



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	Servitude d'urbanisme	11
2.2	Conclusion sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de contournement Est.....	12
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	20
2.3.4	Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé20	

3	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de Léry.....	23
3.1	Résumé non technique.....	23
3.2	Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	26
3.2.1	Rappel du contexte réglementaire	26
3.2.2	Objectifs de l'évaluation environnementale	26
3.2.3	Contenu de l'évaluation environnementale.	28
3.3	Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes	29
3.4	Analyse de l'état initial de l'environnement	35
3.4.1	Présentation générale de la commune	35
3.4.2	Topographie	35
3.4.3	Eaux superficielles.....	35
3.4.4	Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes).....	35
3.4.5	Agriculture/Sylviculture	35
3.4.6	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	35
3.4.7	Risques naturels	36
3.4.8	Patrimoine naturel.....	36
3.4.9	Paysage	36
3.5	Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures	38
3.5.1	Topographie	38
3.5.2	Eaux superficielles.....	38
3.5.3	Biens et cadre de vie.....	39
3.5.4	Agriculture/Sylviculture	40
3.5.5	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	41
3.5.6	Risques naturels	42
3.5.7	Patrimoine naturel.....	42
3.5.8	Paysage	43
3.5.9	Synthèse des impacts de la mise en compatibilité.....	45
3.6	Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures	46
3.7	Justification de la mise en compatibilité	46

3.8 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité..... 47

3.9 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale..... 48

Annexe **49**

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 de Léry avant mise en compatibilité.....	21
Figure 4 : Plan de zonage du Plan d'occupation des sols de la commune de Léry après mise en compatibilité	22
Figure 5 : Sites Natura 2000 dans les communes traversées par la bande	27
Figure 6: Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP	37
Figure 7 : Vue sur l'ouvrage de franchissement de la vallée de l'Eure et de la Seine, depuis la cote « des Deux Amants » [VEGETUDE] (vue non contractuelle)	44
Figure 8: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13.....	46

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.....	30
Tableau 2 : Surface concernée par la bande EPDUP pour chaque zone du POS	45
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme .	47

1 Objet du dossier et présentation du projet

1.1 Objet du dossier

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

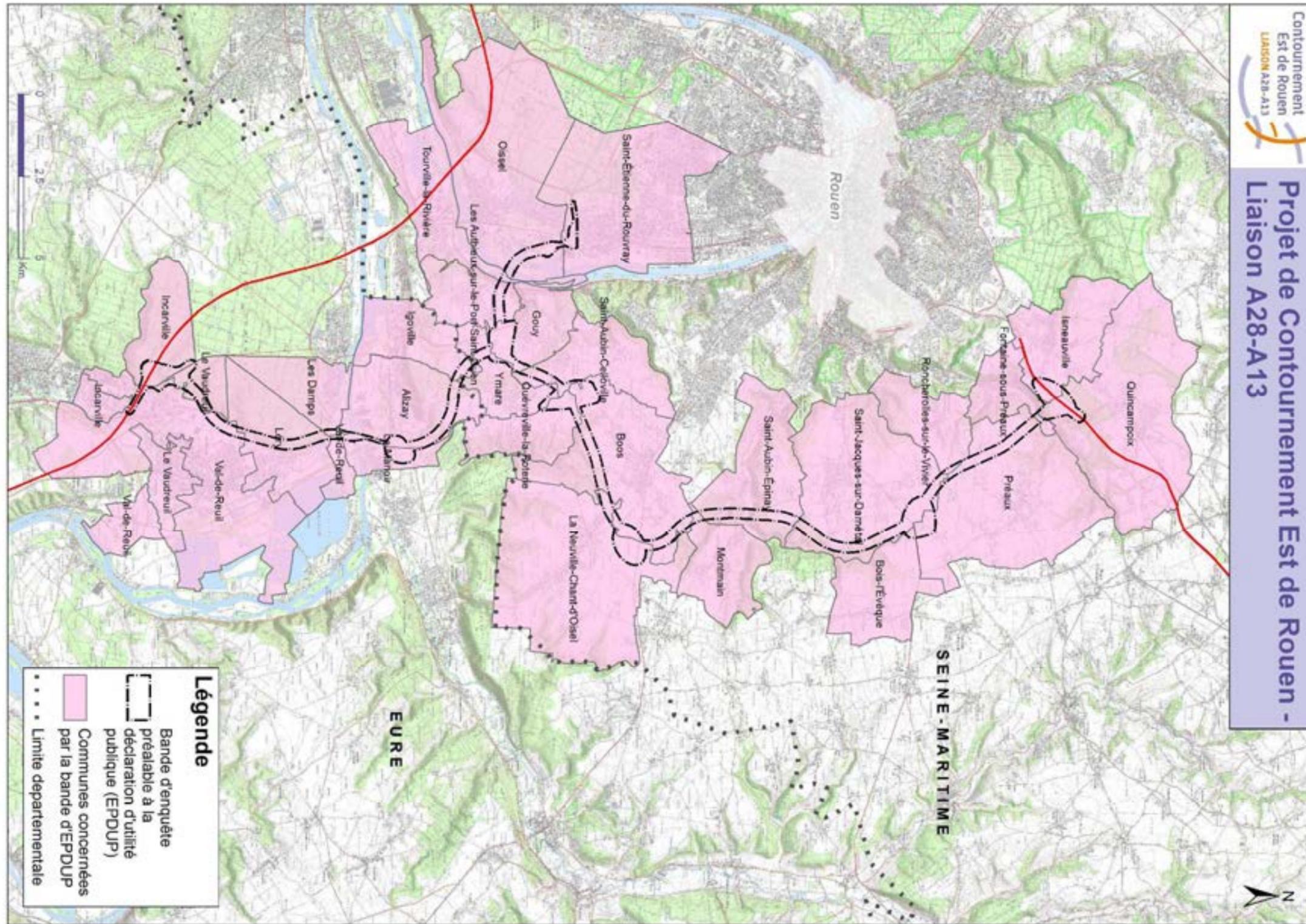


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIEE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES CONCERNEES PAR CELLE-CI

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 compatibilité² 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 41,5km 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 du Léry** dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 22/04/2010. A noter qu'une révision du POS en PLU (Plan Local d'Urbanisme) est en cours.

La mise en compatibilité du POS est liée à la réalisation du projet d'infrastructure routière : Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 **qui nécessite la création dans les zones du 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 approuvé 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 les sous-secteurs créés 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 les zones ND et NAb :

Zone ND

La zone ND est « une zone non équipée constituant un espace naturel qui doit être préservé de toute forme d'urbanisation en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui le composent ».

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

- **Article ND-1** (occupations et utilisations du sol admises) : la rédaction de l'article ND-1 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.
- **Article ND-2** (occupations et utilisations du sol admises) : la rédaction actuelle est directement conditionnée par l'article ND-1. Il n'y a donc pas lieu de modifier cet article. Seul l'article ND-1 nécessite d'être modifié.

La zone ND n'est donc pas compatible avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Zone NAb

La zone NAb est « une zone destinée à la réalisation d'équipements d'hébergement ou d'activités liées aux loisirs ».

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

- **Article NAb-1** (occupations et utilisations du sol admises) : la rédaction de l'article NAb-1 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.

- **Article NAb-2** (occupations et utilisations du sol admises) : la rédaction actuelle est directement conditionnée par l'article NAb-1. Il n'y a donc pas lieu de modifier cet article. Seul l'article NAb1 nécessite d'être modifié.

La zone NAb n'est donc pas compatible avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13

2.1.3 Le plan de zonage

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

2.1.4 Servitude 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 de Léry 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 routier sur le territoire de Léry.

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 DE LERY

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
Chapitre II.1 Zone NAb, de la deuxième partie « Justification du POS »	<p><u>II.1 - La zone d'urbanisation future (NA) et. les secteurs urbanisables immédiatement sous conditions (NAa et NAz)</u> Ces zones et secteurs constituent l'extension à court, moyen et long terme du village actuel. <u>La zone NA</u> est une zone « gelée » actuellement et qui pourra être livrée (après modification du POS) à l'urbanisation sous forme d'habitat, soit en fonction des opportunités ou d'une meilleure desserte par les équipements. Les secteurs concernés se situent en limite Sud-Est de la commune, au lieu-dit « Le Bout de la Ville » sur une partie de la ZAC du Marais, à l'Ouest de la rue Jacques Delaunay en bordure de la voie blanche.</p> <p><u>Les secteurs NAa</u> pourront être urbanisés immédiatement sous forme d'habitat sous réserve que les équipements soient réalisés, que l'opération ait une taille suffisante (1 ha) et qu'elle s'intègre à un schéma d'organisation (voir plus loin). Ces secteurs recouvrent les interstices non bâtis compris dans les zones urbaines, la ZAC des Sentiers, un secteur en limite de la ville nouvelle au lieu-dit Rue Goujon et une partie des terrains situés entre la rue Jacques Delaunay et la voie blanche.</p> <p><u>Le secteur NAb</u> pourra être urbanisé immédiatement sous réserve que les équipements soient réalisés et est destiné à recevoir des équipements engendrés par la base de loisirs en cours de développement tels un complexe hôtelier, un ensemble résidentiel de loisirs ou des activités ou commerces liés aux loisirs.</p> <p><u>Les secteurs NAz</u> pourront être urbanisés immédiatement sous forme d'activité sous réserve que les équipements soient réalisés et que l'opération s'intègre dans un schéma d'organisation (lorsqu'il a été établi). Sont ainsi reconnus le secteur du « Pré aux Moines » (en partie couvert par une ZAC) et le secteur des Vignettes (actuellement partiellement occupé).</p>	<p><u>II.1 - La zone d'urbanisation future (NA) et. les secteurs urbanisables immédiatement sous conditions (NAa et NAz)</u> Ces zones et secteurs constituent l'extension à court, moyen et long terme du village actuel. <u>La zone NA</u> est une zone « gelée » actuellement et qui pourra être livrée (après modification du POS) à l'urbanisation sous forme d'habitat, soit en fonction des opportunités ou d'une meilleure desserte par les équipements. Les secteurs concernés se situent en limite Sud-Est de la commune, au lieu-dit « Le Bout de la Ville » sur une partie de la ZAC du Marais, à l'Ouest de la rue Jacques Delaunay en bordure de la voie blanche.</p> <p><u>Les secteurs NAa</u> pourront être urbanisés immédiatement sous forme d'habitat sous réserve que les équipements soient réalisés, que l'opération ait une taille suffisante (1 ha) et qu'elle s'intègre à un schéma d'organisation (voir plus loin). Ces secteurs recouvrent les interstices non bâtis compris dans les zones urbaines, la ZAC des Sentiers, un secteur en limite de la ville nouvelle au lieu-dit Rue Goujon et une partie des terrains situés entre la rue Jacques Delaunay et la voie blanche.</p> <p><u>Le secteur NAb</u> pourra être urbanisé immédiatement sous réserve que les équipements soient réalisés et est destiné à recevoir des équipements engendrés par la base de loisirs en cours de développement tels un complexe hôtelier, un ensemble résidentiel de loisirs ou des activités ou commerces liés aux loisirs.</p> <p><u>Le secteur NAb_{IR}</u> correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'Etat prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est – Liaison A28/A13.</p> <p><u>Les secteurs NAz</u> pourront être urbanisés immédiatement sous forme d'activité sous réserve que les équipements soient réalisés et que l'opération s'intègre dans un schéma d'organisation (lorsqu'il a été établi). Sont ainsi reconnus le secteur du « Pré aux Moines » (en partie couvert par une ZAC) et le secteur des Vignettes (actuellement partiellement occupé).</p>
Chapitre II.3 Zone ND, de la deuxième partie « Justification du POS »	<p><u>II.3 - La zone naturelle de protection de site (ND)</u> Il s'agit d'une zone qui constitue un espace naturel qui doit être globalement préservé.</p> <p>Elle comprend le massif boisé de la forêt de Bord ainsi que le coteau, le prolongeant jusqu'à la voie blanche (y compris l'entrée Nord du bourg) et les berges de l'Eure afin de préserver tant le site que l'écoulement des crues. Deux secteurs ont été définis : - le secteur NDa réservé aux activités sportives, ludiques ou liées à la base</p>	<p><u>II.3 - La zone naturelle de protection de site (ND)</u> Il s'agit d'une zone qui constitue un espace naturel qui doit être globalement préservé.</p> <p>Elle comprend le massif boisé de la forêt de Bord ainsi que le coteau, le prolongeant jusqu'à la voie blanche (y compris l'entrée Nord du bourg) et les berges de l'Eure afin de préserver tant le site que l'écoulement des crues.</p>

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION DE LERY

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
	<p>de loisirs en développement de Léry-Poses. Ce secteur est situé en bordure du plan d'eau.</p> <ul style="list-style-type: none"> - le secteur NDb réservé aux équipements à usage collectif, de sport, de loisirs ou socio-culturels. <p>La zone ND comprend des espaces boisés classés au POS.</p>	<p>Deux secteurs ont été définis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le secteur NDa réservé aux activités sportives, ludiques ou liées à la base de loisirs en développement de Léry-Poses. Ce secteur est situé en bordure du plan d'eau. - le secteur NDb réservé aux équipements à usage collectif, de sport, de loisirs ou socio-culturels. <p>La zone ND comprend des espaces boisés classés au POS.</p> <p><i>Enfin, la zone ND 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 **zones ND et NAb**.

Des secteurs spécifiques ND_{IR} et NAb_{IR} sont introduits ; ils permettent la prise en compte du projet dans le règlement qui précise que dans ces secteurs sont seuls autorisés les infrastructures routières, tout équipement et ouvrage, tout affouillement et exhaussement liés à ces infrastructures, et 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 des zones ND et NAb et leurs secteurs impactés,
- Le règlement écrit après mise en compatibilité des zones ND et NAb 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 DE LERY

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone NAb		<p><u>Caractère de la zone NAb</u> : Il s'agit d'une zone destinée à la réalisation d'équipements, d'hébergement ou d'activités liées aux loisirs.</p>	<p><u>Caractère de la zone NAb</u> : Il s'agit d'une zone destinée à la réalisation d'équipements, d'hébergement ou d'activités liées aux loisirs.</p> <p><i>Elle comprend un secteur NAb_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.</i></p>
Zone NAb	Article NAb-1- Occupations et utilisations du sol admises	<p>Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les installations liées au fonctionnement, à l'animation commerciale, artisanale ou ludique, à l'hébergement sous forme hôtelière ou d'habitat de loisirs générés par la base de loisirs en développement LERY-POSES. - les constructions à usage d'équipement d'infrastructure, sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués. <p>Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF normalisée soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand).</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone NAb et en dehors des secteurs NAb_{IR}</i></p> <p>Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les installations liées au fonctionnement, à l'animation commerciale, artisanale ou ludique, à l'hébergement sous forme hôtelière ou d'habitat de loisirs générés par la base de loisirs en développement LERY-POSES. - les constructions à usage d'équipement d'infrastructure, sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués. <p>Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF normalisée soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand).</p> <p><i>Dans le secteur NAb_{IR}, sont seuls autorisés :</i></p> <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>

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS DE LERY

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone NAb	Article NAb-2-Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article NAb-1.	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article NAb-1.

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS DE LERY

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone ND		<p><u>Caractère de la zone ND</u> : Il s'agit d'une zone non équipée constituant un espace naturel qui doit être préservé de toute forme d'urbanisation en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui le composent.</p> <p>Elle comprend un secteur NDa destiné à recevoir les activités liées à la base de loisirs et un secteur NDb destiné à recevoir des équipements sportifs, de loisirs ou socioculturels.</p>	<p><u>Caractère de la zone ND</u> : Il s'agit d'une zone non équipée constituant un espace naturel qui doit être préservé de toute forme d'urbanisation en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui le composent.</p> <p>Elle comprend un secteur NDa destiné à recevoir les activités liées à la base de loisirs et un secteur NDb destiné à recevoir des équipements sportifs, de loisirs ou socioculturels.</p> <p><i>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 de Rouen – liaison A28/A13.</i></p>
Zone ND	Article ND-1- Occupations et utilisations du sol admises	<p>1.1- Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p><u>Dans l'ensemble de la zone :</u> Les constructions à usage d'équipement d'infrastructure sous réserve qu'elles s'intègrent à l'environnement. Dans ce cas, les articles 3 à 13 du règlement pourront ne pas être appliqués.</p> <p><u>Dans l'ensemble de la zone à l'exception des secteurs NDa et NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement, l'extension des constructions existantes et la construction d'annexés ; - les occupations et utilisations du sol liées à l'activité ou à la gestion forestière ; - les abris légers pour animaux. <p><u>Dans le secteur NDa :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées au fonctionnement, à l'animation commerciale ou ludique, à l'hébergement, générés par la base de loisirs en développement ou l'habitat de loisirs. - l'ouverture et l'exploitation de carrières, sous réserve que cela n'aboutisse pas à l'extension du périmètre d'exploitation déjà autorisé. <p><u>Dans le secteur NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées aux activités sportives, de loisirs ou socioculturelles. 	<p>1.1- Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p><i>Dans les différents secteurs de la zone ND et en dehors des secteurs ND_{IR}</i> Les constructions à usage d'équipement d'infrastructure sous réserve qu'elles s'intègrent à l'environnement. Dans ce cas, les articles 3 à 13 du règlement pourront ne pas être appliqués.</p> <p><u>Dans l'ensemble de la zone à l'exception des secteurs NDa et NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement, l'extension des constructions existantes et la construction d'annexés ; - les occupations et utilisations du sol liées à l'activité ou à la gestion forestière ; - les abris légers pour animaux. <p><u>Dans le secteur NDa :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées au fonctionnement, à l'animation commerciale ou ludique, à l'hébergement, générés par la base de loisirs en développement ou l'habitat de loisirs. - l'ouverture et l'exploitation de carrières, sous réserve que cela n'aboutisse pas à l'extension du périmètre d'exploitation déjà autorisé. <p><u>Dans le secteur NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées aux activités sportives, de loisirs ou socioculturelles.

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS DE LERY

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
		1.2.- Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Ouest de la chaussée de l'Andelle et 9,90 m NGF soit 9,55 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Est de cette voie). Cette disposition ne s'applique pas à certaines constructions spécifiques pouvant supporter une submersion temporaire.	<p><i>Dans le secteur ND_{IR}, sont seuls autorisés :</i></p> <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> <p>1.2.- Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Ouest de la chaussée de l'Andelle et 9,90 m NGF soit 9,55 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Est de cette voie). Cette disposition ne s'applique pas à certaines constructions spécifiques pouvant supporter une submersion temporaire.</p>
Zone ND	Article ND-2-Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article précédent sont interdits.	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article précédent sont interdits.

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 projet d'infrastructure routière : 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}

Dans la zone NAb :

- Secteur NAb_{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.

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.

2.3.4 Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé

Le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 implique le **déclassement d'environ 57,5 ha d'EBC** (inscrit au titre de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme).

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU POS

Situation actuelle avant mise en compatibilité

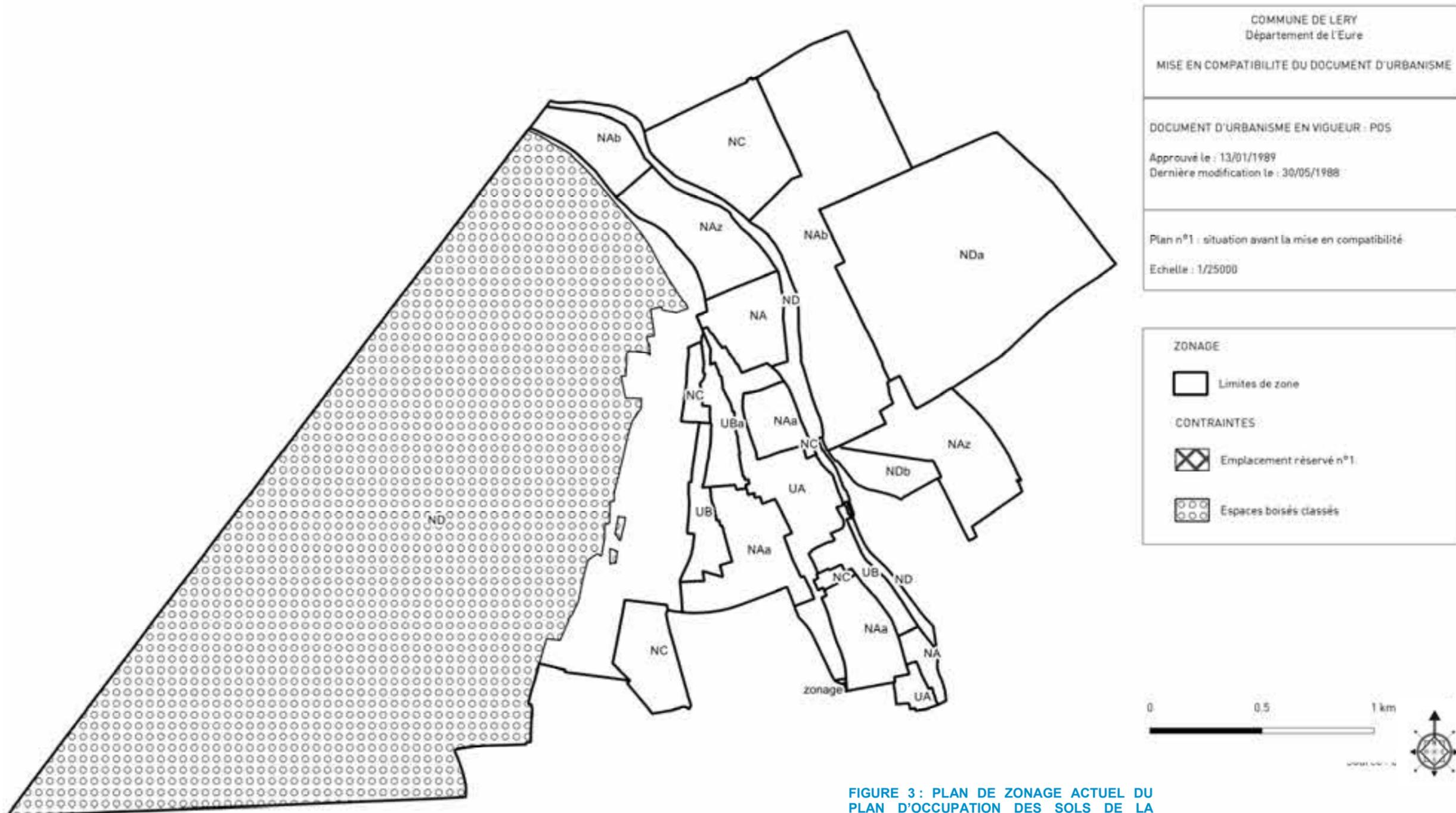


FIGURE 3 : PLAN DE ZONAGE ACTUEL DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE LA COMMUNE DE LÉRY AVANT MISE EN COMPATIBILITE

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU POS

Situation actuelle après mise en compatibilité

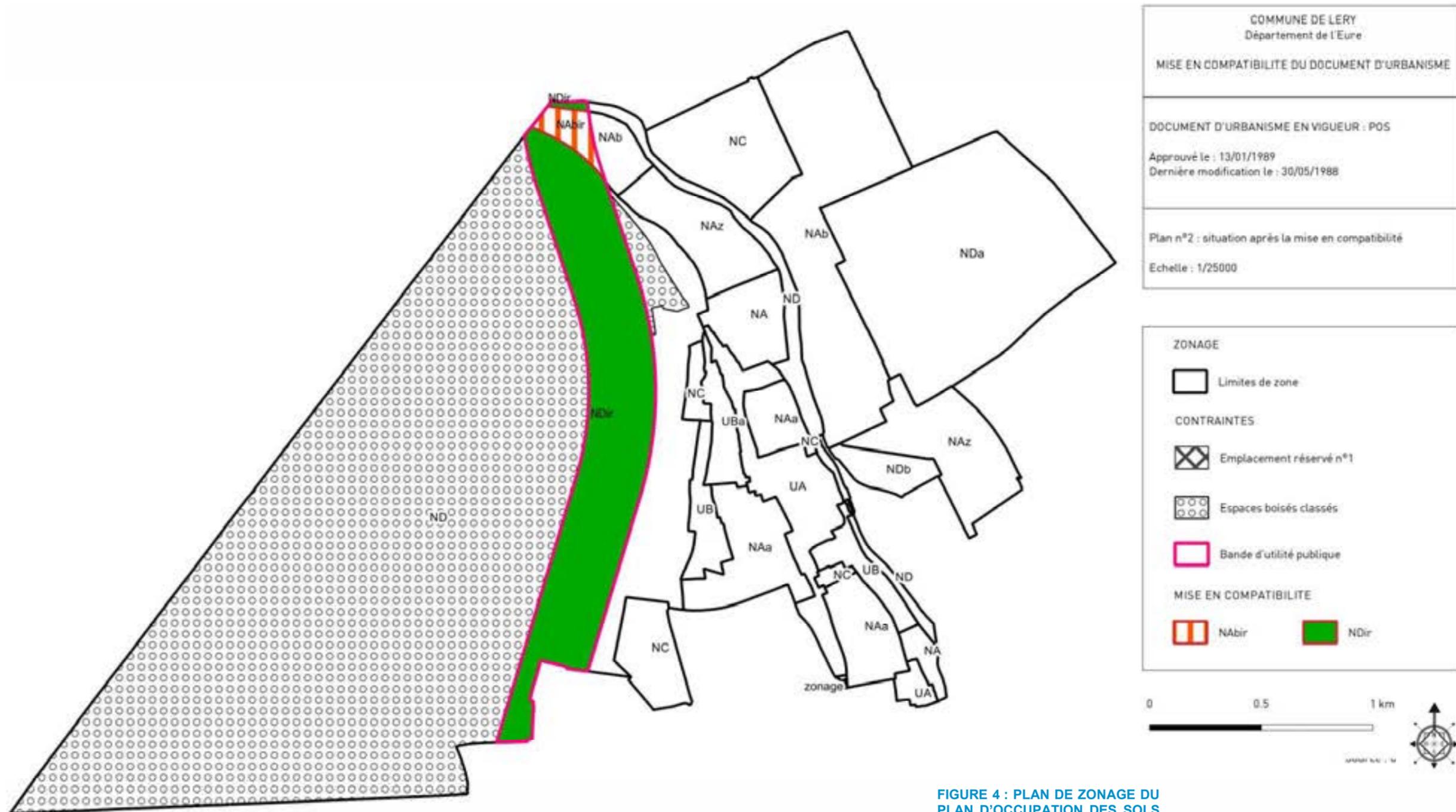


FIGURE 4 : PLAN DE ZONAGE DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS DE LA COMMUNE DE LÉRY APRES MISE EN COMPATIBILITE

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de Léry

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 20 et 60m NGF sur les coteaux du plateau de la forêt de Bord Louviers.	La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -18m et +6m.	Favoriser le réemploi des matériaux. Situer les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles.
	Eaux superficielles	2 talwegs et la rivière de l'Eure.	Modification du réseau de surface des 2 talwegs. Le franchissement de l'Eure se fait par un viaduc.	Préserver la qualité (dispositifs de collecte des eaux de plateforme), la trajectoire (ouvrage hydraulique en remblai) et le débit des écoulements superficiels. Equiper le viaduc d'un dispositif anti-renversement des véhicules.
	Cadre de vie	Aucune zone urbanisée dans la bande, mais 1 zone NAb destinée aux équipements de loisirs. Intersection des chemins de halage de part et d'autre de l'Eure ; de la RD77, de la route de la Voie Blanche, du chemin des Vauloines et de deux lignes électriques.	Maintien des chemins de halage et de la RD77 par le viaduc. Rétablissement des 2 chemins sylvicoles par des Passages Inférieurs. Incidences potentielles sur les réseaux électriques par les affouillements et exhaussements.	Rétablir les réseaux électriques en concertation avec les gestionnaires. Etudier les rétablissements routiers sylvicoles à l'étape de l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF). Etudier l'organisation du chantier dans l'optique de définir les accès et modalités de circulation temporaire.
	Agriculture	La bande traverse 12,8ha de parcelles agricoles, 3 parcelles et 3	Consommation de terrains agricoles et ses effets indirects : effet de coupure, modifications	Limitier les emprises sur les parcelles agricoles. Réaliser un AFAF.

Modification du POS	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
	Sylviculture	exploitants. La bande traverse 56,7ha de surfaces boisées, dont la forêt domaniale de Bord Louviers.	microclimatiques. Effets de substitution, de coupure et de bordure.	Reconstituer les lisières de forêt. Rétablir les dessertes forestières. Compenser les boisements détruits. Limiter les emprises sur les terres forestières.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	La bande intercepte un chemin de randonnée, le GR222A (2 intersections) et la GR2 variante. Pas de site archéologique identifié par la DRAC (possible vestige funéraire).	Coupure du chemin de randonnée et des GR222A (à 2 reprises) et GR2 variante.	Rétablir les itinéraires de randonnée. Fournir des informations sur les éventuelles modifications des itinéraires de randonnée en phase travaux. Mettre en œuvre des fouilles de sauvetage en cas de découvertes fortuites archéologiques.
	Risques naturels	Risque inondations par débordement de l'Eure (PPRi de la Boucle de Poses).	Franchissement de l'Eure et du zonage vert du PPRi par un viaduc.	Respecter les dispositions issues du PPRi en phase chantier (stockage produits dangereux, ...).
	Patrimoine naturel	1 ZNIEFF de type I « les Vauloines » et 1 ZNIEFF de type II « la Forêt de Bord, la forêt de Louviers, le bois de Saint-Didier » ; 57,5ha d'EBC ; une zone humide sur les berges de l'Eure ; plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées et 3 végétales patrimoniales ; continuités écologiques : lisière de la forêt de Bord Louviers (sous-trames boisées et calcicoles) et corridor de déplacement des chiroptères.	Incidences potentielles : dégradations et destructions d'habitats temporaires ou permanentes. Rupture de continuités écologiques. Impact faible sur la zone humide traversée par un viaduc. Risque de destructions d'individus. Dérangement d'individus.	Réaliser une expertise arboricole avant démarrage travaux. Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue. Restaurer les emprises chantier à la fin des travaux. Mettre en place des mesures de précaution vis-à-vis du risque de pollution de l'eau et des milieux naturels lors des travaux. Aménagements spécifiques pour limiter le risque de collisions entre la faune et les véhicules Baliser les zones sensibles en phase travaux. Compenser les milieux boisés, ouverts et semi-ouverts et les milieux humides impactés.
	Paysage	Vallée de l'Eure au Nord et paysage boisé du plateau de la forêt de Bord Louviers au Sud/Ouest.	Coupure visuelle modérée par franchissement de la vallée en viaduc. Impact sur les boisements des coteaux.	Reconstituer les lisières boisées. Réaliser un aménagement paysager des abords des bassins et d'intégration du viaduc dans les coteaux.
Création d'une bande au règlement différencié, au niveau des zones NAb et ND	Occupation du sol	0,1ha de zone agricole NAb (zone destinée à la réalisation d'équipements liés aux loisirs). 75,3ha de zone naturelle ND (espace naturel qui doit être préservé de toute urbanisation en raison de la qualité et du caractère des éléments naturels).	Création de zonage NAb _{ir} non dédié aux loisirs Création de zonage ND _{ir} non dédié à une zone naturelle. Réduction en surface boisée.	Suite aux travaux, modifier si nécessaire le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec ces modifications. Compenser les boisements impactés. Préserver les emprises naturelles en phase travaux et restaurer.
Déclassement d'EBC	Patrimoine naturel	EBC de la forêt de Bord Louviers.	Possibilité de destruction de 57,5ha de boisements EBC.	Limiter les emprises travaux au sein des EBC. Limiter les déboisements d'EBC au strict nécessaire des emprises du tracé.

L'étude des enjeux de la commune nous indique que le PADD du futur PLU de Léry s'appuie sur 3 axes. Le projet de liaison A28/A13 n'apparaît pas dans ce projet de

PADD. Ce dernier devra donc être compatible avec ce nouvel aménagement.

3.1.4 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune de Léry, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR2312003 « Terrasses alluviales de la Seine », est situé à environ 0,5 km de la bande EPDUP lorsqu'elle traverse la commune de Léry. De plus, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Iles et berges de la Seine dans l'Eure » est située à moins de 1 km de la bande EPDUP, en aval sur la Seine.

Compte-tenu de la localisation de la ZSC et de la ZPS en dehors de la commune, et de la définition de mesures d'évitement et de réduction, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZPS et de la ZSC.

3.1.5 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

Il s'échelonne de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. Les indicateurs proposés concernent les surfaces d'EBC et les surfaces d'emprise de projet dans les différents types de zone du 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 de Léry, 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 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.

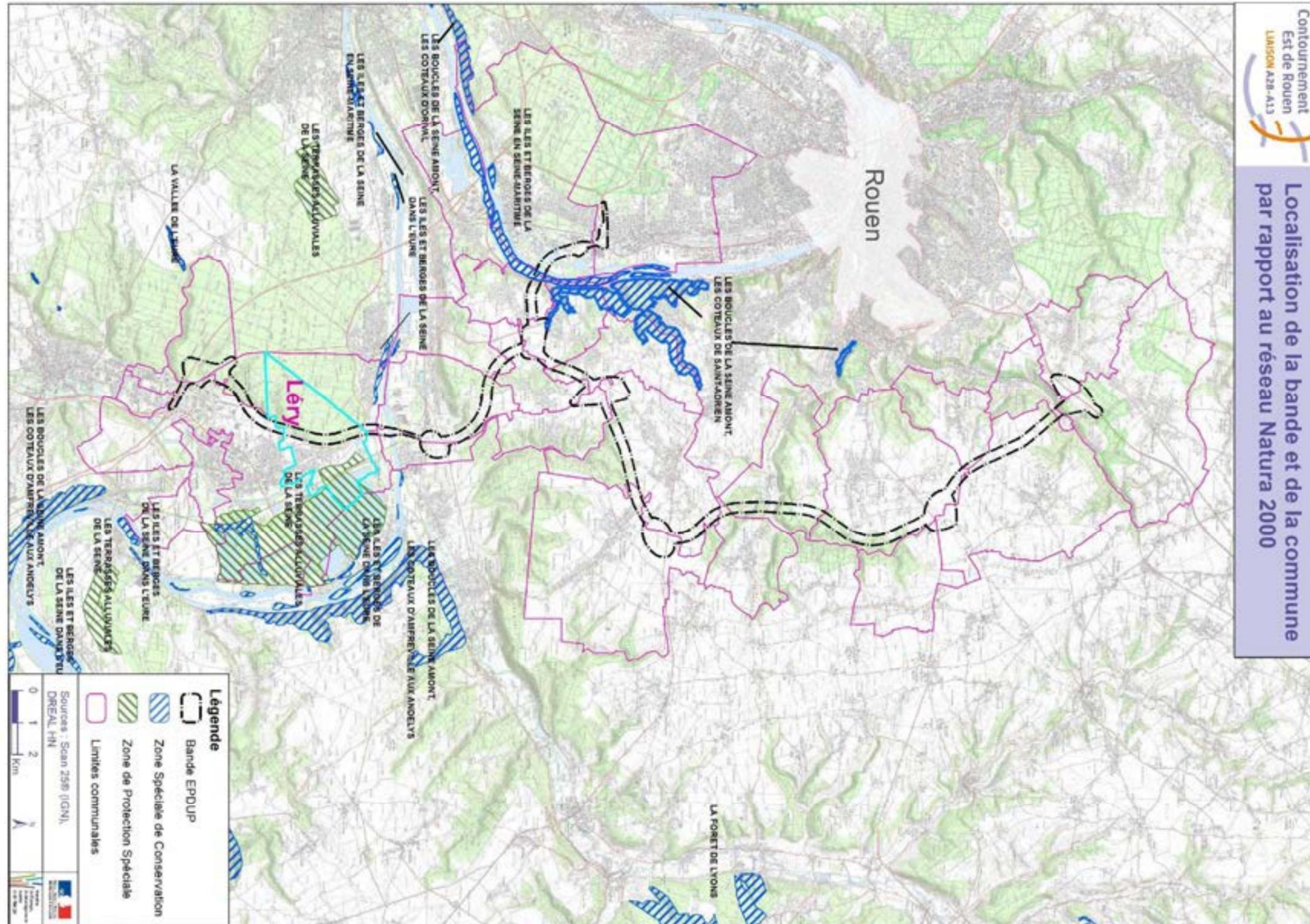


FIGURE 5 : SITES NATURA 2000 DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LA BANDE

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 de Léry doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine Eure et Forêt de Bord ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE) ;
- Le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) de la Boucle de Poses ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du futur PLU de la commune.

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	Léry
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	<p>Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et lutter contre la périurbanisation.</p> <p>Prise en compte de la trame verte et bleue par les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.</p>	<p>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.</p> <p>Optimisation et adaptation des emprises.</p> <p>Configuration d'une section du projet routier en viaduc (viaduc sur la Seine et l'Eure).</p> <p>Limiter les déboisements aux strictes emprises nécessaires au tracé.</p> <p>Compensation des milieux boisés, ouverts et semi-ouverts et humides détruits.</p>
	Réduire la fragmentation et résorber les points noirs	<p>Principes généraux de la prise en compte de la TVB par les infrastructures de transport.</p> <p>Définir et mettre en œuvre un plan d'actions de restauration des continuités.</p>	
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	<p>Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source.</p> <p>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.</p>	<p>Un dispositif anti-renversement des véhicules sera mis en place sur le viaduc de l'Eure. Des dispositifs de collecte et de traitement des eaux sont prévus pour limiter les risques de pollution.</p> <p>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.</p>
	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	<p>Orientation 15 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.</p> <p>Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau.</p>	La vallée de l'Eure et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques), qui assure la transparence écologique.
	Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation.	Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Boucle de Poses. L'Eure et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).
Futur SDAGE (2016-2021) en cours de consultation Les défis sont globalement les mêmes que dans le SDAGE 2010-2015. Les dispositions supplémentaires concernant le projet sont:	Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	<p>Orientation 8 - Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants.</p> <p>Disposition 31 - Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages.</p> <p>Disposition 30 - Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques.</p>	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.
	Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	<p>Orientation 18 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.</p> <p>Disposition 60 - Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides.</p>	La vallée de l'Eure et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Léry
		Orientation 22 - Mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité.	La bande traverse une zone humide de part et d'autre de l'Eure. Ces milieux sont traversés par un viaduc (ouvrage de moindre impact).
		Disposition 83 - Eviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides.	
	Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 23 - Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques.	En phase travaux, des précautions seront prises en cas de découverte d'espèces exotiques envahissantes pour limiter leur dissémination, notamment lors des mouvements de terre.
		Orientation 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues.	Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Boucle de Poses. L'Eure et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).
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 (fossés et 2 bassins). Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels est encadré, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 2l/s/ha.
		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.	
		Orientation 2 Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs.	
		Orientation 3 Favoriser le report modal vers les transports en commun (objectif d'augmenter de 20% l'usage des transports en commun dans l'ensemble des trajets en connexion avec une zone dense du territoire).	L'espace libéré sur certaines voiries pourra se faire au profit des transports en commun. Des aménagements d'interconnexion pourront être développés entre le projet et les transports en commun.
		Orientation 8 Organiser et optimiser la logistique urbaine.	Le projet peut y aider par une desserte plus efficace des zones d'activités et de report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés.
		Orientation 9 Réduire les risques de surexposition à la pollution routière.	Le projet contribue à diminuer globalement l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, et en particulier dans plusieurs zones qui en souffrent actuellement en reportant une partie du trafic en dehors de l'agglomération rouennaise et des pénétrantes vers Rouen.

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Léry
Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Boucle de Poses	<p>La zone verte du PPRI est vouée à l'expansion des crues de la Seine et de l'Eure, dans le but de permettre un laminage des crues et de ne pas aggraver le risque d'inondation sur la commune concernée et celles situées à l'aval. Les espaces concernés coïncident avec les zones non urbanisées, soumises à un aléa d'inondation.</p> <p>Extrait du règlement du PPRI : « 2.2 DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE VERTE, Article V1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES : Sont autorisés: [...] Voirie et réseaux divers : Les travaux liés aux infrastructures de transport des personnes et des biens, de captage et de traitement des eaux ainsi que les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, téléphone, etc.) à condition que: Toutes les mesures soient prises pour assurer le libre écoulement des eaux telles que la mise en place de buses sous les routes. Des mesures compensatoires éventuelles de réduction du risque soient prises telles que l'installation de clapets anti-retour dans les conduites d'eau. [...]</p> <p>Article V4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX : Les raccordements au réseau d'adduction d'eau potable et au réseau public d'évacuation des eaux usées devront être réalisés de façon à garantir l'étanchéité.</p> <p>[...] Article V11 - PRODUITS POLLUANTS : Le stockage de produits toxiques ou dangereux (leur liste étant fixée par la nomenclature des installations classées) est interdit. Le stockage de produits et de matériaux miscibles à l'eau pouvant être entraîné en période de crue est interdit. »</p>		<p>Au niveau de la traversée de l'Eure et sa zone inondable, le projet passe en zone Verte en viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques). Les mesures de prévention concernant le stockage de produits toxiques ou dangereux seront appliquées, en particulier durant les travaux.</p>
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Seine Eure et Forêt de Bord	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les zones naturelles et boisées. Une expertise arboricole est prévue avant le démarrage des travaux. Les milieux aquatiques (zone humide, cours d'eau et zone inondable) sont très faiblement impactées (uniquement les piles du viaduc). Cet ouvrage et des aménagements, notamment pour des palissades pour les chiroptères, assurent la transparence écologique. Les boisements et zones humides impactés, en cas de nécessité en phase travaux, seront compensés.</p>
	<p>Axe 3: La préservation des zones agricoles et forestières. La réalisation des zones tampons en interface avec les espaces agricoles et naturels.</p>	<p>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.</p>	<p>Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les parcelles agricoles et forestières. Les boisements détruits seront compensés. Les chemins sylvicoles, notamment pour la circulation des grumiers sont prévus d'être rétablis.</p>

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Léry
	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, type merlons) sont prévus. Une reconstitution des lisières sera réalisé au niveau de la forêt de Bord Louviers. Le panorama depuis le promontoire de la Côte des 2 Amants est un enjeu important pris en considération par le projet.
	Axe 7: Intégrer le risque inondation dans les projets d'aménagement. Prendre en considération les risques technologiques.		La vallée de l'Eure et sa zone inondable sont traversées par un viaduc. Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Boucle de Poses. Le projet prend en compte le risque industriel et est de nature à réduire le risque TMD par report de trafic hors des zones les plus densément peuplées.
Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE 2012-2017)	Orientation 1: Compléter le développement local par un développement de l'habitat qualitatif.		Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH.
	Orientation 2: Proposer dans les centres urbains un habitat nouveau, en lien avec les services développés et avec un environnement urbain requalifié.		
	Orientation 3: Introduire la diversité des produits de l'habitat, partout		
	Orientation 4: Rester en alerte dans le domaine de l'accueil des populations réclamant un habitat ou un hébergement spécifique		
	Orientation 5: Etre à l'écoute des besoins et des attentes pour produire mieux demain		
Plan des Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE)	Objectif 1: Accompagner et soutenir le développement urbain de l'agglomération	Le PDU développe 4 objectifs spécifiques : 1. un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau de transports urbains, avec un axe majeur à matérialiser entre Louviers et Val-de-Reuil. 2. une réduction significative de la place de l'automobile dans les Centres Urbains (LOUVIERS principalement) au profit des modes doux. 3. une intermodalité entre les modes à accroître (Gare de Val-de-Reuil et Centre de Louviers). 4. la définition d'un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération intégrant la problématique du péage sur l'A13 et du futur barreau de l'Eure.	La liaison A28-A13 apparait 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		
Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du futur PLU de la commune de Léry	1. Affirmer une identité à la fois urbaine et rurale	Choisir un développement urbain qui prend en compte les caractéristiques locales du paysage. Favoriser une croissance urbaine maîtrisée et durable.	Le projet de liaison A28/A13 n'est pas mentionné dans le PADD. Le projet n'est pas en cohérence avec la dernière orientation, qui cherche notamment à « conserver les principaux massifs boisés en évitant de les fragmenter par de nouvelles infrastructures linéaires (la forêt de Bord Louviers) » et à « éviter l'urbanisation des zones sensibles ». Toutefois, le projet prévoit une reconstitution de la lisière
	2. Assurer son rôle de pôle complémentaire au sein du secteur urbain intercommunal	Créer une centralité dans le bourg. Diversifier la mobilité des lérysiens. Adapter le tissu économique existant.	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Léry
	3. Préserver l'environnement et structurer une offre de loisirs et de tourisme.	Structurer la trame verte et bleue. Valoriser l'offre de loisirs. Intégrer les enjeux environnementaux aux aménagements et aux constructions.	de cette forêt et préserve les zones d'expansion liées au risque inondation avec un franchissement de la vallée de l'Eure par un viaduc. Le PADD du futur PLU devra être conforme avec le projet de liaison A28/A13.

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 de Léry.

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) ;
- Agriculture/Sylviculture ;
- Patrimoine historique, tourisme et loisirs ;
- Risques naturels ;
- 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 1450ha et compte environ 2107 habitants (INSEE, 2011).

La commune de Léry est entourée de 5 communes limitrophes : Les Damps (1283 habitants), Val-de-Reuil (13233 habitants), Poses (1165 habitants), Le Vaudreuil (3665 habitants), et Tostes (444 habitants).

La commune de Léry adhère à la Communauté d'Agglomération de Seine-Eure (CASE).

3.4.2 Topographie

La bande EPDUP est implantée sur le plateau de la forêt de Bord-Louviers, en limite des coteaux de la vallée creusée par l'Eure. Dans la bande, la topographie varie entre 100m NGF et de 20m NGF sur le plateau et dans la vallée.

La bande longe les coteaux marqués dont la topographie varie entre 20 et 60m NGF.

La faille géologique de Rouen passe en limite Nord/Est de la bande EPDUP au niveau de la commune de Léry, en coupant l'Eure.

3.4.3 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte 2 talwegs :

- un au niveau de la Voie Blanche d'orientation Sud/Est-Nord/Ouest ;
- un autre au niveau des Vauloines d'orientation Nord/Est-Sud/Ouest.

Elle traverse aussi l'Eure, dont la ripisylve est constituée de quelques arbres et de buissons. L'Eure est la plus grosse rivière de Haute-Normandie avec un débit interannuel de 22m³/s à Louviers, à une quinzaine de kilomètres de son embouchure. Lors des crues, l'ensemble de la plaine alluviale peut être inondé. C'est un cours d'eau considéré comme une masse d'eau naturelle fortement modifiée. Son état écologique est moyen et son état chimique est mauvais.

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). En revanche, elle intercepte une zone destinée à la réalisation d'équipements liés aux loisirs : NAb sur 0,1ha.

Quelques bâtiments sont présents dans la bande d'étude : il s'agit notamment de la maison forestière (logement de fonction destiné à accueillir un ou plusieurs gardes forestiers) de Léry en bordure de la forêt de Bord.

Réseaux et Servitudes

La bande intercepte la RD77, la route de la Voie Blanche et le chemin des Vauloines. Elle franchit aussi les chemins de halage de part et d'autre de l'Eure, et 2 lignes électriques HT.

3.4.5 Agriculture/Sylviculture

Agriculture

La bande d'étude ne traverse aucune zone agricole (A) sur cette commune.

Toutefois, 3 parcelles agricoles sont traversées par la bande en lisière de la forêt. Elle concerne 3 exploitants sur 12,8ha. Les activités dominantes sont les élevages d'ovins, caprins et autres herbivores.

Les sols des parcelles sont sur des formations crayeuses et calcaires, voire alluvionnaires, aux potentialités agronomiques faibles.

Sylviculture

La bande EPDUP traverse 56,7ha de surfaces boisées de la Forêt domaniale de Bord Louviers. Il s'agit d'une forêt soumise au régime forestier.

3.4.6 Patrimoine historique, tourisme et loisirs

La bande ne traverse aucun site archéologique connu par la DRAC, mais des vestiges funéraires du haut Moyen-Age sont suspectés à proximité du GR2 variante en limite de bande EPDUP.

La bande intersecte le GR2 variante et, à deux reprises, le GR222A. Elle coupe aussi un itinéraire de randonnée pédestre et équestre dite : « la traversée de l'enclave de la commune de Val de Reuil » au niveau de la RD77.

Un centre équestre est implanté dans la bande EPDUP en bordure de la forêt de Bord Louviers, au niveau de la route de la Voie Blanche.

3.4.7 Risques naturels

Le Nord de la bande EPDUP passe dans le PPRi de la Boucle de Poses au niveau du franchissement de l'Eure. Au Sud de l'Eure, l'aléa inondation est moyen à faible. En ce qui concerne les risques, la quasi-totalité du zonage dans la bande EPDUP est classé en zone verte (zone naturelle destinée au laminage des crues).

La faille géologique de Rouen passe en limite Nord/Est de la bande EPDUP au niveau de la commune de Léry, en coupant l'Eure.

3.4.8 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse une ZNIEFF de type I « Les Vauloines » et une ZNIEFF de type II dite « la Forêt de Bord, la forêt de Louviers, le bois de Saint-Didier ». Elle traverse au Nord des mosaïques de coupes et de fruticées, puis des Hêtraies-Chênaies acidophiles à Houx (habitat d'intérêt communautaire), et au sud des boisements mixtes acidiphiles (feuillus et conifères) entrecoupées de quelques prairies.

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 ;
- Un corridor de milieux calcicoles identifié par le SRCE de Haute Normandie est présent en lisière de la forêt de Bord Louviers.

La bande EPDUP passe au niveau d'environ 56,7ha d'Espaces Boisés Classés qui correspondent à une partie de la Forêt domaniale de Bord Louviers.

L'Eure constitue un milieu de vie propice à l'alimentation et la reproduction de la faune piscicole. La bande traverse aussi une zone humide située de part et d'autre de l'Eure.

Plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées ont été contactées dans la bande ou à proximité immédiate de la forêt de Bord Louviers :

- Lépidoptères : Sylvain azuré et Tabac d'Espagne en lisière de forêt et Ecaille chinée à proximité des berges de l'Eure ;
- Orthoptères : Criquet des pins en lisière de forêt ;
- Avifaune : Engoulevent d'Europe, Pic noir, Bondrée apivore, Epervier d'Europe et Chouette chevêche en lisière de forêt ;
- Chiroptères : Murin à oreilles échancrées, Murin de Natterer, Oreillard roux, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl. La lisière de la forêt de Bord constitue une zone de déplacements importants pour les chiroptères. Un gîte a de plus été identifié au niveau de la maison forestière de Léry.

Plusieurs espèces végétales patrimoniales ont été identifiées au sein de la bande EPDUP : Guimauve officinale sur les berges de l'Eure, Aphane à petits fruits et Euphorbe douce au niveau de la forêt de Bord Louviers.

3.4.9 Paysage

La bande traverse successivement :

- la vallée de la Seine et de l'Eure au Nord : large vallée sur laquelle se raccorde la vallée de l'Andelle. Un secteur naturel se concentre le long de la Seine et vers les lacs et étangs de Léry-Poses. En direction de Louviers à l'Ouest, la vallée est plus urbanisée. C'est un paysage très sensible dans son ensemble (en dehors des zones d'activités industrielles), dominé par des coteaux boisés (Bord-Louviers) et le promontoire de la Côte des Deux Amants.
- le paysage du plateau de la forêt de Bord Louviers au Sud : Forêt composée essentiellement de hêtres, chênes et pins sylvestres, elle occupe un plateau calcaire qui domine la vallée de la Seine et de l'Eure. Déjà impacté par de nombreuses infrastructures (RD 6015, A13, ...), et une urbanisation périphérique (Pont de l'Arche, Léry, Incarville, ...), ce massif forestier sera très sensible au passage du projet.

Le promontoire de la forêt de Bord accroche le regard dans ce relief de plateau ; ainsi que l'église à l'Est de la bande dans le bourg de Léry.

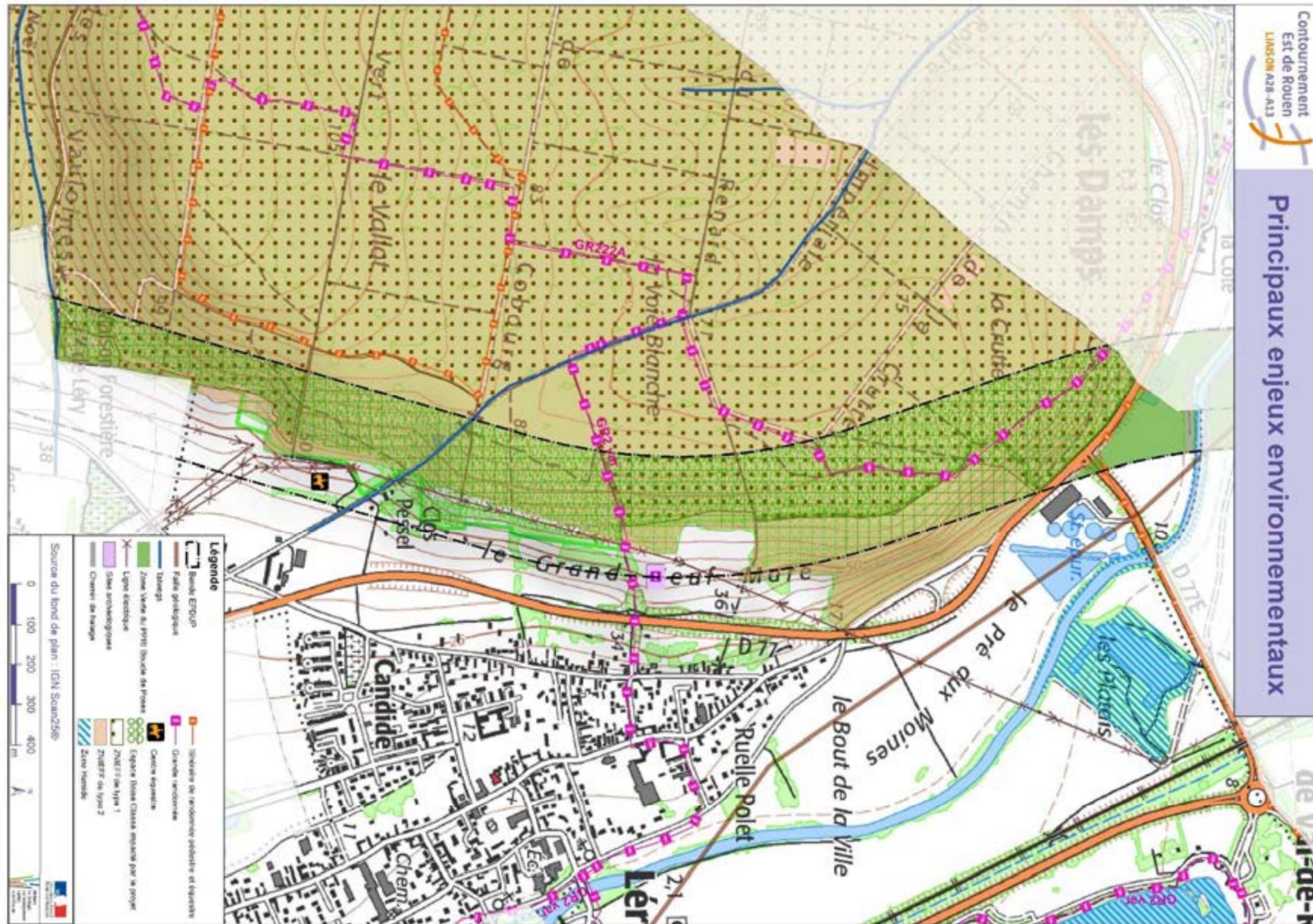


FIGURE 6: PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP

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

La bande s'inscrit dans les zonages NAb et ND du POS. La mise en compatibilité transforme ces zones en secteurs NAb_{IR} et 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 de Léry présente des impacts potentiels sur l'environnement à l'échelle de cette bande 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 les 2 secteurs NAb_{IR} et ND_{IR} créés par la mise en compatibilité. La topographie est donc susceptible d'être modifiée dans cet espace, a fortiori en accord avec les zones de déblais/remblais. L'alternance déblais et remblais donne une variation de topographie dans un ordre de grandeur compris entre -18m (grand déblai au Sud du viaduc Seine-Eure) et +6m.

En revanche, la topographie de l'extrémité Nord de la bande ne devrait pas être modifiée puisque le projet passe en viaduc pour franchir la vallée de l'Eure.

Mesures

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

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

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

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

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

 Travailler en concertation avec les propriétaires des terrains concernés, les communes, la 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 des règlements des zones NAb et ND du POS au sein des 2 secteurs NAb_{IR} et ND_{IR} créés 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 les deux talwegs).

De plus, l'Eure étant en contact avec la nappe alluviale, ce lien hydraulique peut générer un impact sur la qualité de l'eau de la nappe en cas de pollution.

L'impact sera limité au niveau de l'Eure du fait de la mise en place d'un viaduc. La modification des vitesses d'écoulement est minime et très localisée au niveau des ouvrages.

Mesures

 Equiper le viaduc sur l'Eure d'un dispositif anti-renversement des véhicules.

 Concevoir la structure horizontale des ouvrages (tablier) largement hors de portée des écoulements, y compris en période de crue.

 Limiter les remblais en lit majeur.

 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 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.

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

 Pour la traversée de l'Eure :

- Privilégier l'axe de traversée du cours d'eau par le projet le plus perpendiculaire possible aux écoulements en lit mineur et lit majeur ;
- Adopter des formes et orientations des piles favorables.

 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.

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

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

 Pour les eaux rejetées en talwegs secs :

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

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

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.

La bande ne passe au niveau d'aucune zone urbanisée (U). Cependant, elle s'inscrit dans une zone NAb (zone destinée à la réalisation d'équipements liés aux loisirs) cumulant une surface de 0,1ha. Cette zone sera a priori impactée de 0,07ha au niveau de l'emprise du tracé.

A ce stade, les parcelles foncières concernées par le projet n'ont pas été identifiées. Le projet n'impactera, a priori, pas d'habitations sur la commune de Léry (y compris la maison forestière)

Le projet intersecte les chemins de halage de part et d'autre de l'Eure, la RD77, la route de la Voie Blanche et le chemin des Vauloines. Dans le cadre du projet, le maintien de la RD77 et des chemins de halage est assuré par le viaduc de l'Eure. Les rétablissements des Chemins Ruraux (CR) sont prévus par respectivement un Passage Inférieur (PI) pour le chemin des Vauloines, et un Passage Supérieur (PS) pour la route de la Voie Blanche.

Le projet est susceptible d'intercepter tous les réseaux compris dans la bande, à savoir 2 lignes électriques. A priori, les 2 lignes sont parallèles au tracé.

Mesures

 Adapter les emprises travaux afin d'éviter d'impacter les habitations.

 Intégrer le respect des servitudes (maintien des chemins de halage) à la conception du viaduc de l'Eure.

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

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

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

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

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

 Positionner des panneaux de signalétique adaptés le long de la liaison A28-A13 afin de mettre en valeur les attractions touristiques à proximité.

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.

 Assurer une continuité des déplacements pour les véhicules routiers qui empruntent la route de la Voie Blanche et le chemin des Vauloines.

 Une fois le projet déclaré d'utilité publique et le concessionnaire désigné, établir les emprises foncières précises du projet. Une enquête parcellaire, organisée par les préfectures des deux départements, présentera les emprises réelles nécessaires à la réalisation du projet. Cette enquête permettra notamment de recueillir les observations des propriétaires concernés et de traiter les ventes au cas par cas. Seuls des terrains seront à acquérir sur la commune.

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

3.5.4 Agriculture/Sylviculture

Impacts

Agriculture

3 parcelles agricoles sont comprises dans la bande (environ 12,8ha, 3 exploitants), principalement des élevages d'ovins, caprins et autres herbivores.

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. Cette réaffectation de l'utilisation du sol ne permettra plus de manière temporaire ou définitive d'exécuter l'activité agricole au niveau de ces surfaces.

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 100m sur les 300m de largeur de la bande.

Au stade de l'étude d'impact, l'emprise projetée du projet devrait impacter environ 3ha de surface agricole, impactant ainsi 3 exploitations sur les 7 présentes sur la commune.

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

Le passage d'une infrastructure linéaire peut induire une coupure de l'unité des exploitations traversées : terres réparties de part et d'autre de l'infrastructure, siège d'exploitation isolé d'une partie des terres. Cet impact peut se traduire par des difficultés ou des allongements de parcours pour l'accès aux parcelles et aux silos, par des déplacements plus fréquents, par une modification des pratiques culturales...

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

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

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

Sylviculture

Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés au niveau de la forêt de Bord Louviers, dans environ 57,5ha. Il s'agit d'une forêt soumise au régime forestier.

Les emprises réelles définitives sur les forêts seront moindres. Elles sont estimées à un peu plus de 16,8ha. En termes de sylviculture, 2 principaux effets seront potentiellement constatés :

- l'effet de substitution : ponction réalisée par l'opération de défrichage 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, peut être ajouté l'effet de bordure lié aux ouvertures que crée un projet d'infrastructure de transport terrestre dans les massifs forestiers.

Mesures

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

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

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

 Rétablir les dessertes forestières.

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

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

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

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

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

 Rétablir les canalisations d'adduction d'eau (drainage).

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

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

 Reconstituer les lisières pour limiter l'effet de chablis.

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

 Reconstituer, le plus tôt possible, par régénération naturelle ou plantation selon les cas, les lisières avec des essences locales typiques des ourlets pré forestiers selon des principes d'aménagement qui seront soumis aux administrations et organismes concernés (Direction Départementale des Territoires, Office National des Forêts, Centres Régionaux de la Propriété Forestière). Le détail des mesures sera déterminé lors des phases ultérieures ; le traitement des lisières ne pouvant être défini qu'au moment de la définition du projet d'exécution.

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 les secteurs NA_{IR}, et ND_{IR} créés par la mise en compatibilité.

La bande EPDUP ne passera pas au niveau de zones archéologiques connues par la DRAC (possible vestiges funéraires à proximité du GR2 variante en limite de bande EPDUP). Le patrimoine de la commune étant mal connu, il pourrait cependant permettre la découverte de richesses archéologiques.

Le projet intercepte les GR222A (à 2 reprises) et GR2 variante, ainsi qu'un chemin de promenade et randonnée pédestre et équestre (centre équestre à proximité de la route de la Voie Blanche).

Un point de fréquentation de loisirs est directement concerné par le projet : la forêt de Bord. Les nuisances (visuelles, sonores, de circulation, ...) peuvent avoir un impact important pour les activités de récréation de plein air en forêt de Bord, qui se nourrit essentiellement de la quête du calme, du silence et du caractère naturel des lieux. Toutefois, la fréquentation de la forêt de Bord augmentera probablement de par la meilleure accessibilité depuis le centre et le Nord du plateau du Vexin.

Mesures

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

 Intégrer la présence des chemins de randonnée lors de la conception du viaduc et notamment lors du positionnement des piles.

 Prévoir la création de nouveaux chemins piétonniers permettant aux habitants de Léry d'accéder au cœur de la Forêt de Bord, très prisée pour les activités de promenade et de loisirs.

 Fournir des informations sur les éventuelles modifications des itinéraires de randonnée sur les sites de l'office du tourisme et des conseils généraux.

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

 Etudier le rétablissement des itinéraires de randonnée. Les chemins de grande randonnée seront obligatoirement rétablis en minimisant l'allongement du parcours.

 En fonction de l'impact du projet sur les équipements (centre équestre), proposer des mesures compensatoires afin de rendre l'infrastructure la moins perceptible possible.

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

Impacts

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

La bande EPDUP passe en limite Sud d'une zone verte du PPRi de la Boucle de Poses. Le projet franchit l'Eure par un viaduc, donc la zone inondable est faiblement impactée et les écoulements sont maintenus.

La faille géologique de Rouen passe en limite Nord/Est de la bande EPDUP au niveau de la commune de Léry, en coupant l'Eure.

Mesures

 Employer des méthodes constructives adaptées à la présence de la faille de Rouen.

 Respecter les dispositions issues des PPRi en phase d'exploitation, ainsi que durant les travaux. En zone verte, le stockage de produits toxiques ou dangereux est interdit. Le stockage de produits et de matériaux miscibles à l'eau pouvant être entraîné en période de crue est interdit.

Pour plus de détails, consulter la partie 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 75,3ha de zones naturelles ND qui deviendront ND_{IR}. Ce sont principalement des milieux boisés en forêt de Bord Louviers, et des milieux prairiaux et culturels pour le reste.

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

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

La bande traverse la ZNIEFF de type II dite de la « Forêt de Bord, la forêt de Louviers, le bois de Saint Didier », et la ZNIEFF de type I « Les Vauloines ».

Outre les espèces citées dans le diagnostic qui risquent des collisions avec des véhicules et des destructions d'habitats temporaires ou permanentes (notamment pour l'Engoulevent d'Europe, Pic noir, Bondrée apivore et la Chouette chevêche), le principal impact du projet en termes d'espèces et habitats d'espèces devrait concerner des ruptures de continuités écologiques, en lisière de la forêt de Bord Louviers en coupant les sous-trames boisées et calcicoles.

Seules les piles du viaduc impactent la zone humide en berges de l'Eure, limitant l'impact sur cette zone sensible.

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

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

Par ailleurs, la mise en compatibilité consiste dans le déclassement d'environ 57,5ha 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 milieux boisés de la forêt de Bord Louviers et les milieux humides 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 matériels.

 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.

 Mettre en place des aménagements spécifiques afin de limiter le risque de collisions entre la faune (chiroptères notamment) et les véhicules (mise en place de palissades). Les palissades devront avoir une hauteur minimum de 3m.

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

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

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

 Compenser à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux humides et aquatiques détruits par le projet et les impacts sur les communautés biologiques qui y sont inféodées par la création et/ou l'acquisition/mise en conventionnement de milieux humides et aquatiques, et leur 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 les secteurs NAb_{IR} et 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.

L'impact du tracé sur la forêt est fort, par morcellement ponctuel et atteinte aux lisières à l'Ouest de Léry ; tandis qu'il est moyen vis-à-vis de l'habitat de Léry, qui percevra l'infrastructure s'inscrivant à flanc de coteau.

De plus, la traversée de vallée de l'Eure en viaduc sera autorisée par le règlement et générera un effet de coupure visuelle dans la vallée, tout en préservant une transparence sur le lointain. Les amorces du viaduc entameront les coteaux boisés en lisière.

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

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.

 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 bassins créés d'une végétation de ripisylve par des arbres et arbustes visant à atténuer leur perception visuelle pour l'usager.

 Réaliser des aménagements paysagers de type forestiers (bosquets et clairières) dans les délaissés, de façon à réduire à terme les contraintes de gestion pour l'exploitant, et favoriser la biodiversité (essences locales) et intégrer les ouvrages hydrauliques comme les bassins.

 Réaliser des plantations forestières d'accompagnement de l'intégration du viaduc au Sud dans le coteau de la forêt de Bord Louviers.

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

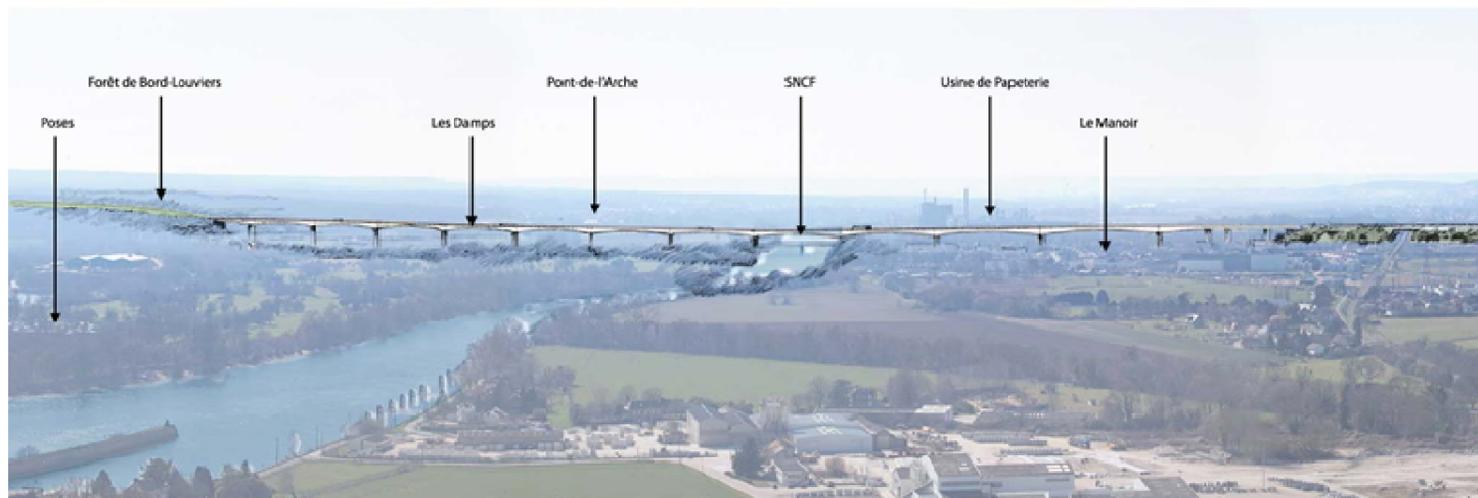


FIGURE 7 : VUE SUR L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE LA VALLEE DE L'EURE ET DE LA SEINE, DEPUIS LA COTE « DES DEUX AMANTS » [VEGETUDE] (VUE NON CONTRACTUELLE)

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

TABLEAU 2 : SURFACE CONCERNEE PAR LA BANDE EPDUP POUR CHAQUE ZONE DU 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 (ha) – donnée à titre indicatif
NAb	0,1	73,7	0,1	0,07
ND	75,3	504,2	14,9	19
Autres (U, AU, A)	-	277,5	-	-
Total	75,4	855,4	8,8	19,07

Par ailleurs, le projet nécessite le déclassement d'environ 57,5ha d'EBC au sein de la bande EPDUP. A l'échelle de l'emprise du projet cela ne représenterait normalement qu'environ 16,8ha au final du boisement réellement détruits.

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 de Léry, les orientations d'aménagement ne sont pas définies dans le POS, ni clairement dans le PADD du futur PLU.

Dans le POS, « il est prévu un emplacement réservé en vue de désenclaver la zone NA du « Bout de la Ville » à partir de la rue du 11 Novembre et un autre pour désenclaver la zone NAa au lieu-dit « la rue Gougeon » ». La bande du projet n'impacte pas ces zonages.

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

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune de Léry, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR2312003 « Terrasses alluviales de la Seine », est situé à environ 0,5 km de la bande EPDUP lorsqu'elle traverse la commune de Léry. De plus, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Iles et berges de la Seine dans l'Eure » est située à moins de 1 km de la bande EPDUP, en aval sur la Seine. Ainsi, les modifications effectuées dans le POS n'auront pas d'effets directs d'emprises sur la ZSC ou 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 de Léry, et de la définition de mesures d'évitement et de réduction, notamment afin de limiter les risques de dégradation des milieux naturels présents à proximité des zones de travaux, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation 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.

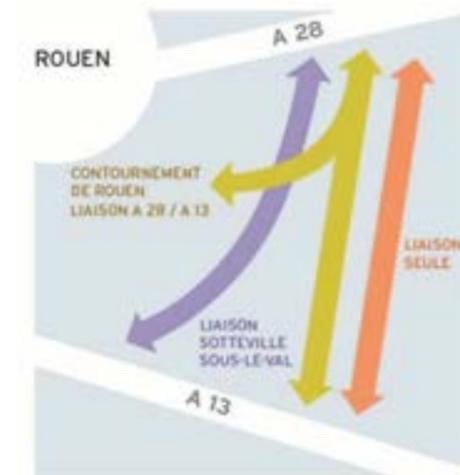


FIGURE 8: SCHEMA DES VARIANTES DU PROJET DE LIAISON A28-A13

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

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

La bande définie couvre ainsi a minima :

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

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

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

Concernant les Espaces Boisés Classés, le projet nécessite le déclassement d'une partie d'entre eux. Au stade actuel, le niveau de définition du projet induit qu'il est nécessaire de déclasser tous les EBC présents au sein de la bande EPDUP, afin d'avoir la marge de manœuvre nécessaire dans le cadre de l'évolution du niveau de détail du projet lors des études ultérieures.

Cependant, il est à noter que seuls les boisements au niveau de l'ouvrage seront impactés. C'est néanmoins l'intégralité de la surface au sein de la bande qui est déclassée, surface maximaliste sur laquelle sera basé le calcul de la surface à reclasser en espaces boisés classés. Par ailleurs, ce reclassement pourra être effectué sur des boisements non détruits de la zone déclassée.

De la même façon, les emplacements annotés « ir » pourront être modifiés.

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

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

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

- Mise en compatibilité du POS :
 - Emprise de la bande EPDUP par type de zone ; à ce stade, l'emprise correspond à la bande EPDUP ;
 - Emprise de la bande EPDUP dans les EBC.
- Réalisation du projet (avant modification du 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 NAb	0,1	0,07		
Zone ND	75,3	19		
EBC	57,5	16,8		

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 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 des zones ND et NAb

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS DE LERY

Zone ND		<p><u>Caractère de la zone ND</u> : Il s'agit d'une zone non équipée constituant un espace naturel qui doit être préservé de toute forme d'urbanisation en raison de la qualité du paysage et du caractère des éléments naturels qui le composent.</p> <p>Elle comprend un secteur NDa destiné à recevoir les activités liées à la base de loisirs et un secteur NDb destiné à recevoir des équipements sportifs, de loisirs ou socioculturels.</p> <p>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 de Rouen – liaison A28/A13.</p>
Zone ND	Article ND-1- Occupations et utilisations du sol admises	<p>1.1- Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p><u>Dans les différents secteurs de la zone ND et en dehors des secteurs ND_{IR}</u> Les constructions à usage d'équipement d'infrastructure sous réserve qu'elles s'intègrent à l'environnement. Dans ce cas, les articles 3 à 13 du règlement pourront ne pas être appliqués.</p> <p><u>Dans l'ensemble de la zone à l'exception des secteurs NDa et NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement, l'extension des constructions existantes et la construction d'annexés ; - les occupations et utilisations du sol liées à l'activité ou à la gestion forestière ; - les abris légers pour animaux. <p><u>Dans le secteur NDa :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées au fonctionnement, à l'animation commerciale ou ludique, à l'hébergement, générés par la base de loisirs en développement ou l'habitat de loisirs. - l'ouverture et l'exploitation de carrières, sous réserve que cela n'aboutisse pas à l'extension du périmètre d'exploitation déjà autorisé. <p><u>Dans le secteur NDb :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les occupations et utilisations du sol liées aux activités sportives, de loisirs ou socioculturelles. <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. <p>1.2.- Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Ouest de la chaussée de l'Andelle et 9,90 m NGF soit 9,55 m dans le système orthométrique Lallemand à l'Est de cette voie). Cette disposition ne s'applique pas à certaines constructions spécifiques pouvant supporter une submersion temporaire.</p>
Zone ND	Article ND-2- Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article précédent sont interdits.

EXTRAIT DU REGLEMENT DU POS DE LERY

Zone NAb		<p><u>Caractère de la zone NAb</u> : Il s'agit d'une zone destinée à la réalisation d'équipements, d'hébergement ou d'activités liées aux loisirs.</p> <p>Elle comprend un secteur NAb_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.</p>
Zone NAb	Article NAb-1-Occupations et utilisations du sol admises	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone NAb et en dehors des secteurs NAb_{IR}</u> Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les installations liées au fonctionnement, à l'animation commerciale, artisanale ou ludique, à l'hébergement sous forme hôtelière ou d'habitat de loisirs générés par la base de loisirs en développement LERY-POSES. - les constructions à usage d'équipement d'infrastructure, sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement. Certains des articles 3 à 13 pourront alors ne pas être appliqués. <p>Le plancher bas des constructions doit être réalisé à une cote égale ou supérieure à 8,50 m NGF normalisé soit 8,15 m dans le système orthométrique Lallemand (la cote de mise hors crue étant de 9,65 m NGF normalisée soit 9,30 m dans le système orthométrique Lallemand).</p> <p><u>Dans le secteur NAb_{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 NAb	Article NAb-2-Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les modes d'occupation et d'utilisation des sols non mentionnés à l'article NAb-1.