillus.

Concernant le réseau écologique, on note que la forêt de Bord-Louviers constitue un réservoir de biodiversité de milieux boisés identifié par le SRCE de Haute Normandie.

La bande EPDUP passe au niveau d'environ 62,2 ha d'Espaces Boisés Classés qui correspondent à une partie de la Forêt de Bord-Louviers.

Plusieurs espèces faunistiques remarquables ont été contactées au sein de la bande EPDUP ou à proximité immédiate :

- Lépidoptères : Sylvain azuré dans la forêt de Bord-Louviers ;
- Orthoptères : Criquet des pins dans la forêt de Bord-Louviers, Conocéphale gracieux en lisière ;
- Reptiles : Orvet fragile, au niveau de la forêt de Bord-Louviers ;
- Oiseaux : Bondrée apivore et Pic noir dans la forêt de Bord-Louviers.
- Mammifères terrestres : Ecureuil roux dans la forêt de Bord-Louviers ;
- Chiroptères : Murin d'Alcathoé, Murin de Natterer, Murin à moustache, Pipistrelle de Nathusius, Noctule de Leisler et Oreillard roux/gris dans la forêt de Bord-Louviers.

Une espèce végétale patrimoniale a été contactée au sein de la bande EPDUP dans ce secteur : la Molène à fleurs denses.

3.4.9 Paysage

La bande traverse le plateau et coteaux boisés de la forêt de Bord-Louviers.

Sur le territoire des communes d'Incarville, la lisière Sud-Est de la forêt de Bord Louviers représente une zone sensible, en contact direct avec les infrastructures liées à l'activité humaine.

Cette forêt classée en ZNIEFF de type 2, hêtraie et chênaie importante pour la région est déjà impactée par plusieurs grandes voies de circulation (A13, RD 6015, ...). L'urbanisation alentour consiste surtout en zones d'activités industrielles et commerciales, peu sensibles vis-à-vis des infrastructures routières dont elles tirent au contraire bénéfice.

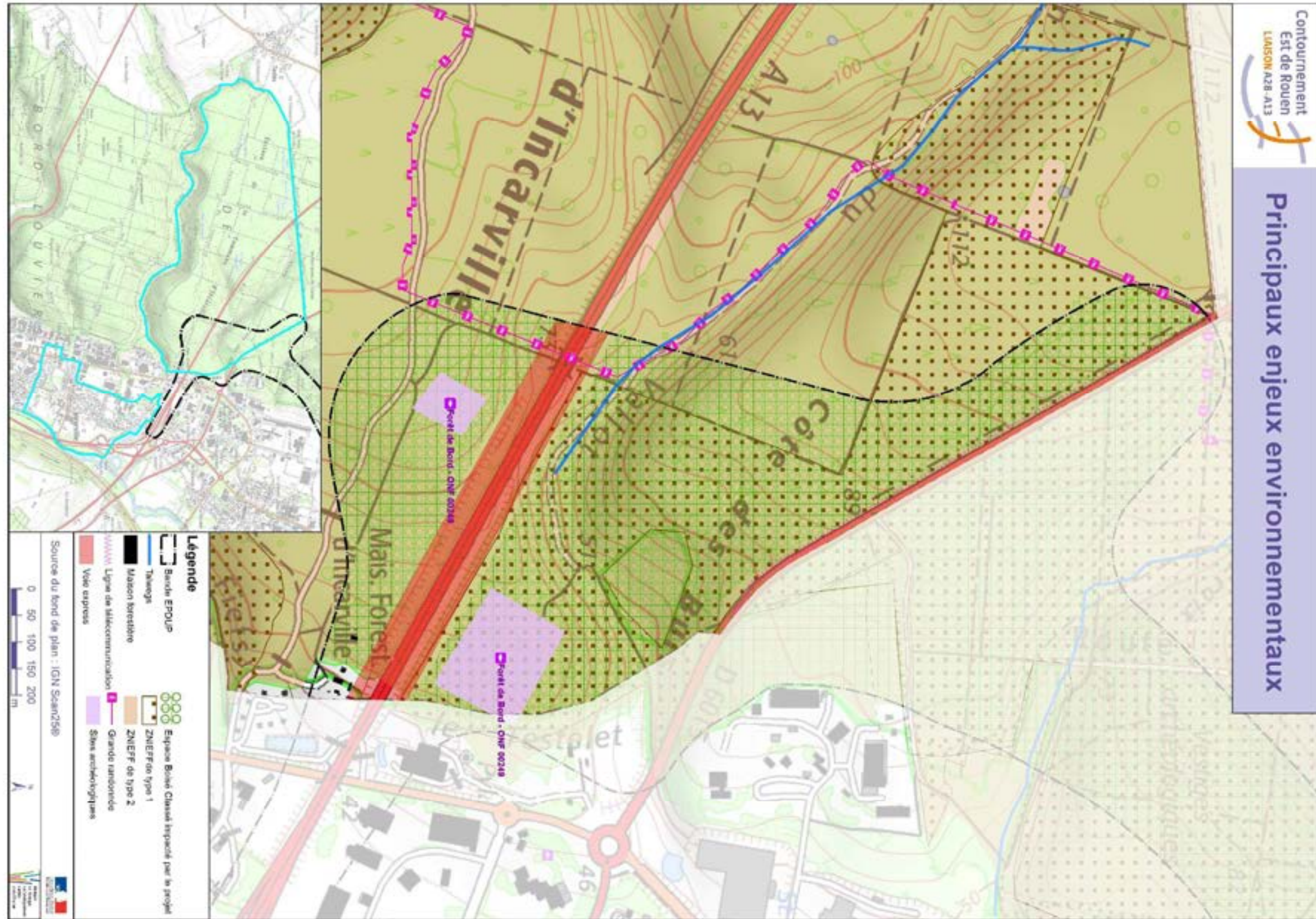


FIGURE 6 : PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP

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

La bande s'inscrit dans le zonage ND du POS. La mise en compatibilité transforme cette zone en secteurs ND_{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 POS d'Incarville 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 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 POS 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 le secteur ND_{IR} créé 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. Le projet alterne déblais et remblais. La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -4 m et +1 m.


Mesures


 Réutiliser le plus possible, les matériaux de bonnes qualités mécaniques, 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 Communauté d'Agglomération Seine-Eure 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 du règlement de la zone ND du POS au sein du secteur ND_{IR} créé par la mise en compatibilité autorisant les exhaussements et affouillements pourrait avoir un impact sur les eaux de surface.

Ces impacts concernent la modification du réseau de surface (caractère quantitatif et qualitatif des écoulements d'eau pluviale dans le talweg orienté nord-ouest sud-est).

Mesures

 Rediriger toutes les eaux issues du chantier vers les 3 bassins de rétention et de traitement préalablement construits ou vers des bassins d'assainissement provisoires.

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 3 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.

Etablir une procédure d'alerte et d'intervention pour anticiper les cas d'accident sur le tracé et de déversement de produit sur la chaussée. Cette procédure assurera :

- l'intervention rapide sur site et l'identification du produit déversé,
- la fermeture de la vanne en sortie du bassin de rétention pour piéger le contaminant dans le bassin tampon,
- le curage et l'excavation du terrain au niveau du fossé,

- le curage et le nettoyage du bassin,
- l'information des propriétaires de captages pouvant être impactés.

→ Suivre la qualité des rejets des eaux de bassin 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.

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 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 POS 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. Le projet n'impactera pas de bâti sur la commune d'Incarville excepté la maison forestière qui est en ruine.

Le projet intersecte l'A13, la RD6015 et les chemins du Sanglier et du Vallot. Dans le cadre du projet, le rétablissement de la RD6015 est prévu par un passage inférieur au niveau du diffuseur. Le rétablissement des voiries locales n'est quant à lui pas étudié à ce stade. Il le sera lors des études d'aménagements fonciers agricole et forestier afin de réaliser une restructuration cohérente du secteur.

Le projet est susceptible d'intercepter tous les réseaux compris dans la bande, à savoir une ligne de télécommunication.

Mesures

↔ Adapter les emprises travaux afin d'éviter d'impacter les bâtiments.

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.

↔ 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.

↔ En concertation avec la commune, compenser les éventuelles destructions d'équipements (notamment la maison forestière d'Incarville).

↔ 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 préfetures 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.

3.5.4 Sylviculture

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 au niveau de la forêt de Bord-Louviers, dans environ 62,2 ha de forêt. Il s'agit d'une forêt soumise au régime forestier.


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. Elles sont estimées à un peu plus de 26,1 ha.


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 l'impact sur les boisements et réduire les effets de substitution et de coupure.

 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.

↔ 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 4.3.5 Sylviculture et 4.8.3 Environnement humain du tome 2.1 de l'étude d'impact.

3.5.5 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 le secteur A_{IR}, ND_{IR} créé par la mise en compatibilité.

La bande EPDUP passe au niveau de 2 zones archéologiques connues dans la forêt de Bord-Louviers.

Le projet interceptera le GR222A.

Mesures

Conformément aux dispositions du décret n°2024-490 du 3 juin 2024 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, elles seront ajoutées aux zones déjà identifiées dans le document d'urbanisme. Cela permettra d'éviter l'impact futur sur ces zones. Des fouilles de sauvegarde pourront être préconisées par la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) et des fouilles de sauvetage seront programmées en cas de découvertes 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 les modalités de rétablissement du chemin 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.

3.5.6 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 le secteur ND_{IR} créé par la mise en compatibilité.


Un risque lié aux transports de matières dangereuses est généré par l'intersection du projet avec l'A13.

Des risques de mouvement de terrain liés au phénomène de retrait-gonflement des sols argileux existent sur toute la bande.

Mesures

 Améliorer une partie des sols naturels en place par l'intermédiaire d'une purge substituée en matériaux nobles ou traités, évitant ainsi le retrait-gonflement des argiles qui touche l'horizon superficiel du sol, celui-ci étant sensible à l'évaporation.

 Faciliter l'accès des secours sur la liaison A28-A13 afin de limiter l'impact lié à l'exposition des usagers de l'infrastructure aux matières dangereuses.

 Mettre en place des dispositions constructives pour limiter le risque de mouvement de terrain lié au retrait gonflement des sols argileux.

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.

3.5.7 Patrimoine naturel

Impacts

La bande dédiée au projet concerne 68,7 ha de zones naturelles ND qui deviendront ND_{IR}. Ce sont des milieux boisés en forêt de Bord-Louviers. 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 Bord, la forêt de Louviers, le Bois de Saint-Didier », et la ZNIEFF de type I « les Vauloines ».

Le projet engendrera la destruction de milieux naturels (habitats boisés), ainsi que d'habitats d'espèces (emprises des travaux et du projet).

Des dégradations d'habitats naturels et d'habitats d'espèces seront également engendrées par le projet, et sont issues de :


- Pollutions de l'air (émissions de poussières en phase chantier, par la circulation des engins, circulation automobile en phase exploitation) ;
- Pollutions des milieux naturels liées à l'exploitation et l'entretien de la voirie (pollutions accidentelles, chroniques ou saisonnières) ;
- Introduction/prolifération d'espèces exotiques envahissantes.


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).

Le projet impactera également les continuités écologiques (continuités boisées principalement).

Par ailleurs, la mise en compatibilité consiste dans le déclassement d'environ 62,2 ha d'Espaces Boisés Classés ce qui aura pour impact de supprimer les mesures de préservation qui en découlent.

Mesures

 Réaliser une expertise arboricole des milieux boisés de la forêt de Bord-Louviers au sein des zones de travaux avant le démarrage de chantier pour éviter la destruction d'individus (juvéniles non volants et individus en hibernation dans les gîtes arboricoles notamment).

 Baliser les zones sensibles telles que les zones boisées de la forêt de Bord-Louviers 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 corrélés 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.

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 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.

3.5.8 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 le secteur ND_{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.

Déjà impacté par de nombreuses infrastructures (RD 6015, A13, ...), et une urbanisation périphérique (Pont de l'Arche, Léry, Incarville, ...), le massif forestier de Bord-Louviers sera très sensible au passage du projet. Le passage en coteau Est de la forêt limitera cependant l'impact de son tracé.

- Impact fort du tracé sur la forêt, par morcellement ponctuel et atteinte aux lisières au niveau du raccordement avec l'A13 générateur d'un échangeur, de bretelles, giratoires et délaissés complexes.
- Impact faible sur l'environnement industriel et commercial de Val-de-Reuil et d'Incarville (parc d'affaires des Portes).

Le photomontage ci-après permet de visualiser l'insertion de l'ouvrage sur la commune d'Incarville.



FIGURE 7 : VUE SUR L'ÉCHANGEUR DU PARC D'AFFAIRES « DES PORTES » A INCARVILLE [VEGETUDE] (VUE NON CONTRACTUELLE)

Mesures

↓ Intégrer le tracé en lisière de forêt : reconstitution de lisière étagée (arbres intermédiaires et arbustes d'essences locales) visant à cicatiser et renforcer cette structure. Compléments en bosquets sur le coteau afin de limiter l'impact visuel pour l'habitat.

↓ Réaliser une étude spécifique concernant le complexe d'échangeurs au niveau d'Incarville afin d'intégrer les nouvelles bretelles et les délaissés dans leur environnement.

↓ Accompagner les 3 bassins d'une végétation de ripisylve visant à atténuer leur perception visuelle depuis l'habitat local (Incarville) et depuis le tracé pour l'utilisateur.

↓ En forêt de Bord-Louviers, consolider les structures boisées impactées, afin d'assurer leur pérennité dans le respect des contraintes de sécurité liées à l'infrastructure autoroutière.

↓ Accompagner les bretelles induites au niveau du raccordement avec l'A13 et l'A154 de plantations essentiellement arbustives, inspirées de la végétation existante, respectant les cônes de visibilité, impératifs à la sécurité de l'utilisateur.

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.

3.5.9 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 d'EPDUP ;
- reclasser les Espaces Boisés Classés non consommés au sein de la bande.

Interaction avec d'autres projets prévus par le POS

Cette partie se veut le pendant de « l'analyse des effets cumulés » présente dans le dossier de l'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 POS, 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 d'Incarville, aucune orientation d'aménagement ni emplacement réservé ne sont impactés par le projet.

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

Type de zone	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 – donnée à titre indicatif
ND	68,7	622,7	11	33,2
Autres (U, AU, A et d'autres sous-zones de type N)	-	86	-	-
Total	68,7	708,7	0,1	33,2

Par ailleurs, le projet nécessite le déclassement d'environ 62,2 ha d'EBC au sein de la bande EPDUP. A l'échelle de l'emprise du projet cela ne représenterait normalement qu'environ 26,1 ha au final du boisement réellement détruits.

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

Les sites Natura 2000 les plus proches de la commune d'Incarville sont la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine d'Amfreville à Gaillon » et la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Terrasses alluviales de la Seine », respectivement situées à environ 6,2 et 6,4 km de la bande d'EPDUP lorsqu'elle traverse la commune d'Incarville. Ainsi, les modifications effectuées dans le POS n'auront pas d'effets directs d'emprises sur la ZSC et la ZPS.

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 constitue 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 et de la ZPS en dehors de la commune et de l'absence de lien, en particulier hydraulique, entre la commune d'Incarville et la ZSC et la ZPS, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC et de la ZPS.

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.

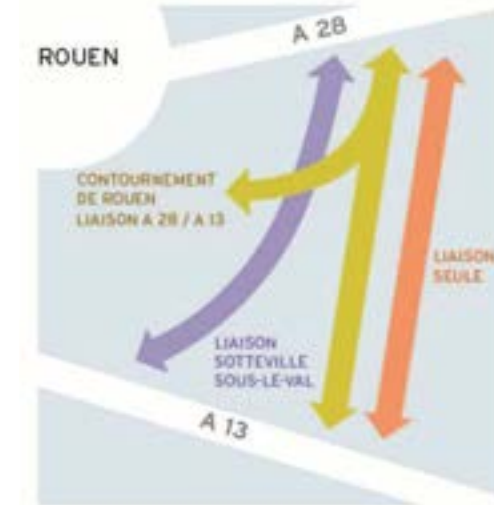


FIGURE 8: SCHEMA DES VARIANTES DU PROJET DE LIAISON A28-A13

Ces études ont permis de déterminer une variante préférentielle qui a servi de base pour la définition de la bande d'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 d'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 POS :
 - Emprise de la bande d'EPDUP par type de zone ; à ce stade, l'emprise correspond à la bande d'EPDUP ;
 - Emprise de la bande d'EPDUP dans les EBC.
- Réalisation du projet (avant modification du POS) :
 - Emprise du projet par type de zone, comprenant les mesures compensatoires et les dépôts de terre ;
 - Emprise des boisements déclassés réellement détruits.
- Evolution du POS : intégration sur le moyen ou long terme du projet dans le POS 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 ND	68,7	33,2		
EBC	62,2	26,1		

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 POS 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 de la zone ND

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS D'INCARVILLE

Zone ND		<p>Caractère de la zone ND et de ses secteurs NDa, NDb et ND_{IR} :</p> <p>Il s'agit d'une zone naturelle qui doit être préservée de toute forme d'urbanisation nouvelle, tant en raison de la qualité du site, que des risques d'inondation. Le secteur NDa correspond aux terrains du centre commercial Leclerc affectés aux parkings. Seuls ces parkings seront autorisés dans cette zone. Le secteur NDb est destiné à des équipements sportifs et de loisirs. Le secteur NDIR 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 ND	Article ND-1- Occupations et utilisations du sol admises	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone ND et en dehors des secteurs ND_{IR}</u></p> <p>Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>L'aménagement, l'extension mesurée et la transformation en habitation ou à usage d'activités des bâtiments existants et la construction de leurs annexes sous réserve qu'ils n'engendrent pas de nuisances incompatibles avec l'habitat.</p> <p>La reconstruction au même emplacement des bâtiments sinistrés. Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 12 pourront alors ne pas être appliqués, si l'application de ceux-ci rend la réalisation de la construction impossible.</p> <p>Les abris légers pour animaux.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux (eau potable, assainissement, électricité, voirie, parking, etc..., y compris les bassins de rétention des eaux pluviales), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement et qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués.</p> <p>Dans le secteur NDa, sont seuls autorisés les parkings. Ils devront être réalisés au niveau du terrain naturel (pas de remblais).</p> <p>Dans le secteur NDb, sont seuls autorisés les aménagements et installations nécessaires à des activités sportives et de loisirs, mais sans remblaiement ni construction.</p> <p>Dans le secteur à risque d'inondation, l'extension des constructions est autorisée à condition que leur plancher bas soit réalisé au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues. Les accès doivent être réalisés au-dessus de cette cote diminuée de 20 cm. L'implantation des bâtiments ne devra pas gêner le libre passage des crues. De plus, tout remblaiement de terrain est limité à 50 % de sa superficie. La cote des plus hautes eaux est celle de la limite de la zone inondable au droit du projet.</p> <p>Dans le couloir de présomption de nuisance sonore repéré au plan de zonage par un trait ondulé, les constructions nouvelles à usage d'habitation devront présenter un minimum d'isolation phonique conforme aux dispositions de l'arrêté interministériel du 30 Mai 1996.</p> <p><u>Dans le secteur ND_{IR}, sont seuls autorisés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.
Zone ND	Article ND-2- Occupations et utilisations du sol interdites	Les occupations et utilisation du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites.