





## Sommaire

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

2.3.1	Mise en cohérence du rapport de présentation.....	14
2.3.2	Mise en compatibilité du règlement écrit ....	17
2.3.3	Mise en compatibilité du règlement graphique : plan de zonage.....	24
2.3.4	Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé24	

### 3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.....

3.1	Résumé non technique.....	27
3.2	Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	30
3.2.1	Rappel du contexte réglementaire .....	30
3.2.2	Objectifs de l'évaluation environnementale	30
3.2.3	Contenu de l'évaluation environnementale.	32
3.3	Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes .....	33
3.4	Analyse de l'état initial de l'environnement ....	38
3.4.1	Présentation générale de la commune .....	38
3.4.2	Topographie .....	38
3.4.3	Eaux superficielles.....	38
3.4.4	Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes).....	38
3.4.5	Agriculture/Sylviculture .....	38
3.4.6	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	38
3.4.7	Risques naturels et technologiques .....	38
3.4.8	Patrimoine naturel.....	39
3.4.9	Paysage .....	39
3.5	Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures .....	41
3.5.1	Topographie .....	41
3.5.2	Eaux superficielles.....	41
3.5.3	Biens et cadre de vie.....	42
3.5.4	Agriculture/Sylviculture .....	43
3.5.5	Patrimoine historique, tourisme et loisirs ...	44

3.5.6	Risques naturels et technologiques .....	44
3.5.7	Patrimoine naturel .....	45
3.5.8	Paysage.....	46
3.5.9	Synthèse des impacts de la mise en compatibilité.....	47
3.6	Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures.....	48
3.7	Justification de la mise en compatibilité .....	48
3.8	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité.....	49
3.9	Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale .....	50

### Annexe .....51

## 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 : Projet d'aménagement et de développement durable de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.....	12
Figure 4 : Plan de zonage actuel du Plan Local d'Urbanisme de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen avant mise en compatibilité .....	25
Figure 5 : Plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen après mise en compatibilité .....	26
Figure 6 : Sites Natura 2000 dans les communes traversées par la bande .....	31
Figure 7 : Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP ....	40
Figure 8 : Vue sur la tranchée en rive droite à hauteur de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen [VEGETUDE] (vue non contractuelle).....	46
Figure 9: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13.....	48

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Etude de la compatibilité ou de la prise en compte de la MECDU du PLU avec les documents de planification.....	34
Tableau 2 : Surface concernée par la bande EPDUP pour chaque zone du PLU.....	47
Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme .	49

## 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 des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen dans le département de Seine-Maritime.

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

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

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

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

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

Les communes concernées par le projet sont :

- Dans le département de l'Eure :
  - Alizay ;
  - Igoville ;
  - Incarville ;
  - Le Manoir ;
  - Le Vaudreuil ;
  - Léry ;
  - Les Damps ;
  - Val-de-Reuil ;
  
- Dans le département de la Seine-Maritime :
  - Bois l'Evêque ;
  - Boos ;
  - Fontaine-sous-Préaux ;
  - Gouy ;
  - Isneauville ;
  - La Neuville Chant d'Oisel ;
  - Les Authieux-sur-le-Port Saint Ouen ;
  - Montmain ;
  - Oissel ;
  - Préaux ;
  - Quevreville-la-Poterie ;
  - Quincampoix ;
  - 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.

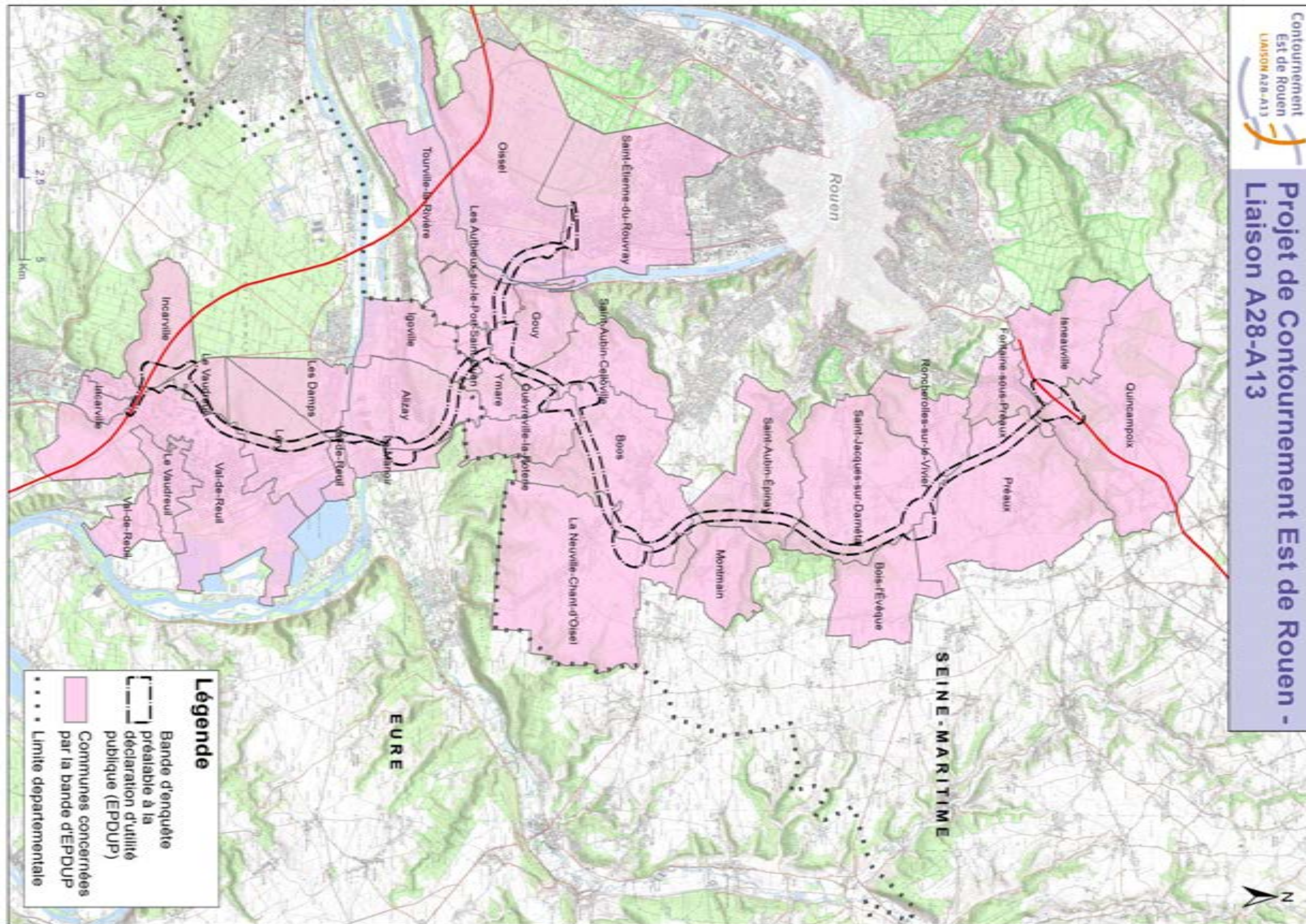


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIEE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES CONCERNEES PAR CELLE-CI

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

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

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

### 1.2.3 L'enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2.4 Cadre de l'enquête publique unique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2.5 Avis rendus avant approbation

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ainsi que l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du SCoT. 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](http://www.liaisona28a13.com) ;
- Rencontre du territoire dans le cadre du dialogue continu.



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

## 2 Mise en compatibilité du document d'urbanisme

### 2.1 Analyse des pièces du PLU au regard du projet

La commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen dispose d'un PLU approuvé le 23/05/2009.

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

#### 2.1.1 Rapport de présentation

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

On notera qu'il est fait mention de la « rocade Est » comme un élément potentiel d'opportunité pour le développement économique lié à la ZAC du Mont Jarret, située sur les territoires communaux voisins. Cette mention est faite au titre des prescriptions des éléments de programme du SCOT de l'agglomération Rouen - Elbeuf

Néanmoins, **le chapitre expliquant les justifications des prescriptions du règlement et du zonage du PLU 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen ne mentionne pas le projet de liaison A28-A13. Néanmoins le PADD est réalisable avec la construction de la nouvelle infrastructure routière.

Les 4 orientations du projet de ville sont les suivantes :

- 1) « Développer une offre mesurée de logements diversifiés ». Les extensions sont projetées au Sud du centre-bourg et ne présentent pas de lien avec la réalisation du contournement Est de Rouen
- 2) « Préserver les terrains nécessaires à la pérennité agricole », notamment les « terrains situés au Nord-Est, selon la chambre d'agriculture ». Cette seconde orientation présente un lien avec la réalisation de la liaison A28-A13.
- 3) « Améliorer le fonctionnement urbain en développant le maillage des chemins ». Seul le chemin de grande randonnée 25, portée en repérage sur le plan de synthèse entre en relation avec le contournement dont elle croise la bande dédiée.
- 4) « Aider à la création d'emplois locaux » : L'extension de la zone d'activités se situe au sud du centre-bourg et ne présente pas de lien avec la réalisation du contournement.

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

Bande DUP du Contournement  
Est de Rouen – Liaison A28/A13

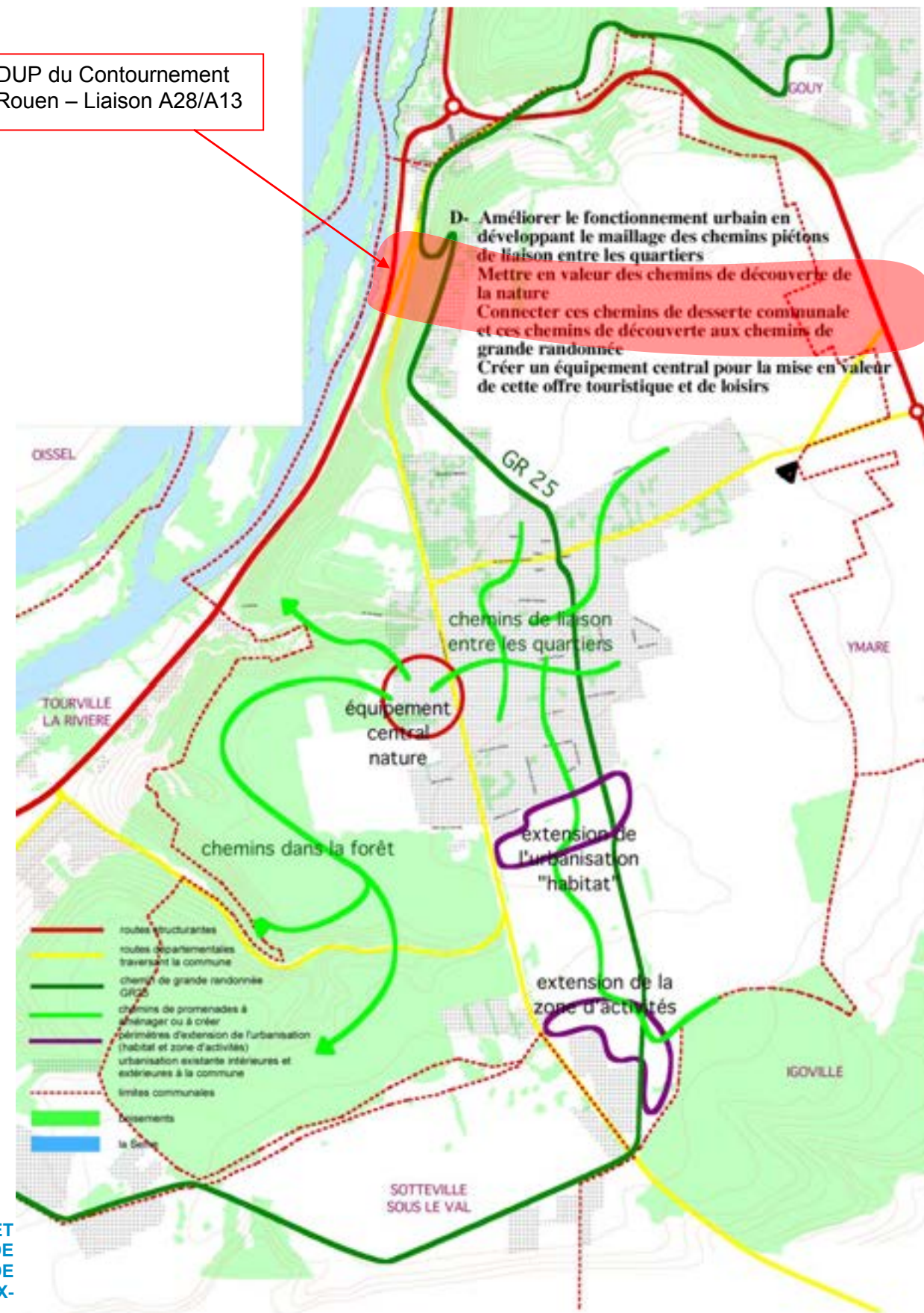


FIGURE 3 : PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

### 2.1.3 Orientations d'Aménagements et de Programmations (OAP)

Un secteur fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation. Ce secteur est situé en continuité du tissu urbanisé, au Sud du centre bourg et éloigné du tracé du contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13. **Son urbanisation ne présente pas d'interaction avec la réalisation du projet routier.**

### 2.1.4 Règlement écrit

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

- la zone A et ses secteurs Ai et Am,
- la zone U et ses secteurs Ua et Ub,
- la zone N et ses secteurs Ni et Na.

### Zone U

« La zone U est la partie urbanisée de la commune, regroupant habitat, services et activités ».

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

- **Article U-1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction de l'article U-1 ne permet pas la réalisation du projet dans sa globalité en raison de son alinéa 1.1 qui interdit les nouvelles installations engendrant des nuisances incompatibles avec leur environnement.
- **Article U-2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions Particulières) : la rédaction de l'article U-2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.

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

### Zone A

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

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

- **Article A-1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction actuelle est directement conditionnée par l'article A-2. Il n'y a donc pas lieu de modifier cet article. Seul l'article A-2 nécessite d'être modifié.
- **Article A-2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions Particulières) : la rédaction de l'article A-2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.

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

### Zone N

« La zone N correspond aux zones naturelles et forestières à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique. La zone N comprend un secteur Na correspondant à des terrains déjà bâtis ».

- **Article N-1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction actuelle est directement conditionnée par l'article N-2. Il n'y a donc pas lieu de modifier cet article. Seul l'article N-2 nécessite d'être modifié.
- **Article N-2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions Particulières) : la rédaction de l'article N-2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les

dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.

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

### 2.1.5 Règlement graphique

La bande du projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 traverse les zones A et ses secteurs Ai et Am, la zone U et ses secteurs Ua et Ub, la zone N et ses secteurs Ni et Na.

**Elle devra donc être reportée sur le règlement graphique (Plan de zonage).**

### 2.1.6 Servitude d'urbanisme

#### Espaces Boisés Classés : EBC

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

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

#### Secteurs de risques naturels

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

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

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

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

Le PLU de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen en vigueur est incompatible pour une partie de ses dispositions actuelles avec le projet 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 des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

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

- Les secteurs A<sub>IR</sub>, Am<sub>IR</sub>, Ai<sub>IR</sub> qui correspondent au recouvrement de la zone A par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.
- Les secteurs N<sub>IR</sub>, Ni<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> qui correspondent au recouvrement de la zone N par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.
- Les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub>, Ub<sub>IR</sub> qui correspondent au recouvrement de la zone U par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Dans ces secteurs créés, seuls sont autorisés :

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

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

### Aide à la lecture pour le rapport de présentation

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

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

Exemple d'insertion :

*Elle comprend des secteurs A<sub>IR</sub> correspondant à...*

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
<p><b>Chapitre 7.5.4</b> « justification des prescriptions du règlement et du zonage » de la partie 7 « explication des choix retenus »</p>	<p><b>7-5-4 – le découpage en zones</b> Le règlement et les documents graphiques délimitent, conformément aux articles R.123-4 à R.123-8, les zones urbaines (zones U), les zones à urbaniser (zones AU), les zones agricoles (zones A) et les zones naturelles et forestières (zones N), elles mêmes découpées en secteurs (indiqués par l'adjonction d'une lettre minuscule).</p> <p>Ce découpage découle des choix exprimés dans le PADD et les orientations d'aménagement :</p> <p>Les zones U sont limitées au bourg et au hameau de Port Saint Ouen. Quelques adaptations ont été effectuées par rapport à l'ancien POS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les zones actuellement urbanisées autrefois classées NB (au sud-ouest et à l'est du bourg, par exemple) et NC (à l'est du bourg, par exemple) ont été ajoutées aux zones U (ceci ne représente qu'une simple mise à jour)</li> <li>- les zones situées près de la forêt, ou dans les petits hameaux (Hamel, sud de la commune) classés en zone UE ou en zone NB par le POS, mais urbanisées de manière très peu dense, ont été classées en zone naturelle du PLU, dans des secteurs où il est possible d'agrandir les constructions existantes</li> <li>- la grande zone NA située au nord du bourg a été supprimée, compte tenu de sa vocation agricole et de l'évitement de l'enclavement d'une installation agricole.</li> </ul> <p><b>Les zones U</b> ont été découpées en plusieurs secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le secteur U strict correspond à l'essentiel de la zone U (la plus grande partie du bourg).</li> <li>- le secteur Ua correspond au prolongement vers le nord de l'urbanisation du bourg, dans un site où notamment le réseau d'assainissement collectif n'existe pas. Le hameau du Port Saint Ouen comprend une partie U et une partie Ua. Cette différence est justifiée par la densité actuelle des constructions existantes, qui est plus forte dans la partie centrale du hameau, existant d'ailleurs depuis plus longtemps, et sa périphérie, généralement plus récente.</li> <li>- le secteur Ub correspond au hameau de Port Saint Ouen, construit de manière beaucoup plus dense que le bourg.</li> <li>- le secteur Uy correspond à l'actuelle zone artisanale déjà prévue au POS.</li> </ul> <p><b>Les zones AU</b> Les zones AU correspondent aux terrains décrits dans les orientations d'aménagement 1, 2 et 3. Le secteur AUa dispose à proximité directe de tous les réseaux (eau, électricité, téléphone, assainissement eaux usées)). Le secteur AUb dispose à proximité du réseau d'eau potable, d'électricité et de téléphone. Le secteur AUc dispose à proximité directe de tous les réseaux (eau, électricité, téléphone, assainissement eaux usées)).</p> <p><b>Les zones A</b> (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole.</p>	<p><b>7-5-4 – le découpage en zones</b> Le règlement et les documents graphiques délimitent, conformément aux articles R.123-4 à R.123-8, les zones urbaines (zones U), les zones à urbaniser (zones AU), les zones agricoles (zones A) et les zones naturelles et forestières (zones N), elles mêmes découpées en secteurs (indiqués par l'adjonction d'une lettre minuscule).</p> <p>Ce découpage découle des choix exprimés dans le PADD et les orientations d'aménagement :</p> <p>Les zones U sont limitées au bourg et au hameau de Port Saint Ouen. Quelques adaptations ont été effectuées par rapport à l'ancien POS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les zones actuellement urbanisées autrefois classées NB (au sud-ouest et à l'est du bourg, par exemple) et NC (à l'est du bourg, par exemple) ont été ajoutées aux zones U (ceci ne représente qu'une simple mise à jour)</li> <li>- les zones situées près de la forêt, ou dans les petits hameaux (Hamel, sud de la commune) classés en zone UE ou en zone NB par le POS, mais urbanisées de manière très peu dense, ont été classées en zone naturelle du PLU, dans des secteurs où il est possible d'agrandir les constructions existantes</li> <li>- la grande zone NA située au nord du bourg a été supprimée, compte tenu de sa vocation agricole et de l'évitement de l'enclavement d'une installation agricole.</li> </ul> <p><b>Les zones U</b> ont été découpées en plusieurs secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le secteur U strict correspond à l'essentiel de la zone U (la plus grande partie du bourg).</li> <li>- le secteur Ua correspond au prolongement vers le nord de l'urbanisation du bourg, dans un site où notamment le réseau d'assainissement collectif n'existe pas. Le hameau du Port Saint Ouen comprend une partie U et une partie Ua. Cette différence est justifiée par la densité actuelle des constructions existantes, qui est plus forte dans la partie centrale du hameau, existant d'ailleurs depuis plus longtemps, et sa périphérie, généralement plus récente.</li> <li>- le secteur Ub correspond au hameau de Port Saint Ouen, construit de manière beaucoup plus dense que le bourg.</li> <li>- le secteur Uy correspond à l'actuelle zone artisanale déjà prévue au POS.</li> <li>- <i>Les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub>, Ub<sub>IR</sub> correspondent au recouvrement de la zone U et de ses secteurs Ua et Ub par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></li> </ul> <p><b>Les zones AU</b> Les zones AU correspondent aux terrains décrits dans les orientations d'aménagement 1, 2 et 3. Le secteur AUa dispose à proximité directe de tous les réseaux (eau, électricité, téléphone, assainissement eaux usées)). Le secteur AUb dispose à proximité du réseau d'eau potable, d'électricité et de</p>

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Chapitre	Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u>	Situation <u>après mise en cohérence</u>
	<p><b>Les zones N</b> correspondent aux zones naturelles et forestières.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hormis les zones N strict, elles ont fait l'objet d'un secteur Na, intégrant les terrains déjà construits, où seul l'agrandissement des bâtiments existant est autorisé.</li> </ul> <p>Parallèlement à ce découpage justifié par des choix d'urbanisme, des secteurs spécifiques ont été créés pour signaler un risque d'inondation ou un risque d'effondrement de terrain. Ces secteurs ont été désignés par l'ajout d'un indice i (risque d'inondation) ou m (risque d'effondrement de terrain) au nom du secteur qui aurait existé sur le plan en l'absence du risque signalé.</p>	<p>téléphone.</p> <p>Le secteur AUc dispose à proximité directe de tous les réseaux (eau, électricité, téléphone, assainissement eaux usées)).</p> <p><b>Les zones A</b> (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole.</p> <p><i>Les secteurs A<sub>IR</sub>, Am<sub>IR</sub>, Ai<sub>IR</sub> correspondent au recouvrement de la zone A et de ses secteurs Am et Ai par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></p> <p><b>Les zones N</b> correspondent aux zones naturelles et forestières.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hormis les zones N strict, elles ont fait l'objet d'un secteur Na, intégrant les terrains déjà construits, où seul l'agrandissement des bâtiments existant est autorisé.</li> <li>- <i>Les secteurs N<sub>IR</sub>, Ni<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> correspondent au recouvrement de la zone N et de ses secteurs Ni et Na par la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i></li> </ul> <p>Parallèlement à ce découpage justifié par des choix d'urbanisme, des secteurs spécifiques ont été créés pour signaler un risque d'inondation ou un risque d'effondrement de terrain. Ces secteurs ont été désignés par l'ajout d'un indice i (risque d'inondation) ou m (risque d'effondrement de terrain) au nom du secteur qui aurait existé sur le plan en l'absence du risque signalé.</p>



### 2.3.2 Mise en compatibilité du règlement écrit

Le projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 est implanté sur des terrains classés **en zone A et ses secteurs Ai et Am, la zone U et ses secteurs Ua et Ub, la zone N et ses secteurs Ni et Na.**

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

Le présent dossier fait figurer ci-après :

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

#### Aide à la lecture pour le règlement écrit

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

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

Exemple d'insertion :

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

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone U		<p>La zone U est la partie urbanisée de la commune, regroupant habitat, services et activités, sous des formes très diverses, allant de l'ordre continu à l'alignement, aux constructions regroupées ou isolées tant individuelles que collectives. Le maintien de cette diversité y est recherché, ainsi que la préservation du patrimoine ancien qui fait le charme de la commune. C'est la raison pour laquelle la construction de type urbain à l'alignement, en continu, sans être obligatoire, y est encouragée.</p> <p>La zone U comprend un secteur U strict correspondant à la plus grande partie des zones urbanisées du bourg, à vocation principale d'habitat, d'équipements publics, de commerce et de petit artisanat, un secteur Ua, au Nord du bourg, à vocation principale d'habitat, sur une faible densité, un secteur Ub, correspondant à une partie du hameau du Port Saint Ouen et un secteur Uy, au Sud du bourg, à vocation principale d'activités</p>	<p>La zone U est la partie urbanisée de la commune, regroupant habitat, services et activités, sous des formes très diverses, allant de l'ordre continu à l'alignement, aux constructions regroupées ou isolées tant individuelles que collectives. Le maintien de cette diversité y est recherché, ainsi que la préservation du patrimoine ancien qui fait le charme de la commune. C'est la raison pour laquelle la construction de type urbain à l'alignement, en continu, sans être obligatoire, y est encouragée.</p> <p>La zone U comprend un secteur U strict correspondant à la plus grande partie des zones urbanisées du bourg, à vocation principale d'habitat, d'équipements publics, de commerce et de petit artisanat, un secteur Ua, au Nord du bourg, à vocation principale d'habitat, sur une faible densité, un secteur Ub, correspondant à une partie du hameau du Port Saint Ouen et un secteur Uy, au Sud du bourg, à vocation principale d'activités</p> <p><i>Elle comprend des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> 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 U	Article U-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p>1.1 - Les nouvelles installations engendrant des nuisances incompatibles avec leur environnement.</p> <p>1.2 - Les terrains aménagés pour camping ou stationnement des caravanes et les installations y afférentes.</p> <p>1.3 - Les divers modes d'utilisation des sols prévus à l'article R.442.2 du Code de l'Urbanisme, à l'exception des aires de stationnement ouvertes au public, des aires de jeux et de sport ainsi que les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à l'urbanisation et à l'aménagement de la zone.</p> <p>1.4 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement d'une surface de plus de 20m<sup>2</sup> hors œuvre nette et tout changement d'affectation.</p> <p>1.5 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement et tout changement d'affectation</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone U et en dehors des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub>, sont interdits :</i></p> <p>1.1 - Les nouvelles installations engendrant des nuisances incompatibles avec leur environnement.</p> <p>1.2 - Les terrains aménagés pour camping ou stationnement des caravanes et les installations y afférentes.</p> <p>1.3 - Les divers modes d'utilisation des sols prévus à l'article R.442.2 du Code de l'Urbanisme, à l'exception des aires de stationnement ouvertes au public, des aires de jeux et de sport ainsi que les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à l'urbanisation et à l'aménagement de la zone.</p> <p>1.4 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement d'une surface de plus de 20m<sup>2</sup> hors œuvre nette et tout changement d'affectation.</p> <p>1.5 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement et tout changement d'affectation</p> <p><i>Dans les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub>, sont interdits :</i></p> <p><i>Tous types d'occupation et d'utilisation du sol, à l'exception de ceux visés aux points 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, de l'article U-2.</i></p>
Zone U	Article U-2- Occupations et utilisations des sols soumises à	<p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et le secteur Uy, les constructions ou installations</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone U et en dehors des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> :</i></p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
	conditions particulières	<p>(y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne pas dépasser une surface hors oeuvre nette globale de 1 500 m<sup>2</sup>, et de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles (en ce qui concerne la nature et la quantité des effluents) avec les infrastructures existantes.</p> <p>Dans le secteur Uy, les constructions ou installations non destinées au logement (y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles avec les infrastructures existantes. Dans le secteur Uy pourront toutefois être admis les logements associés au fonctionnement des entreprises, et dont la proximité directe est indispensable à ces entreprises.</p> <p>2.2 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, l'extension mesurée (20 m<sup>2</sup> de surface hors oeuvre nette) des bâtiments existants, y compris leurs annexes non jointives, dans la limite d'une surface hors oeuvre nette totale, par unité foncière, de 170 m<sup>2</sup>, sans augmentation du nombre de logements.</p>	<p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et le secteur Uy, les constructions ou installations (y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne pas dépasser une surface hors oeuvre nette globale de 1 500 m<sup>2</sup>, et de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles (en ce qui concerne la nature et la quantité des effluents) avec les infrastructures existantes.</p> <p>Dans le secteur Uy, les constructions ou installations non destinées au logement (y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles avec les infrastructures existantes. Dans le secteur Uy pourront toutefois être admis les logements associés au fonctionnement des entreprises, et dont la proximité directe est indispensable à ces entreprises.</p> <p>2.2 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, l'extension mesurée (20 m<sup>2</sup> de surface hors oeuvre nette) des bâtiments existants, y compris leurs annexes non jointives, dans la limite d'une surface hors oeuvre nette totale, par unité foncière, de 170 m<sup>2</sup>, sans augmentation du nombre de logements.</p> <p><i>Dans les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub>, sont seuls autorisés :</i></p> <p><i>2.3. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i></p> <p><i>2.4. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</i></p> <p><i>2.5. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.</i></p> <p><i>2.6. pour les constructions existantes les travaux d'entretien et de confortement concernant les façades et huisseries, les toitures et les clôtures.</i></p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone A		La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.	La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.  <i>Elle comprend des secteurs <math>A_{IR}</math>, <math>Ai_{IR}</math> et <math>Am_{IR}</math> 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>
Zone A	Article A-1- Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article A-2.	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article A-2.
Zone A	Article A-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p>2.1 - Peuvent être autorisés : A condition qu'elles n'empiètent pas sur un espace affecté par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, où toute construction ou installation est interdite, et à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</li> <li>- Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à la loi d'orientation agricole de juillet 1999.</li> </ul> <p>2.3 - Peuvent être également autorisés, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages ne peuvent être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation, que s'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement, et si leur fonctionnement n'est pas susceptible d'être entravé par une inondation).</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors des secteurs <math>A_{IR}</math>, <math>Ai_{IR}</math> et <math>Am_{IR}</math> :</i></p> <p>2.1 - Peuvent être autorisés : A condition qu'elles n'empiètent pas sur un espace affecté par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, où toute construction ou installation est interdite, et à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</li> <li>- Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à la loi d'orientation agricole de juillet 1999.</li> </ul> <p>2.3 - Peuvent être également autorisés, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages ne peuvent être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation, que s'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement, et si leur fonctionnement n'est pas susceptible d'être entravé par une inondation).</p> <p><i>Dans les secteurs <math>A_{IR}</math>, <math>Ai_{IR}</math> et <math>Am_{IR}</math>, sont seuls autorisés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i></li> </ul>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
			<ul style="list-style-type: none"><li>- <i>toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</i></li><li>- <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></li></ul>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Zone N		<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <p>un secteur N strict, protégé en raison de son caractère forestier.</p> <p>Un secteur Na, correspondant à des terrains déjà bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux.</p>	<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <p>un secteur N strict, protégé en raison de son caractère forestier.</p> <p>Un secteur Na, correspondant à des terrains déjà bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux.</p> <p><i>Elle comprend des secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub> 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 N	Article N-1- Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article N-2.	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article N-2.
Zone N	Article N-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 Dans le secteur N strict, les constructions nécessaires à la gestion du domaine forestier, y compris dans les espaces boisés.</p> <p>2.2 Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension mesurée des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.3 Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques</p> <p>2.4 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et sans application des articles 3 à 10 et 12 à 14, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.</p> <p>2.5 La reconstruction, après sinistre, des bâtiments existants, avec une surface hors œuvre nette égale à celle qui existait auparavant, sauf, dans les espaces affectés par un risque d'inondation, si le sinistre a été causé par une inondation.</p>	<p><i>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub> :</i></p> <p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 Dans le secteur N strict, les constructions nécessaires à la gestion du domaine forestier, y compris dans les espaces boisés.</p> <p>2.2 Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension mesurée des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.3 Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques</p> <p>2.4 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et sans application des articles 3 à 10 et 12 à 14, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.</p> <p>2.5 La reconstruction, après sinistre, des bâtiments existants, avec une surface hors œuvre nette égale à celle qui existait auparavant, sauf, dans les espaces affectés par un risque d'inondation, si le sinistre a été causé par une inondation.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone concernée	Article	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
			<p><i>Dans les secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub>, sont seuls autorisés :</i></p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</i></li> <li>- <i>toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</i></li> <li>- <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></li> </ul> <hr/>

### 2.3.3 Mise en compatibilité du règlement graphique : plan de zonage

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

Dans la zone A :

- Secteur A<sub>IR</sub>
- Secteur Am<sub>IR</sub>
- Secteur Ai<sub>IR</sub>

Dans la zone N :

- Secteur N<sub>IR</sub>
- Secteur Ni<sub>IR</sub>
- Secteur Na<sub>IR</sub>

Dans la zone U :

- Secteur U<sub>IR</sub>
- Secteur Ua<sub>IR</sub>
- Secteur Ub<sub>IR</sub>

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

### 2.3.4 Servitudes d'urbanisme : Espace Boisé Classé

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

Le présent dossier fait figurer ci-après :

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



EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU PLU

Situation actuelle avant mise en compatibilité

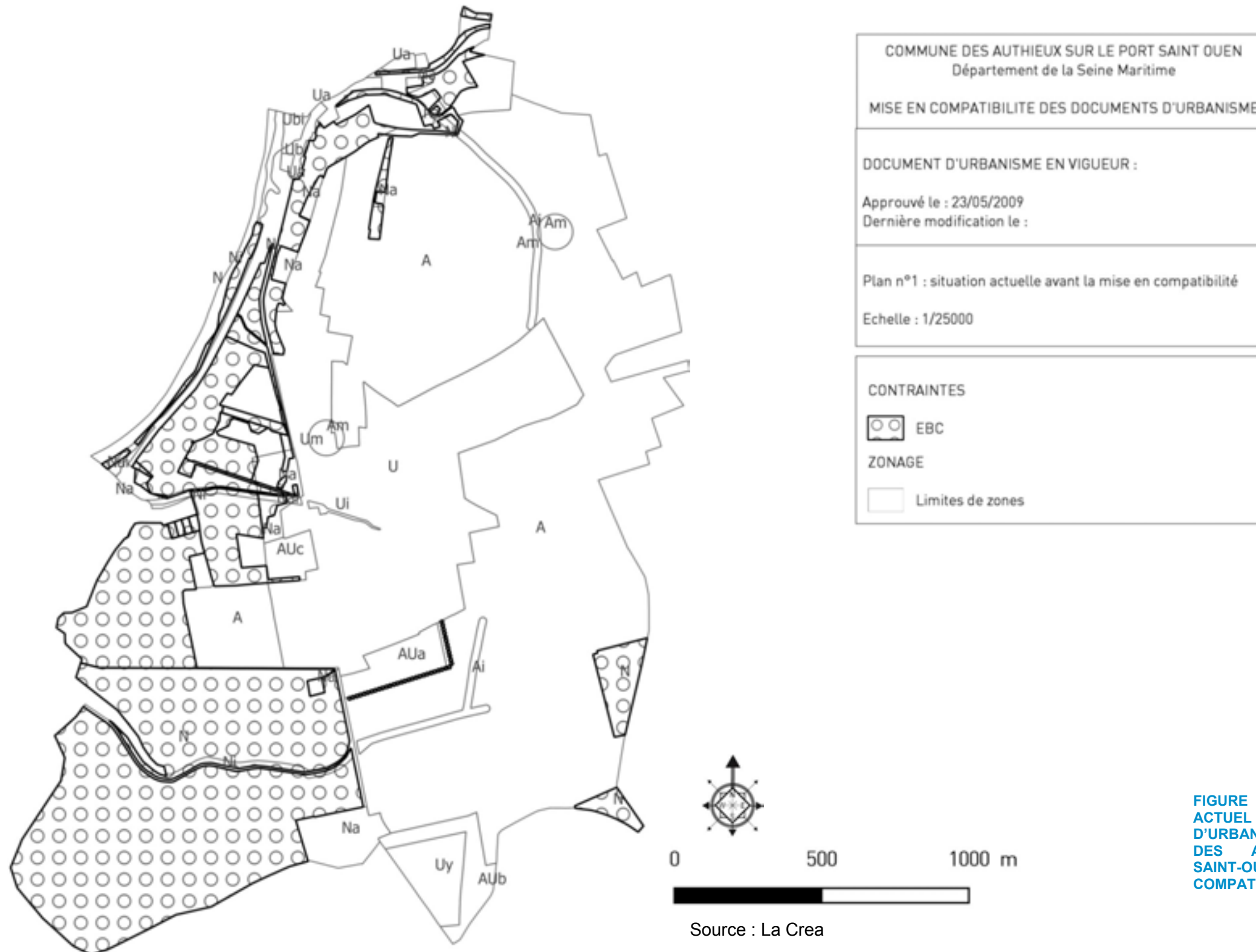


FIGURE 4 : PLAN DE ZONAGE ACTUEL DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN AVANT MISE EN COMPATIBILITE

EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU PLU

Situation après mise en compatibilité

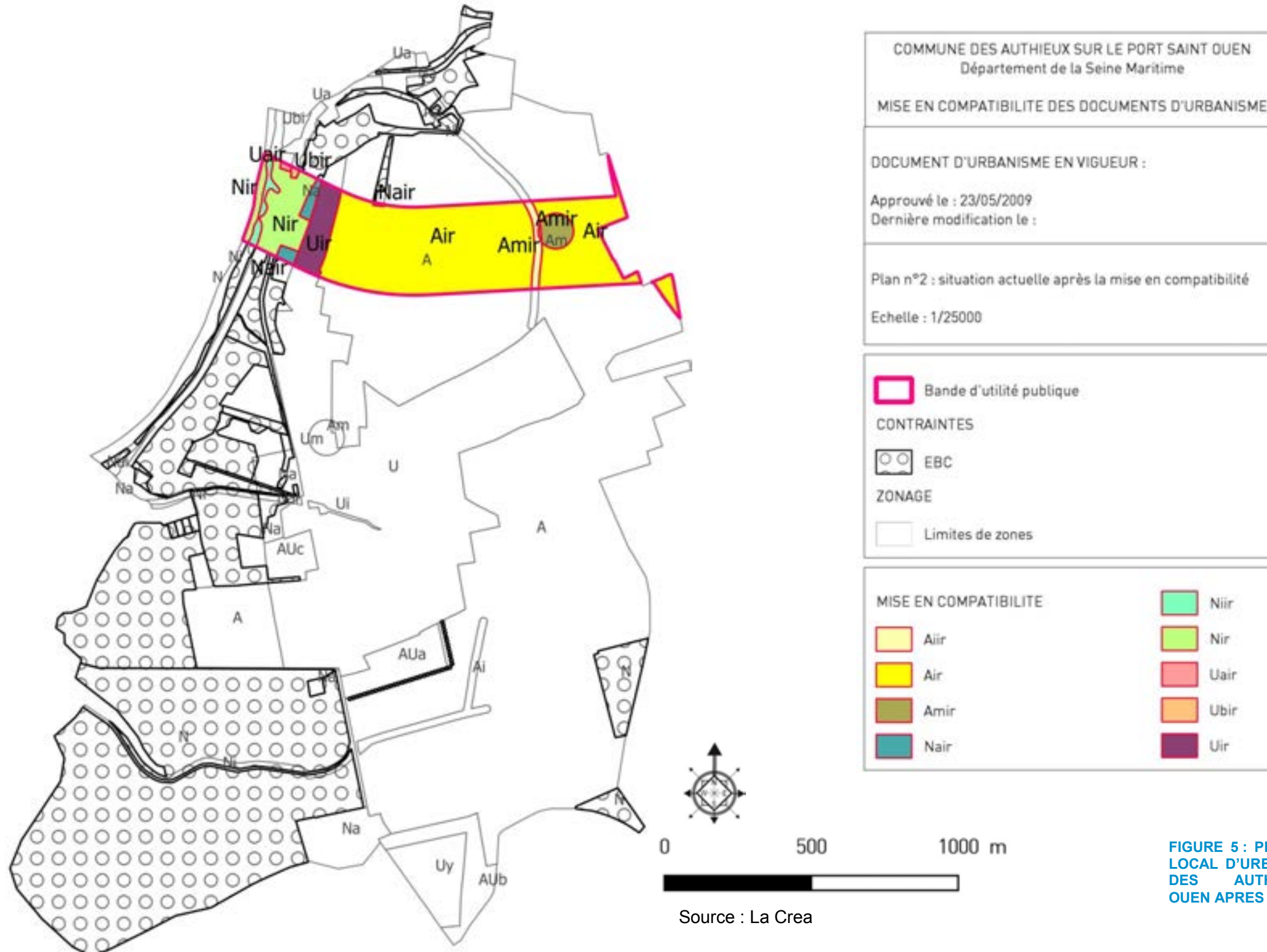


FIGURE 5 : PLAN DE ZONAGE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN APRES MISE EN COMPATIBILITE

### 3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen

#### 3.1 Résumé non technique

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

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

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

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

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

définissant le contenu du rapport d'évaluation environnementale réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme.

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

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

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

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

Modification du PLU	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
Autorisation des affouillements et exhaussements (emprise du projet)	Topographie	La bande est comprise entre 70 et 80m NGF.	La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre 0m et -27m.	Favoriser le réemploi des matériaux. Situier les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles.
	Eaux superficielles	La Seine.	La Seine est traversée par un viaduc.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels. Limiter le nombre de piles dans le lit mineur du cours d'eau.
	Cadre de vie	La bande traverse plusieurs zones urbanisées (U, Ua et Ub) comprenant des habitations, et intercepte : la RD7, la RD91, « la rue de Clos Mouchel » ; un chemin de halage le long de la Seine (rive droite) ; une ligne de télécommunication et un réseau de transmission radioélectrique.	Incidences potentielles sur ces réseaux par les affouillements et exhaussements. Perturbation des déplacements. La tranchée couverte du Clos Mouchel limite l'impact sur les habitations.	Adapter les emprises travaux afin d'éviter d'impacter les habitations. Rétablir les réseaux en concertation avec les gestionnaires. Etudier les rétablissements routiers agricoles et sylvicoles à l'étape de l'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF).
	Agriculture	La bande traverse 29,5ha de terres agricoles, 17 parcelles et 7	Consommation de terrains agricoles et ses effets indirects : effet de coupure, modifications	Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage. Limiter les emprises sur les terres agricoles.

Modification du PLU	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
		exploitants.	microclimatiques.	Réaliser un aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF).
	Sylviculture	Coteaux boisés sur la rive droite de la Seine.	Effets de substitution, de coupure et de bordure.	Limitier les emprises sur les parcelles forestières. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les boisements détruits.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	GR25.	Coupure d'un chemin de Randonnée.	Etudier le rétablissement de l'itinéraire de randonnée.
	Risques naturels et technologiques	Inondations par débordement de la Seine (PPRI de la vallée de la Seine Boucle de Rouen) ; Risque de mouvement de terrain (aléa faible de retrait-gonflement) ; TMD par chenal de navigation : la Seine.	Création d'un risque TMD. Risque d'effondrement de terrain.	Identifier précisément la localisation des canalisations en concertation avec les gestionnaires des réseaux. Prendre des mesures constructives vis-à-vis de l'aléa faible de mouvement de terrain. Eviter les remblais en zone inondable. Organiser efficacement l'arrivée des secours sur la liaison A28-A13 par rapport aux TMD.
	Patrimoine naturel	2,1ha d'EBC ; plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées ; continuités écologiques (réservoir de biodiversité des milieux boisés, corridors calcicoles).	Incidences potentielles : dégradations et destructions d'habitats temporaires ou permanentes. Rupture de continuités écologiques. Risque de destructions d'individus. Dérangement d'individus.	Réaliser une expertise arboricole Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue. Conserver et compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux ouverts et boisés. Restaurer les emprises chantier à la fin du chantier. Mettre en place des mesures de précaution vis-à-vis du risque de pollution de l'eau et des milieux naturels lors des travaux. Installer des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. Baliser les zones sensibles en phase travaux.
	Paysage	Coteaux calcaires et boisés des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et le plateau des Authieux.	Impact sur les boisements des coteaux. Impacté important au niveau du passage en déblai au Nord des Authieux jusqu'à la vallée de la Seine.	Reconstituer les lisières boisées. Aménager les abords des 3 bassins. Aménager la tranchée débouchant sur la vallée de la Seine dans l'esprit des vallons naturels débouchant sur le fleuve.
Création d'une bande au règlement différencié, au niveau des zones U, A et N	Occupation du sol	2,7ha de zone urbanisée (U et ses secteurs Ua et Ub). 30,4ha de zone agricole (A et ses secteurs Ai et Am). 5,7ha de zone naturelle (N et ses secteurs Ni et Na).	Création de zonages U <sub>a,ir</sub> , U <sub>b,ir</sub> et U <sub>ir</sub> non dédiés à une zone urbanisée. Création de zonages A <sub>i,ir</sub> , A <sub>m,ir</sub> et A <sub>ir</sub> non dédiés au milieu agricole. Création de zonages N <sub>a,ir</sub> , N <sub>i,ir</sub> et N <sub>ir</sub> non dédiés à une zone naturelle.	Suite aux travaux, modifier si nécessaire le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec ces modifications. Organiser un AFAF. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les boisements impactés. Préserver les emprises agricoles et naturelles en phase travaux et restauration.
Déclassement d'EBC	Patrimoine naturel	EBC des coteaux boisés en rive droite de la Seine.	Possibilité de destruction de 2,1ha de boisements EBC.	Limitier les emprises travaux au sein des EBC. Limitier les déboisements des EBC au strict nécessaire des emprises du tracé.

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

### 3.1.4 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime », qui est traversé par la bande EPDUP au niveau de la commune de Tourville-la-rivière. Ce site est très proche des limites communales des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen (moins de 50 m au niveau de la bande EPDUP).

Compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, 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 ZSC.

### 3.1.5 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

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

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

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

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

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

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se base sur le PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, la mise en compatibilité du document d'urbanisme et sur l'étude d'impact du projet.

Les principales limites sont :

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

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

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

### 3.2.1 Rappel du contexte réglementaire

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

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

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

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

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

La carte en page suivante localise ces sites.

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

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

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

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

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

### 3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

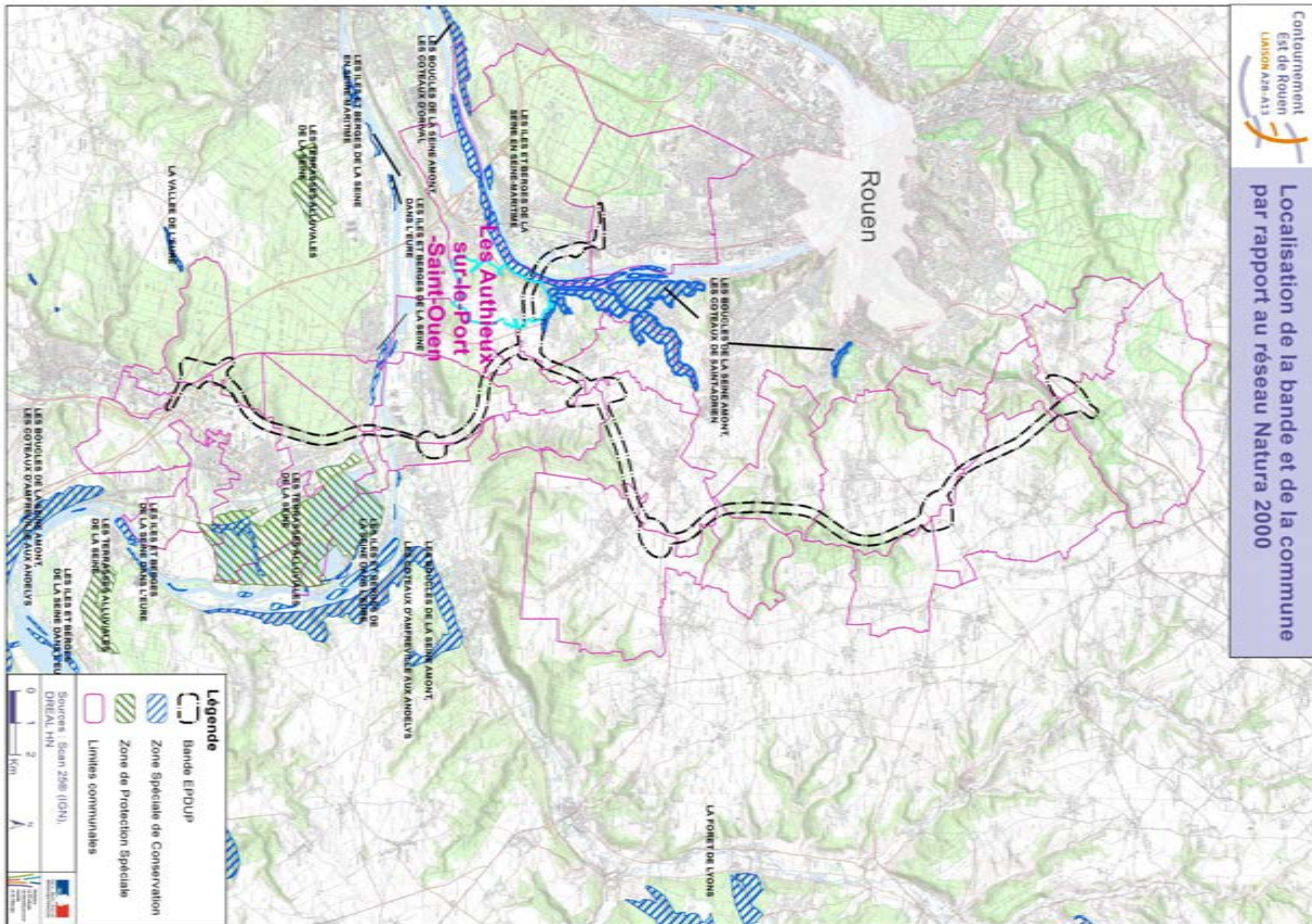


FIGURE 6 : SITES NATURA 2000 DANS LES COMMUNES TRAVERSEES PAR LA BANDE

### 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<sup>a</sup>) et 5° de l'article R. 121-18 correspondant à la présentation des incidences sur l'environnement et des mesures prises seront présentés dans une seule et même partie. De plus, le point 7° de l'article (résumé non technique et méthodologie) fera l'objet de deux parties distinctes pour plus de lisibilité.

Par conséquent, le plan proposé est le suivant :

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

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

La modification du PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen doit être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Métropole Rouen-Normandie ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole Rouen-Normandie ;
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Rouen-Normandie ;
- Le Schéma 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 ;
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine ;
- Le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine, Boucle de Rouen ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune.

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

Le tableau ci-après en rappelle les grands éléments.

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

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
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>Limitier 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. Optimisation et adaptation des emprises.</p> <p>Configuration d'une section du projet routier en viaduc (viaduc sur la Seine) et en tranchée couverte.</p> <p>Limitier les déboisements aux strictes emprises nécessaires au tracé.</p> <p>Compensation des milieux boisés, ouverts et semi-ouverts 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 de Cohérence Territorial de la Métropole Rouen-Normandie (SCoT)	Axe 2 les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	Réduire l'impact surfacique sur les habitats naturels ainsi que la destruction d'espèces végétales en concevant et en adaptant au mieux l'emprise définitive de l'infrastructure ainsi que les zones de chantier.	Inventaire complet des espèces végétales sur une zone d'étude élargie et comparaison de 34 variantes avec prise en compte du milieu naturel. Optimisation et adaptation des emprises.
		Recourir aux viaducs afin de traverser les vallées, de réduire significativement l'impact surfacique sur les zones humides, et de limiter le risque d'inondation.	Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Seine Boucle de Rouen. La Seine et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).
		Reconstituer les lisières forestières impactées.	La reconstitution des lisières boisées sur les coteaux est prévue.
		Compenser les habitats naturels qui auront été détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente et dans la continuité, au possible, d'habitats déjà existants.	Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les milieux naturels. La vallée de la Seine est traversée par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques et boisés). Les boisements détruits seront compensés.
		Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau.	Un réseau d'assainissement étanche collectant les eaux du projet et un réseau de rétablissement des écoulements naturels sont prévus.
		Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure.	Le viaduc de la Seine assure la transparence écologique.
		Réduire les nuisances sonores.	Des écrans acoustiques sont prévus au niveau du viaduc en entrée de la tranchée couverte.
		Réduire les effets de coupure dans la traversée de milieux ouverts, par exemple en privilégiant un passage en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais.	Le projet passe essentiellement en viaduc ou déblai sur cette commune.
Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores).	Mesures paysagères prévues permettant la bonne intégration de l'ensemble du projet et des aménagements connexes.		
Gérer le foncier pour maintenir les fonctionnalités agricoles.	Constitution en amont, par la DREAL via la SAFER, de stocks fonciers pour mettre en œuvre des mesures compensatoires (pour maintenir le potentiel de production agricole). Un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) sera organisé.		

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
<b>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE 2010-2015)</b>	Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source.	Le réseau d'assainissement étanche sur cette commune comprend 3 bassins pour collecter et traiter les eaux de ruissellement.
		Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses.	Cette disposition sera à prendre en compte lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
	Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Orientation 14 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions.	La commune n'est pas concernée par un PPE de captage AEP.
	Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 15 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.	La vallée de la Seine et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques), qui assure la transparence écologique.
		Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau.	
Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation.	Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Seine Boucle de Rouen. La Seine et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).	
<b>Futur SDAGE (2016-2021) en cours de consultation</b> Les défis sont globalement les mêmes que dans le SDAGE 2010-2015. Les dispositions supplémentaires concernant le projet sont:	Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	Orientation 8 - Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants.	Des dispositifs de collecte et de traitement des eaux sont prévus pour limiter les risques de pollution. La commune n'est concernée par aucun PPE de captage d'AEP. Une attention particulière sera portée sur les opérations de maintenance, lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même.
		Disposition 31 - Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages. Disposition 30 - Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques.	
	Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Orientation 18 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité.	La vallée de la Seine et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).
		Disposition 60 - Eviter, réduire, compenser les impacts des projets sur les milieux aquatiques continentaux et les zones humides. Orientation 22 - Mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité.	
		Disposition 83 - Eviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides.	
Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation	Orientation 23 - Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques.	En phase travaux, des précautions seront prises en cas de découverte d'espèces exotiques envahissantes pour limiter leur dissémination, notamment lors des mouvements de terre.	
	Orientation 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues. Disposition 140 - Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau.	Le projet respecte les prescriptions du PPRI de la Seine Boucle de Rouen. La Seine et sa zone inondable sont traversées par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques).	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
		Orientation 34 - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées.  Disposition 142 - Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets.	Les eaux pluviales du projet sont collectées et traitées par un réseau d'assainissement étanche (fossés et bassins). Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels est encadré, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 10l/s/ha à proximité de la Seine et à 2l/s/ha pour le reste du tracé.
<b>Plan Local de l'Habitat de la Métropole Rouen-Normandie (PLH 2012-2017)</b>	Orientation 1 Promouvoir un développement équilibré pour le secteur et la commune	Production et localisation d'une nouvelle offre de logement social et d'hébergement dans chaque secteur (7 sur la métropole) et commune.	Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH.
	Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	Accompagnement et renforcement des politiques foncières notamment sur les sites de régénération urbaine.	
	Orientation 3 Favoriser les parcours résidentiels	Amélioration et réhabilitation des logements sociaux et privés existants pour favoriser les économies d'énergie en vue de la maîtrise des charges pour les occupants.	
	Orientation 4 Mieux répondre à l'ensemble des besoins	Développement de logements répondants aux besoins de tous les ménages.	
<b>Plan des Déplacements Urbains de la Métropole Rouen-Normandie (PDU déc. 2014)</b>	Orientation 1 Compléter et organiser les réseaux de déplacements	Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements.	Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuera à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale. Le PDU prend en compte le projet A28/A13.
		Favoriser l'intermodalité.	
		Améliorer les performances du réseau de transports.	
		Adapter l'offre collective de transport à l'échelle péri-urbaine.	
	Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements	Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs.	
		Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements.	
	Orientation 3 Faire évoluer les comportements	Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité.	
Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement.			
Orientation 4 Structurer un meilleur partage de l'espace public	Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public.		
	Développer l'usage du vélo.		
Orientation 5 Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement	Affirmer la place des modes doux sur l'espace public.		
	Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville.		
Orientation 6 Evaluer et suivre le PDU	Renforcer l'attractivité logistique du territoire.		
	Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité.		
Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE mars 2013) de Haute-Normandie	Défi 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités	Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU.	
		Orientation 2 Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs.	

Documents	Objectifs/Axes	Actions	Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
		Orientation 3 Favoriser le report modal vers les transports en commun (objectif d'augmenter de 20% l'usage des transports en commun dans l'ensemble des trajets en connexion avec une zone dense du territoire).	L'espace libéré sur certaines voiries pourra se faire au profit des transports en commun. Des aménagements d'interconnexion pourront être développés entre le projet et les transports en commun.
		Orientation 8 Organiser et optimiser la logistique urbaine.	Le projet peut y aider par une desserte plus efficace des zones d'activités et de report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés.
		Orientation 9 Réduire les risques de surexposition à la pollution routière.	Le projet contribue à diminuer globalement l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, et en particulier dans plusieurs zones qui en souffrent actuellement en reportant une partie du trafic en dehors de l'agglomération rouennaise et des pénétrantes vers Rouen.
Directive Territoriale d'Aménagement (DTA 2006) de l'Estuaire de la Seine	Objectif 3: renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire	Renforcer les fonctions métropolitaines dans les 3 grandes agglomérations.	Le projet s'inscrit dans les orientations de la DTA. Il est envisagé par le document et répond aux objectifs qui lui sont fixés d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale.
		Conforter l'armature des agglomérations moyennes.	
		Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral.	
		Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain.	
		Améliorer les échanges et les déplacements de personnes.	
Plan de Prévention des Risques Naturels de la Vallée de la Seine Boucle de Rouen	Les zones R1 concernent les espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non. Le règlement indique que pour la zone R1 : « ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE R1 Ils conservent leur statut actuel, non constructible. Ne peuvent y être autorisés que : [...] les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval ainsi que les aires de stationnement liées aux activités économiques implantées en zone bleue, sous réserve qu'elles se situent au niveau du terrain naturel. »	La zone réglementaire du PPRN concernée par le projet est la zone rouge R1 au niveau de la traversée de la Seine par des piles de viaduc. Le tablier est assez haut pour ne pas gêner l'écoulement des crues. L'ensemble des dispositions constructives seront prises en compte, notamment lors des travaux.	
Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen	Développer une offre mesurée de logements diversifiés, cohérente avec les orientations du SCoT Rouen-Normandie, dans le cadre d'un équilibre entre développement du caractère rural de la commune. Préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et prise en compte des risques naturels prévisibles. Préserver les terrains nécessaires à la pérennité de l'activité agricole. Protéger les boisements. Aider à la création d'emplois locaux par le développement mesuré de la zone d'activités existante. Améliorer le fonctionnement urbain en développant le maillage des chemins piétons de liaison entre les quartiers. Mettre en valeur des chemins de découverte de la nature. Connecter ces chemins de desserte communale et ces chemins de découverte aux chemins de grande randonnée. Créer un équipement central pour la mise en valeur de cette offre touristique et de loisirs.	Le projet n'est pas de nature à remettre en cause le développement de l'urbanisation de la commune. Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les milieux agricoles et naturels (boisements et aquatiques).	
		Le projet ne traverse pas la zone d'activité de la commune.	
		Le GR25, intercepté par le projet, est prévu d'être rétabli.	

## 3.4 Analyse de l'état initial de l'environnement

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

Il s'appuie sur l'état initial de l'étude d'impact du projet de liaison A28-A13 et certains éléments du PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

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 et technologiques ;
- Patrimoine naturel ;
- Paysage.

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

### 3.4.1 Présentation générale de la commune

Le territoire communal couvre une superficie de l'ordre de 450ha et compte environ 1212 habitants (INSEE, 2011).

La commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen est environnée de 5 communes limitrophes : Gouy (796 habitants), Igoville (1590 habitants), Ymare (1146 habitants), Tourville-la-Rivière (2473 habitants) et Sotteville-sous-le-Val (757 habitants).

La commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen adhère à la Métropole Rouen-Normandie.

### 3.4.2 Topographie

La bande EPDUP est implantée sur le plateau des Authieux. La topographie y varie avec des altimétries de l'ordre de 70 à 80m NGF.

### 3.4.3 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte la Seine de façon perpendiculaire au lit mineur. La largeur du lit mineur est de 400-450 m au niveau du hameau de Port-Saint-Ouen. La rive droite est longée par la RD7 et surplombée par la côte du Port-Saint-Ouen. Les berges sont boisées.

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

#### Secteurs artificialisés

La bande intercepte une zone urbanisée regroupant habitat, services et activités (U, Ua et Ub). La zone U, le long des coteaux boisés, comprend le hameau Port-Saint-Ouen (une quinzaine d'habitations concernées par la bande EPDUP).

#### Réseaux et servitudes

La bande intercepte la RD7 (rue d'Elbeuf), la RD91 (rue des Canadiens) et une voirie locale « la rue du Clos Mouchel ».

De plus, la Seine est un chenal de navigation.

La bande EPDUP est concernée par le chemin de halage en rive droite de la Seine, une ligne de télécommunication (le long de la RD91) et un réseau de transmission radioélectrique.

### 3.4.5 Agriculture/Sylviculture

#### Agriculture

11 exploitations différentes cultivent des parcelles sur la commune, représentant une surface d'environ 182,6ha. Les activités dominantes sont les grandes cultures et l'élevage de bovins.

La majeure partie des sols est constituée de sols argileux et alluvionnaires présentant de faibles potentialités agronomiques.

#### Sylviculture

L'Ouest de la bande EPDUP passe au niveau de coteaux boisés le long de la RD91.

### 3.4.6 Patrimoine historique, tourisme et loisirs

La bande ne passe au niveau d'aucun site archéologique connu.

La bande intersecte le GR25.

### 3.4.7 Risques naturels et technologiques

#### Risques naturels

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

De plus, des risques ponctuels de mouvement de terrain sont identifiés sur la partie Est de la bande.

L'Ouest de la bande est concernée par un fort aléa d'inondation par débordement de la Seine. Elle traverse le zonage R1 (zone naturelle particulièrement exposée où les inondations sont redoutables) du PPRi de la vallée de la Seine Boucle de Rouen.

## Risques technologiques

La bande est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par le fleuve : la Seine.

### 3.4.8 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse le site Natura 2000 « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime », situé à moins de 50 m des limites communales des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen. Elle traverse principalement des zones de cultures, ainsi que quelques prairies et boisements sur les coteaux le long de la Seine.

Concernant le réseau écologique, on note que :

- Les coteaux boisés constituent un réservoir de biodiversité des milieux boisés identifiés par le SRCE de Haute Normandie ;
- Un corridor de milieux calcicoles identifié par le SRCE de Haute Normandie passe le long des coteaux boisés.

L'Est de la bande EPDUP passe au niveau d'environ 3ha d'Espaces Boisés Classés qui correspondent à une partie des coteaux boisés de la Seine.

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

- Des chiroptères : Oreillard roux/gris Noctule commune, Sérotine commune et Pipistrelle de Kuhl au niveau des coteaux boisés ;
- Des oiseaux : Œdicnème criard dans les cultures et Chouette chevêche dans les milieux ouverts ;
- Des reptiles : l'Orvet fragile, espèce protégée au niveau national, a été observé au niveau des coteaux boisés le long de la Seine.

La Seine est un milieu de vie où les marées orchestrent la présence des poissons. Bien que le secteur soit propice à l'alimentation et au transit des poissons, les conditions de reproduction ne sont pas favorables. En effet, les zones potentiellement favorables pour le frai sont découvertes à marée basse. L'intérêt piscicole pour ce fleuve est donc modéré.

### 3.4.9 Paysage

La bande traverse successivement les coteaux calcaires et boisés des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen et le plateau des Authieux.

Situés en rive droite de la Seine, à hauteur des communes des Authieux sur le Port Saint Ouen et de Tourville-la-Rivière, les coteaux calcaires culminent à une altitude de +/- 75 m. Surplombant le fleuve, les coteaux boisés dominent ce paysage de par leur étendue, leur différence d'altitude et leur topographie marquante (les versants les plus abrupts laissant apparaître des falaises calcaires remarquables). Les fortes pentes sont devenues des zones boisées, parfois habitées (comme aux Authieux sur le Port Saint Ouen), constituante du bocage de la région. Autour de la RD7, les coteaux se caractérisent par une végétation dense de forêt/boisement naturelle, composée d'essences locales, majoritairement feuillues (chênes, hêtres, châtaigniers, érables, frênes, ...). Quelques parcs et jardins ponctuent le boisement par les silhouettes d'arbres plus artificielles et sombres (présence de quelques essences persistantes et conifères), venant rompre l'harmonie du paysage.

L'ensemble des boisements est localisé sur le rebord du plateau et (à l'exception des jardins et pavillons au Clos-de-Mouchel), définit clairement la limite de ce plateau agricole. La vue magnifique depuis la crête, est un atout important qu'il faut valoriser.

Le plateau des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen se situe au Sud-Ouest du secteur du plateau du pays de Caux, en surplomb des coteaux calcaires et boisés de la vallée de la Seine. Cette unité paysagère se caractérise par une topographie relativement plane (1 m pour 100 m), constituée de grandes parcelles agricoles contiguës qui laissent un champ visuel largement ouvert jusqu'aux masses boisées qui referment le plateau.

Vers l'Ouest, la limite de ce plateau est clairement définie par les coteaux boisés qui dominent la vallée de la Seine.

Au Nord et à l'Est, un horizon boisé lointain (les bois d'Ymare et de Rouville) délimite le plateau. C'est l'agriculture qui donne son caractère à cette unité paysagère bordée de plusieurs villages et hameaux (Gouy, Ymare, les petits Friés ...).

La végétation ligneuse représentée par des vestiges de haies bocagères, de bosquets arbustifs et d'arbres dispersés apporte un caractère encore préservé et champêtre à ce paysage au Sud du plateau. On relève quelques spécimens intéressants de chênes isolés. Les haies se composent majoritairement de chêne pédonculé, d'orme, de charme, d'érable champêtre, ainsi que d'un cortège arbustif tel que le noisetier, le prunelier, le cornouiller, ...

La bande est visible depuis la forêt « les Communaux » à Gouy.

Le projet offre un point de vue intéressant sur la forêt de Bord-Louvières

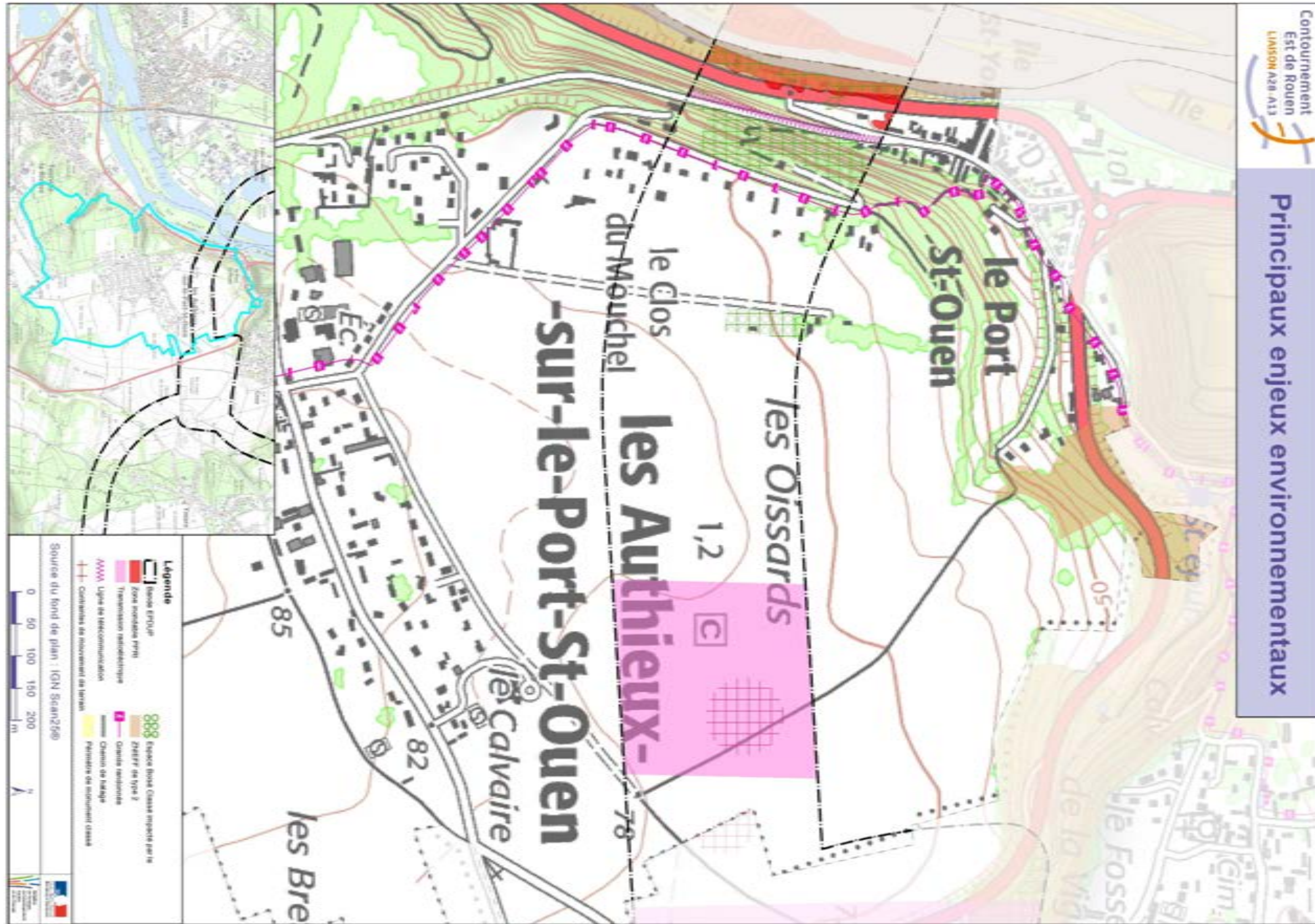


FIGURE 7 : PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP



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

La bande s'inscrit dans les zonages U (et ses secteurs Ua et Ub), A (et ses secteurs Am et Ai) et N (et ses secteurs Ni et Na) du PLU. La mise en compatibilité transforme ces zones et secteurs en secteurs U<sub>ir</sub>, Ua<sub>ir</sub>, Ub<sub>ir</sub>, A<sub>ir</sub>, Am<sub>ir</sub>, Ai<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub> et Na<sub>ir</sub>.

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





La mise en compatibilité du PLU des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen présente des impacts potentiels sur l'environnement à l'échelle de cette bande d'EPDUP du fait de l'autorisation des exhaussements et affouillements de sol et du déclassement d'EBC.

Certaines incidences sont évaluées à l'échelle de l'emprise de l'infrastructure – à partir d'un tracé indicatif défini dans l'étude d'impact - qui comprend : section courante, échangeurs, ouvrages d'art, rétablissements, déblais/remblais, assainissement, modelés paysagers, éventuels dépôts de matériau,...

Les incidences potentielles sont présentées par thématique. Pour chacune d'entre elles est présentée la nature de la modification du PLU pour la mise en compatibilité avec le projet, et les incidences potentielles sur l'environnement qui découlent de cette modification.

A noter qu'à ce stade des études, les compensations nécessaires pour le milieu naturel ont été identifiées sur de grandes zones préférentielles mais leur localisation précise n'a pas été définie.

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

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


#### 3.5.1 Topographie


##### Impacts


Les affouillements et exhaussements de sols imposés par les aménagements de l'infrastructure liés au projet de liaison A28-A13 seront autorisés dans les 9 secteurs U<sub>ir</sub>, Ua<sub>ir</sub>, Ub<sub>ir</sub>, A<sub>ir</sub>, Am<sub>ir</sub>, Ai<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub> et Na<sub>ir</sub> 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. Le projet passe essentiellement en déblais sur cette commune. La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre 0m et -27m.


En revanche, la topographie de l'extrémité ouest de la bande ne devrait pas être modifiée puisque le projet y est en viaduc.


##### Mesures


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


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

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


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

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

 Travailler en concertation avec les propriétaires des terrains concernés, les communes, la Métropole Rouen Normandie et les services de l'Etat pour le choix des sites de dépôts complémentaires situés à l'extérieur des emprises autoroutières (procédure d'occupation temporaire au titre de la loi du 29 décembre 1892).

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

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

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

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


#### 3.5.2 Eaux superficielles


##### Impacts


La modification des règlements des zones A, Ai, Am, U, Ua, Ub, Ni, N et Na du PLU au sein des 9 secteurs U<sub>ir</sub>, Ua<sub>ir</sub>, Ub<sub>ir</sub>, A<sub>ir</sub>, Am<sub>ir</sub>, Ai<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub> et Na<sub>ir</sub> créés par la mise en compatibilité autorisant les exhaussements et affouillements pourrait avoir un impact sur les eaux de surface.


L'impact sur le réseau de surface sera limité au niveau de la Seine du fait de la mise en place d'un viaduc.


## Mesures


 Equiper le viaduc sur la Seine 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.

 Assurer l'étanchéification artificielle du réseau de collecte au droit du franchissement de cours d'eau.


 Franchir tous les cours d'eau à l'aide de viaducs. Au niveau de ces viaducs, recueillir les eaux de ruissellement dans des corniches caniveau étanches en rives de tablier et les évacuer vers le réseau d'assainissement de la section courante. Il n'y aura donc pas de communication directe des eaux entre le projet et les cours d'eau.


 Recourir à la solution constructive du viaduc, en limitant le nombre de piles dans le lit mineur du cours d'eau pour la traversée de la Seine.


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

 Pour la traversée de la Seine :


- 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
- S'assurer que les éventuelles piles des ouvrages qui seront inscrites dans le lit mineur de la Seine n'auront pas d'impact sur l'hydrodynamisme local qui pourrait induire des impacts sur la morphologie des îles voisines.

 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 10l/s/ha à proximité de la Seine et à 2l/s/ha pour le reste du tracé. Mesurer les incidences du projet sur les écoulements superficiels des cours d'eau et talwegs (aspect quantitatif).

 Afin de ne pas dégrader la qualité des eaux superficielles, mettre en place des mesures pour prévenir les pollutions chroniques, accidentelles et saisonnières (se reporter à l'étude d'impact pour les consulter). La mise en place d'un système d'assainissement des eaux ruisselées sur le projet et de 3 bassins de traitement y participe.

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

- l'intervention rapide sur site et l'identification du produit déversé,
- la fermeture de la vanne en sortie du bassin de rétention pour piéger le contaminant dans le bassin tampon,
- le curage et l'excavation du terrain au niveau du fossé,
- le curage et le nettoyage du bassin,
- l'information des propriétaires de captages pouvant être impactés.

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

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 PLU 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 passe au niveau d'une zone urbanisée (U, Ua et Ub) contenant des habitations le long de la RD91.


A ce stade, les parcelles foncières concernées par le projet n'ont pas été identifiées. Cependant, les emprises du projet, contenant la tranchée couverte du Clos du Mouchel, traversent plusieurs de ces habitations sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.


Le projet intersecte le chemin de halage le long de la Seine, la RD7, la RD91 et « la rue du Clos Mouchel ». Dans le cadre du projet, le rétablissement de la RD7 et RD91 est prévu par le viaduc de la Seine. Le rétablissement de la voirie locale est quant à lui, prévu par un passage inférieur entre la TRC et le viaduc.

Le projet est susceptible d'intercepter tous les réseaux compris dans la bande, à savoir un réseau de transmission radioélectrique et une ligne de télécommunication le long de la RD91.

### Mesures

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

 Intégrer le respect des servitudes (notamment le chemin de halage) à la conception des viaducs.

 Eviter l'impact sur les habitations en mettant en place des solutions constructives adaptées.

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

⇓ Dimensionner les piles de viaduc positionnées dans le lit mineur afin qu'elles résistent aux chocs des bateaux.

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

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

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

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

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

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

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

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

17 parcelles agricoles, principalement des cultures céréalières, sont comprises dans la bande (environ 29,5ha, 7 exploitants).

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

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

Au stade de l'étude d'impact, l'emprise projetée du projet devrait impacter environ 12,4ha de surface agricole, impactant ainsi 5 exploitations sur les 11 présentes sur la commune.

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

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

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

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

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

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

##### Sylviculture

Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés au niveau des coteaux boisés, dans environ 2,1ha de forêt. Il s'agit de forêt privée non soumise au régime forestier.


De la même façon que pour les surfaces agricoles, les emprises réelles définitives sur les forêts seront moindres. Elles sont estimées à un peu plus de 0,6ha. Le viaduc de la Seine traversant une partie de ces coteaux, il limite ainsi l'impact sur les boisements.


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


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


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


## Mesures


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


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

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


 Rétablir les dessertes forestières.

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


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

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


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


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


 Rétablir les canalisations d'adduction d'eau.

 Créer des réserves foncières pour compenser les emprises agricoles prélevées et faciliter les

aménagements fonciers, puis réaliser l'aménagement foncier.

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

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

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

### 3.5.5 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  $U_{ir}$ ,  $Ua_{ir}$ ,  $Ub_{ir}$ ,  $A_{ir}$ ,  $Am_{ir}$ ,  $Ai_{ir}$ ,  $Ni_{ir}$ ,  $Ni_{ir}$  et  $Na_{ir}$  créés par la mise en compatibilité.

La bande EPDUP ne passe au niveau d'aucune zone archéologique connue. Le patrimoine de la commune étant mal connu, il pourrait cependant permettre la découverte de richesses archéologiques.


Le projet intercepte le GR25 en lisière des coteaux boisés.

#### 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 ajoutées aux zones déjà identifiées dans le

document d'urbanisme et réaliser une information auprès de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Des fouilles de sauvegarde pourront être préconisées par la DRAC et des fouilles de sauvetage seront réalisées en cas de découvertes fortuites.

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

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

### 3.5.6 Risques naturels et technologiques

#### Impacts

Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans les secteurs  $U_{ir}$ ,  $Ua_{ir}$ ,  $Ub_{ir}$ ,  $A_{ir}$ ,  $Am_{ir}$ ,  $Ai_{ir}$ ,  $Ni_{ir}$ ,  $Ni_{ir}$  et  $Na_{ir}$  créés par la mise en compatibilité.


Un risque lié aux transports de matières dangereuses est généré par l'intersection du projet avec la Seine (convoi fluvial).


La bande EPDUP est concernée par un aléa faible de mouvement de terrain par retrait-gonflement des sols argileux. De plus, des risques d'effondrement de terrain existent sur l'est de la bande, avec de potentiels transferts d'eau de surface vers la nappe qui en découleraient.


Les impacts sur les zones inondables du PPRI de la Seine Boucle de Rouen, sont de plusieurs types :


- La création de piles en zone inondable et de piles supplémentaires dans le lit mineur du cours d'eau ;
- L'imperméabilisation de surface qui ne permet plus à l'eau de s'infiltrer sur ces zones et qui ruisselle.

## Mesures


 Pour éviter la dispersion d'eau de plateformes non traitées dans le milieu naturel en zone inondable, dimensionner de façon spécifique les niveaux des digues des bassins de traitement dans les zones inondables : les porter à [Znphe + 50 cm], Znphe étant le niveau des plus hautes eaux. De plus, éviter d'installer les bassins dans les zones inondables ou, à défaut, adapter l'assainissement choisi au caractère inondable de la zone.

 Eviter au maximum les remblais en zone inondable par des procédés constructifs de limitation d'emprise.

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

 Respecter les dispositions issues des PPR en phase d'exploitation, ainsi que durant les travaux. Sont interdits en zone rouge et bleue :

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

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

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 les éventuels remblais en zone inondable.

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

## 3.5.7 Patrimoine naturel

### Impacts

La bande dédiée au projet concerne 5,7ha de zones naturelles N, Na et Ni qui deviendront Na<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub> et N<sub>ir</sub>. Ce sont des milieux boisés en coteaux, et des milieux culturels pour le reste. De plus, les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans ces zones.

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

Outre les espèces citées dans le diagnostic qui risquent des collisions avec des véhicules et des destructions d'habitats temporaires ou permanentes, le principal impact du projet en termes d'espèces et habitats d'espèces devrait concerner des ruptures de continuités écologiques, en coupant les sous-trames calcicoles et mésophiles.

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 ;
- Introduction/prolifération d'espèces exotiques envahissantes.
- 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.


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 2,1ha 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 des coteaux 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 coteaux boisés afin d'éviter les impacts de destruction et de dégradation des habitats et des espèces en phase chantier. Ce balisage se traduit par la pose de clôtures pérennes autour des zones sensibles qui excluent les zones de circulation des engins et de stockage de matériel.

 Maintien des continuités par la tranchée couverte et le viaduc sur la Seine.

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

- Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue ;
- Mettre en place un phasage des opérations de chantier dans le temps et dans l'espace, permettant, dans la mesure du possible, de faire corrélés les opérations de chantier les plus impactantes avec les périodes de moindre sensibilité des espèces au dérangement et à la destruction d'individus ;
- Mettre en place des déplacements d'espèces (amphibiens) afin de minimiser l'impact par destruction d'individus en déplaçant les individus et les œufs présents dans les emprises du projet ;

- Les zones d'emprise de chantier qui, à terme, ne font pas partie de l'ouvrage routier (voies de circulation des engins, zones de stockage, etc.), seront remises en état ;
- Prendre des mesures en phase chantier pour prévenir et parer aux pollutions accidentelles et pour limiter les impacts du projet sur la qualité des sols et des eaux.

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

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

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

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

### 3.5.8 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 U<sub>ir</sub>, Ua<sub>ir</sub>, Ub<sub>ir</sub>, A<sub>ir</sub>, Am<sub>ir</sub>, Ai<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub>, Ni<sub>ir</sub> et Na<sub>ir</sub>. Sur la commune, la liaison A28-A13 s'inscrira essentiellement en déblais, ce qui induira une modification de la perception de la topographie de la zone.

Le plateau sera impacté de manière importante au niveau du passage en déblai au Nord des Authieux jusqu'à la vallée de la Seine.

Le photomontage ci-après permet de visualiser l'insertion de l'ouvrage sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

**FIGURE 8 : VUE SUR LA TRANCHEE EN RIVE DROITE A HAUTEUR DE LA COMMUNE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN [VEGETUDE] (VUE NON CONTRACTUELLE)**



#### Mesures

↓ Accompagner les bassins créés par des arbres et arbustes pour en atténuer la perception pour l'utilisateur.

↓ Reconstituer les lisières boisées afin de reconstruire un équilibre pérenne entre les arbres de hauts jets, les intermédiaires et les arbustes, dans le respect des règles de sécurité vis-à-vis du tracé.

↓ Aménager la tranchée débouchant sur la vallée de la Seine dans l'esprit des vallons naturels débouchant sur le fleuve. Les talus seront traités en pelouse sèche, sur calcaire, permettant l'installation à terme d'un cortège floristique riche issu de semenciers alentours (enherbement avec un mélange adapté). En crête, des bosquets forestiers, essentiellement de jeunes plants, amorceront une dynamique de reconquête par la végétation ligneuse, en harmonie avec les coteaux boisés.

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

### 3.5.9 Synthèse des impacts de la mise en compatibilité

#### Impacts sur le plan de zonage et les EBC

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

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

Par ailleurs, le projet nécessite le déclassement d'environ 2,1 ha d'EBC au sein de la bande EPDUP. A l'échelle de l'emprise du projet cela ne représenterait normalement qu'environ 0,6ha au final du boisement réellement détruits.

#### Interaction avec d'autres projets prévus par le PLU

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

Sur la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, aucune orientation d'aménagement, ni emplacement réservé ne sont impactés par le projet.

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

Type de zone	Secteur de la zone impacté par la bande	Surface incluse dans la bande (ha)	Surface totale de la zone sur la commune (ha)	Part de la surface communale dans la bande (%)	Surface approximative impactée par le projet au niveau de la zone (ha) – donnée à titre indicatif
A	A, Ai et Am	30,4	192,2	15,8	12,6
N	Na, Ni et N	5,7	166,3	3,4	1,4
U	U, Ua et Ub	2,7	73,5	3,7	0,9
Autres (AU et d'autres sous-types des zones A, N, U)	-	-	19,2	-	-
Total	-	38,8	451,2	8,6	14,9

### 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 des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime », qui est traversée par la bande EPDUP au niveau de la commune de Tourville-la-rivière. Ce site est très proche des limites communales des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen (moins de 50 m au niveau de la bande EPDUP).

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 en dehors de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, 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 ZSC.

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

### 3.7 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

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



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

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

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

La bande définie couvre ainsi a minima :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Emprise de la bande au moment du MECDU (ha)	Emprise théorique du projet (ha)	Emprise réelle du projet (ha)	Surface reclassée (ha)
Zone U	2,7	0,9		
Zone A	30,4	12,6		
Zone N	5,7	1,4		
EBC	2,1	0,6		

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 PLU et les projets cités dans les documents d'urbanisme ; cela permet de vérifier que la MECDU n'a pas d'impact sur ces enjeux communaux. L'analyse des impacts cumulés du projet avec d'autres projets connus est quant à elle une partie traitée dans l'étude d'impact.

## Annexe

Règlement écrit des zones U, A et N

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone U		<p>La zone U est la partie urbanisée de la commune, regroupant habitat, services et activités, sous des formes très diverses, allant de l'ordre continu à l'alignement, aux constructions regroupées ou isolées tant individuelles que collectives. Le maintien de cette diversité y est recherché, ainsi que la préservation du patrimoine ancien qui fait le charme de la commune. C'est la raison pour laquelle la construction de type urbain à l'alignement, en continu, sans être obligatoire, y est encouragée.</p> <p>La zone U comprend un secteur U strict correspondant à la plus grande partie des zones urbanisées du bourg, à vocation principale d'habitat, d'équipements publics, de commerce et de petit artisanat, un secteur Ua, au Nord du bourg, à vocation principale d'habitat, sur une faible densité, un secteur Ub, correspondant à une partie du hameau du Port Saint Ouen et un secteur Uy, au Sud du bourg, à vocation principale d'activités</p> <p>Elle comprend des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> 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 U	Article U-1- Occupations et utilisations du sol interdites	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone U et en dehors des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> sont interdits :</u></p> <p>1.1 - Les nouvelles installations engendrant des nuisances incompatibles avec leur environnement. 1.2 - Les terrains aménagés pour camping ou stationnement des caravanes et les installations y afférentes. 1.3 - Les divers modes d'utilisation des sols prévus à l'article R.442.2 du Code de l'Urbanisme, à l'exception des aires de stationnement ouvertes au public, des aires de jeux et de sport ainsi que les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à l'urbanisation et à l'aménagement de la zone. 1.4 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement d'une surface de plus de 20m<sup>2</sup> hors œuvre nette et tout changement d'affectation. 1.5 Dans les espaces affectés par un risque d'inondation, toute construction nouvelle, tout agrandissement et tout changement d'affectation</p> <p><u>Dans les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> sont interdits :</u> Tous types d'occupation et d'utilisation du sol, à l'exception de ceux visés aux points 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, de l'article U-2.</p>
Zone U	Article U-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone U et en dehors des secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> :</u> Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 - Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, et le secteur Uy, les constructions ou installations (y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne pas dépasser une surface hors oeuvre nette globale de 1 500 m<sup>2</sup>, et de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles (en ce qui concerne la nature et la quantité des effluents) avec les infrastructures existantes.</p> <p>Dans le secteur Uy, les constructions ou installations non destinées au logement (y compris les installations classées ou non d'activités commerciales ou artisanales, y compris leur extension à condition de ne créer aucune nuisance pour le voisinage), à condition d'être compatibles avec les infrastructures existantes. Dans le secteur Uy pourront toutefois être admis les logements associés au fonctionnement des entreprises, et dont la proximité directe est indispensable à ces entreprises.</p> <p>2.2 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, l'extension mesurée (20 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette) des bâtiments existants, y compris leurs annexes non jointives, dans la limite d'une surface hors œuvre nette totale, par unité foncière, de 170 m<sup>2</sup>, sans augmentation du nombre de logements.</p> <p><u>Dans les secteurs U<sub>IR</sub>, Ua<sub>IR</sub> et Ub<sub>IR</sub> sont seuls autorisés :</u></p> <p>2.3. les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique. 2.4. toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets. 2.5. tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures. 2.6. pour les constructions existantes les travaux d'entretien et de confortement concernant les façades et huisseries, les toitures et les clôtures.</p>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone A		La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres. Elle comprend des secteurs A <sub>IR</sub> , Ai <sub>IR</sub> et Am <sub>IR</sub> 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.
Zone A	Article A-1- Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article A-2.
Zone A	Article A-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors des secteurs A<sub>IR</sub>, Ai<sub>IR</sub> et Am<sub>IR</sub> :</u></p> <p>2.1 - Peuvent être autorisés : A condition qu'elles n'empiètent pas sur un espace affecté par un risque d'inondation, et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine, où toute construction ou installation est interdite, et à condition que leur localisation ou leur destination ne favorise pas une construction dispersée incompatible avec la protection des espaces naturels environnants et ne compromette pas les activités agricoles en raison notamment des structures d'exploitation ou de la valeur agronomique des sols, sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</li> <li>- Les carrières servant à marrer les champs propres d'une exploitation conformément à la loi d'orientation agricole de juillet 1999.</li> </ul> <p>2.3 - Peuvent être également autorisés, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages ne peuvent être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation, que s'ils n'entravent pas l'écoulement superficiel des eaux de ruissellement, et si leur fonctionnement n'est pas susceptible d'être entravé par une inondation).</p> <p><u>Dans les secteurs A<sub>IR</sub>, Ai<sub>IR</sub> et Am<sub>IR</sub>, sont seuls autorisés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</li> <li>- toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</li> <li>- 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.</li> </ul>

EXTRAIT DU REGLEMENT DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Zone N		<p>La zone N est une zone naturelle et forestière, équipée ou non, à protéger soit en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de son caractère d'espace naturel.</p> <p>Elle comprend :</p> <p>un secteur N strict, protégé en raison de son caractère forestier.</p> <p>Un secteur Na, correspondant à des terrains déjà bâtis, où la réhabilitation des bâtiments existants et leur extension mesurée sont autorisées, sous réserve de la préservation du caractère naturel des lieux.</p> <p>Elle comprend des secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub> 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 N	Article N-1- Occupations et utilisations du sol interdites	Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article N-2.
Zone N	Article N-2- Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières	<p><u>Dans les différents secteurs de la zone N et en dehors des secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub> :</u></p> <p>Peuvent être autorisés :</p> <p>2.1 Dans le secteur N strict, les constructions nécessaires à la gestion du domaine forestier, y compris dans les espaces boisés.</p> <p>2.2 Dans le secteur Na, l'aménagement ou l'extension mesurée des constructions existantes, et le cas échéant, le changement de leur destination, y compris la construction d'annexes jointives et non jointives.</p> <p>2.3 Les affouillements et les exhaussements de sol nécessaires aux aménagements hydrauliques</p> <p>2.4 Sauf dans les espaces affectés par un risque d'inondation, et sans application des articles 3 à 10 et 12 à 14, les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.</p> <p>2.5 La reconstruction, après sinistre, des bâtiments existants, avec une surface hors œuvre nette égale à celle qui existait auparavant, sauf, dans les espaces affectés par un risque d'inondation, si le sinistre a été causé par une inondation.</p> <p><u>Dans les secteurs N<sub>IR</sub>, Na<sub>IR</sub> et Ni<sub>IR</sub>, sont seuls autorisés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</li> <li>- toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</li> <li>- 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.</li> </ul>