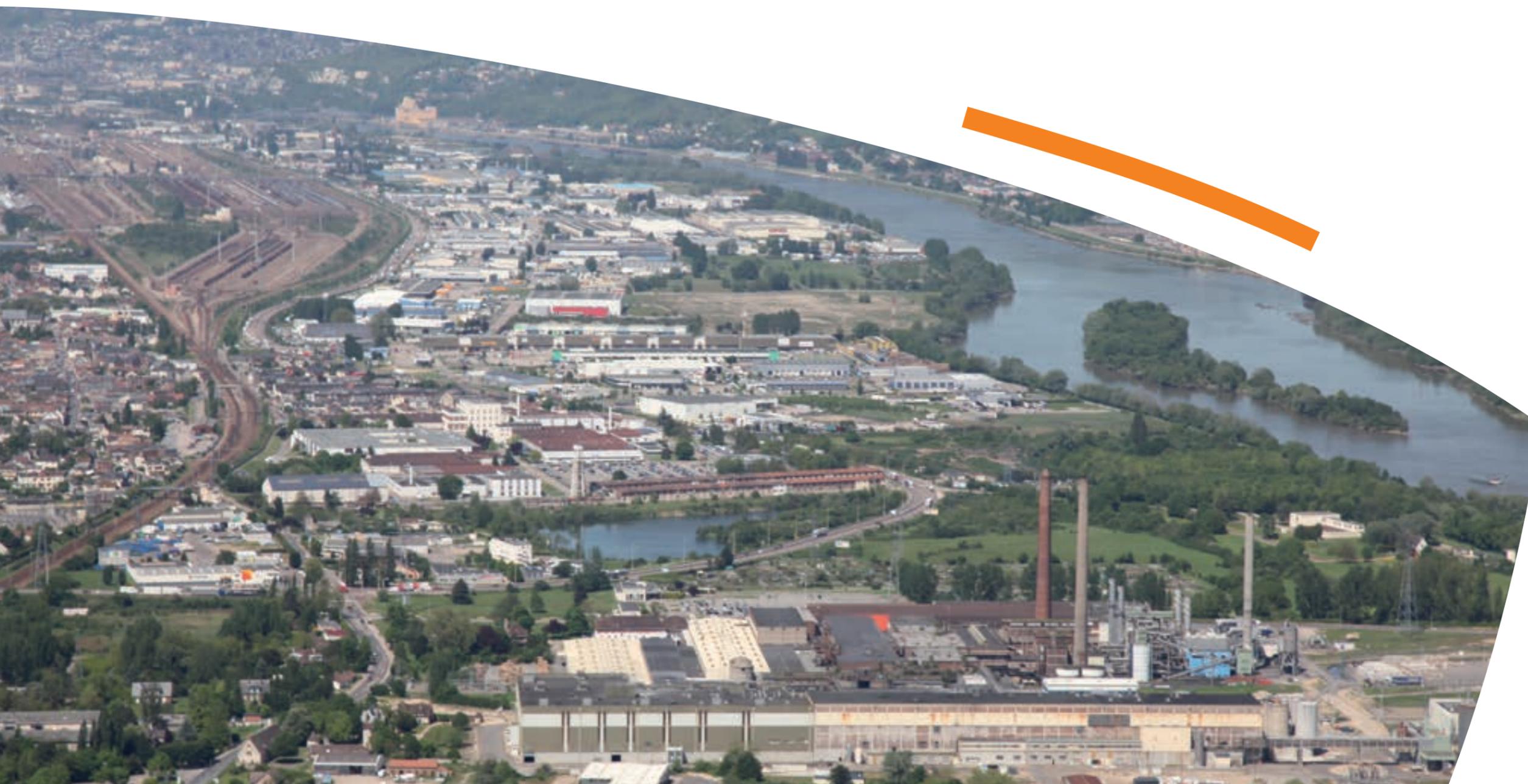


Commune de Quévreville-la-Poterie



Sommaire

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Objet du dossier et présentation du projet..... | 5 |
| 1.1 | Objet du dossier | 5 |
| 1.2 | Cadre législatif et réglementaire..... | 7 |
| 1.2.1 | Modalités d'inscription de la bande déclarée d'utilité publique..... | 7 |
| 1.2.2 | Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique..... | 7 |
| 1.2.3 | L'enquête publique | 7 |
| 1.2.4 | Cadre de l'enquête publique unique..... | 8 |
| 1.2.5 | Avis rendus avant approbation..... | 8 |
| 1.2.6 | La Déclaration d'Utilité Publique | 8 |
| 1.3 | Description sommaire du projet | 9 |
| 1.3.1 | Objectifs du projet | 9 |
| 1.3.2 | Principales caractéristiques du projet | 9 |
| 1.3.3 | Principales étapes du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique | 9 |
| 2 | Mise en compatibilité du document d'urbanisme..... | 11 |
| 2.1 | Analyse des pièces du PLU au regard du projet 11 | |
| 2.1.1 | Rapport de présentation..... | 11 |
| 2.1.2 | Projet d'Aménagement et de Développement Durable..... | 11 |
| 2.1.3 | Orientations d'Aménagement | 12 |
| 2.1.4 | Règlement écrit..... | 12 |
| 2.1.5 | Règlement graphique | 12 |
| 2.1.6 | Servitudes d'urbanisme | 12 |
| 2.2 | Conclusions sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de contournement Est..... | 13 |
| 2.3 | Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme | 13 |
| 2.3.1 | Mise en cohérence du rapport de présentation..... | 13 |

| | | |
|-------|--|----|
| 2.3.2 | Mise en compatibilité du règlement écrit | 15 |
| 2.3.3 | Mise en compatibilité du règlement graphique : plan de zonage..... | 18 |

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Quévreville-la-Poterie.....

| | | |
|-------|---|----|
| 3.1 | Résumé non technique..... | 21 |
| 3.2 | Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale..... | 24 |
| 3.2.1 | Rappel du contexte réglementaire | 24 |
| 3.2.2 | Objectifs de l'évaluation environnementale | 24 |
| 3.2.3 | Contenu de l'évaluation environnementale. | 26 |
| 3.3 | Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes | 27 |
| 3.4 | Analyse de l'état initial de l'environnement | 32 |
| 3.4.1 | Présentation générale de la commune | 32 |
| 3.4.2 | Topographie | 32 |
| 3.4.3 | Eaux superficielles..... | 32 |
| 3.4.4 | Biens et cadre de vie (secteurs artificialisés et/ou à urbaniser, réseaux et servitudes)..... | 32 |
| 3.4.5 | Agriculture/Sylviculture | 32 |
| 3.4.6 | Patrimoine historique | 32 |
| 3.4.7 | Risques naturels et technologiques | 32 |
| 3.4.8 | Patrimoine naturel..... | 32 |
| 3.4.9 | Paysage | 33 |
| 3.5 | Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures | 35 |
| 3.5.1 | Topographie | 35 |
| 3.5.2 | Eaux superficielles..... | 35 |
| 3.5.3 | Biens et cadre de vie..... | 36 |
| 3.5.4 | Agriculture/Sylviculture | 37 |
| 3.5.5 | Patrimoine historique | 38 |
| 3.5.6 | Risques naturels et technologiques | 38 |
| 3.5.7 | Patrimoine naturel..... | 38 |
| 3.5.8 | Paysage | 39 |

| | | |
|---------------|--|-----------|
| 3.5.9 | Synthèse des impacts de la mise en compatibilité..... | 40 |
| 3.6 | Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures..... | 41 |
| 3.7 | Justification de la mise en compatibilité | 41 |
| 3.8 | Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité..... | 42 |
| 3.9 | Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale | 43 |
| Annexe | | 44 |

Liste des figures

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dédiée au projet de Liaison A28-A13 et communes concernées par celle-ci..... | 6 |
| Figure 2 : Calendrier prévisionnel du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13..... | 10 |
| Figure 3: Plan illustrant l'orientation 3 du PADD « développer l'activité touristique »..... | 11 |
| Figure 4: Plan de zonage actuel du Plan Local d'Urbanisme avant mise en compatibilité.... | 19 |
| Figure 5: Plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme après mise en compatibilité.... | 20 |
| Figure 6 : Sites Natura 2000 dans les communes traversées par la bande | 25 |
| Figure 7 : Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP.... | 34 |
| Figure 8: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13..... | 41 |

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..... | 28 |
| Tableau 2 : Surface concernée par la bande EPDUP pour chaque zone du PLU..... | 40 |
| Tableau 3 : Exemple de tableau de suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme . | 42 |

1 Objet du dossier et présentation du projet

1.1 Objet du dossier

Ce dossier s'inscrit dans le cadre réglementaire de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme opposables aux tiers des communes concernées par le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Il concerne la commune de Quévreville-la-Poterie 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 ;
 - Quévreville-la-Poterie ;
 - Quincampoix ;
 - Roncherolles-sur-le-Vivier ;
 - Saint-Aubin-Celloville ;
 - Saint-Aubin-Epinay ;
 - Saint-Etienne-du-Rouvray ;
 - Saint-Jacques-sur-Darnétal ;
 - Tourville-la-Rivière ;
 - Ymare.

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

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

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

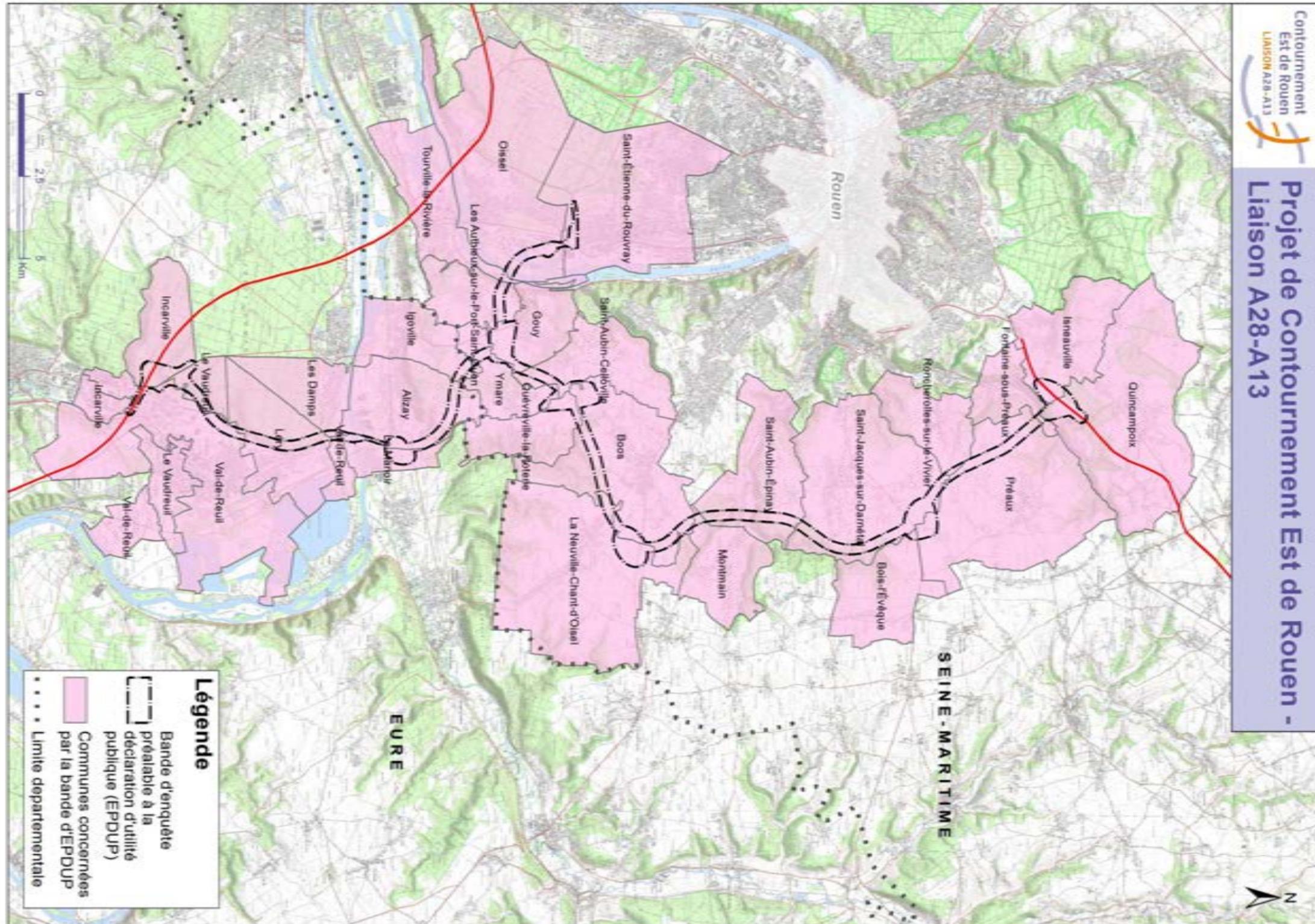


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES CONCERNEES PAR CELLE-CI

1.2 Cadre législatif et réglementaire

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

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

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

et

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

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

1.2.2 Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

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

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

1.2.3 L'enquête publique

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

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

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

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

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

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

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

1.2.4 Cadre de l'enquête publique unique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.5 Avis rendus avant approbation

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

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

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

1.2.6 La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

1.3 Description sommaire du projet

1.3.1 Objectifs du projet

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

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

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

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

Article 3 : Les études d'avant-projet sommaire d'une liaison interurbaine à 2X2 voies entre le contournement de Rouen et l'autoroute A13 à la hauteur d'Incarville seront réalisées concomitamment à celles du projet de contournement. Elles doivent permettre d'arrêter un périmètre d'étude, de déterminer un tracé et de soumettre ce projet aux enquêtes publiques correspondantes.

Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :

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

1.3.2 Principales caractéristiques du projet

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

- une branche Nord reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneville à la Route Départementale 18E à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5km) ;
- une seconde branche Sud reliant la première (au niveau de Gouy/les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen) à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13km).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

2 Mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.1 Analyse des pièces du PLU au regard du projet

La commune de Quévreville-la-Poterie dispose d'un PLU approuvé le 03/06/2008.

La mise en compatibilité du PLU est liée à la réalisation du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 qui **nécessite la création, dans les zones du PLU impactées par le projet, de secteurs spécifiques reportés sur le plan de zonage** au titre de l'article L. 123-1-5 6 du code de l'urbanisme.

2.1.1 Rapport de présentation

Le projet d'aménagement du contournement Est de Rouen - liaison A28-A13 est cité une fois dans les différents chapitres du rapport de présentation :

- **Page 117** : dans la partie « 5 - 1 - les indications et les prescriptions du SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf », il est fait mention du projet, sous le terme de « Rcade Est ». Celle-ci est considérée comme une opportunité de à concentrer le potentiel d'activités au Mont Jarret, sur une vaste zone à vocation industrielle dominante

Bien qu'il n'apparaisse pas dans les documents graphiques, le projet routier est cité dans le rapport de présentation comme un élément du devenir du le territoire communal.

L'intégration de ce projet routier nécessite la modification du règlement de la zone A et de son secteur Aa qui n'autorisent pas l'aménagement de cette nouvelle infrastructure de transport.

Au sein du rapport de présentation, le paragraphe :

- **7-6-3 - le découpage en zones**

devra être modifié pour ajouter 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 de la commune de Quévreville-la-Poterie ne mentionne pas le projet de liaison A28-A13. Néanmoins, le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD.

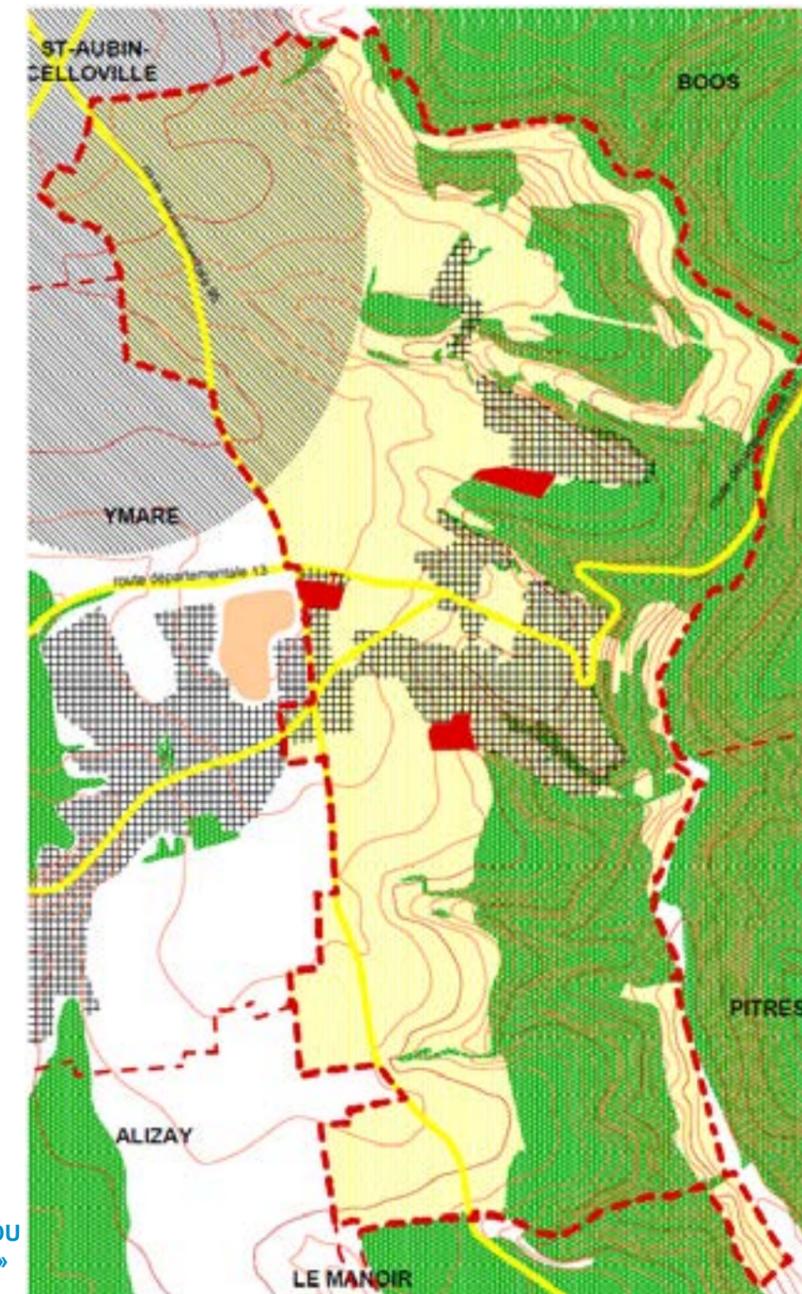
Les 4 orientations du projet de ville sont les suivantes :

1. « *Maîtriser le développement urbain pour conserver le caractère rural et préserver la qualité du paysage du village* »
2. *Mettre en valeur le paysage urbain, améliorer sa lisibilité et le fonctionnement du village*
3. *Développer l'activité économique*
4. *Encourager l'activité touristique* ».

L'orientation 3, portant sur le développement économique, présente un lien avec la réalisation de la liaison A28-A13. Il est précisé que le développement économique doit s'effectuer « *en préservant la possibilité de réalisation de la future zone d'activités du Mont Jarret* ». Une partie des emprises de la future zone d'activités correspond à la bande dédiée à la réalisation du contournement Est. Les liens identifiés entre les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le contournement préservent néanmoins l'équilibre du projet de Ville et constituent des nuances mesurées à l'échelle du territoire communal.

Le projet est cohérent avec les orientations du PADD.

FIGURE 3: PLAN ILLUSTRANT L'ORIENTATION 3 DU PADD « DEVELOPPER L'ACTIVITE TOURISTIQUE »



2.1.3 Orientations d'Aménagement

Des orientations d'aménagement et de programmation sont intégrées au Plan Local d'Urbanisme et concernent l'aménagement d'un terrain au Sud du bourg.

Situé en continuité du tissu bâti et éloigné de la future liaison A28-A13, ce secteur est urbanisable indépendamment de la réalisation du contournement Est.

Les Orientations d'Aménagement sont compatibles avec le projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.

2.1.4 Règlement écrit

La bande du projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 traverse **la zone A et son secteur Aa.**

Zone A

La zone A correspond « *aux zones agricoles. Elles sont équipées ou non et à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. La zone A comprend un secteur Aa correspondant à des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret, et où les constructions sont interdites* ».

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

- **Article A1** (Occupations et utilisations du sol interdites) : la rédaction de l'article A1 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les dispositions admises en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet.
- **Article A2** (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) : la rédaction de l'article A2 est insuffisante notamment pour la prise en compte des aménagements et des constructions liés à l'exploitation et la gestion de l'infrastructure routière. Il convient donc de renforcer les

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

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

2.1.5 Règlement graphique

La bande du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28-A13 traverse **la zone A et son secteur Aa, elle devra donc être reportée sur le règlement graphique (Plan de zonage).**

2.1.6 Servitudes d'urbanisme

Espaces Boisés Classés

Le projet est sans impact sur les Espaces Boisés Classés de la commune.

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

Le PLU de la commune de Quévreville-la-Poterie 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

L'intégration du projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 dans le document d'urbanisme nécessite la modification du règlement de la zone A et de son secteur Aa.

Au sein du rapport de présentation, le paragraphe :

- **7-6-3 - le découpage en zones**

devra être modifié pour ajouter les sous-secteurs créés pour rendre compatible l'aménagement du Contournement Est de Rouen – liaison A28/A13.

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 zones et articles.

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

Exemple d'insertion :

Elle comprend le secteur A_{IR} correspondant à ...

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION DU PLU DE QUEVREVILLE-LA-POTERIE

| Chapitre | Situation actuelle <u>avant mise en cohérence</u> | Situation <u>après mise en cohérence</u> |
|---|---|--|
| <p>7-6. justification des différentes prescriptions du règlement et du zonage</p> <p>7-6-3 - le découpage en zones</p> | <p>ZONE A Les zones A (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole.</p> <p>Hormis le secteur A strict, où les constructions agricoles sont autorisées, sous des conditions essentiellement liées à la préservation du paysage, un secteur Aa a été créé, correspondant à tous les terrains dont l'utilisation à moyen ou long terme, dans le cadre de projets supra-communaux (zone d'activités du Mont Jarret, Contournement Est de l'agglomération) n'est pas encore complètement définie, et où il serait dommage d'engager des investissements par des constructions vouées à la démolition. Ce secteur Aa est donc inconstructible, et il a été complété par les terrains dont la proximité directe de l'aéroport impose la même réglementation.</p> | <p>ZONE A Les zones A (zones agricoles) ont une vocation uniquement agricole.</p> <p>Hormis le secteur A strict, où les constructions agricoles sont autorisées, sous des conditions essentiellement liées à la préservation du paysage, un secteur Aa a été créé, correspondant à tous les terrains dont l'utilisation à moyen ou long terme, dans le cadre de projets supra-communaux (zone d'activités du Mont Jarret, Contournement Est de l'agglomération) n'est pas encore complètement définie, et où il serait dommage d'engager des investissements par des constructions vouées à la démolition. Ce secteur Aa est donc inconstructible, et il a été complété par les terrains dont la proximité directe de l'aéroport impose la même réglementation.</p> <p><i>Pour assurer plus spécifiquement la réalisation du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13, deux secteurs, indicés IR, ont été créés :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Les secteurs <u>A_{IR}</u> et <u>Aa_{IR}</u> correspondent 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 Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.</i> |

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 son secteur Aa.

Des secteurs spécifiques A_{IR} et Aa_{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 bâtiments et constructions liés à l'exploitation et la gestion de ces infrastructures.

Le présent dossier fait figurer ci-après :

- Le **règlement écrit actuel** des zones A et leurs secteurs impactés
- Le **règlement écrit après mise en compatibilité** des zones A 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 le secteur A_{IR} correspondant à ...

EXTRAIT DU REGLEMENT DU PLU DE QUEVREVILLE-LA-POTERIE

| Zone concernée | Article | Situation actuelle <u>avant mise en compatibilité</u> | Situation <u>après mise en compatibilité</u> |
|----------------|--|---|---|
| Zone A | Qualification de la zone | <p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un secteur A strict - un secteur Aa, correspondant à des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret, et où les constructions sont interdites <p>Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron). Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> | <p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un secteur A strict - un secteur Aa, correspondant à des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret, et où les constructions sont interdites - Un secteur A_{IR} et un secteur Aa_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28-A13 <p>Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron). Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> |
| Zone A | Article A1 Occupations et utilisations du sol interdites | <p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus, ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> | <p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} et Aa_{IR}</u></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus, ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> |
| Zone A | Article A2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions spéciales | <p>A 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> <p>2.1 - Dans le secteur A strict, les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la mise en conformité des installations agricoles, dans la limite de 20% de surfaces existantes, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que ces</p> | <p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} et Aa_{IR}</u></p> <p>A 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> <p>2.1 - Dans le secteur A strict, les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marnier les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la mise en</p> |

EXTRAIT DU REGLEMENT DU PLU DE QUEVREVILLE-LA-POTERIE

| Zone concernée | Article | Situation actuelle <u>avant mise en compatibilité</u> | Situation <u>après mise en compatibilité</u> |
|----------------|---------|---|---|
| | | <p>travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5- Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages peuvent également être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), 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, sauf, si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques).</p> <p>2.7 - Les affouillements et exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques, et notamment les aménagements hydrauliques, les aménagements paysagers et les travaux permettant de lever ou de mieux cerner les risques liés aux cavités.</p> | <p>conformité des installations agricoles, dans la limite de 20% de surfaces existantes, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que ces travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5- Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages peuvent également être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), 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, sauf, si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques).</p> <p>2.7 - Les affouillements et exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques, et notamment les aménagements hydrauliques, les aménagements paysagers et les travaux permettant de lever ou de mieux cerner les risques liés aux cavités.</p> <p>2.1 - Dans les secteurs A_{JR} et Aa_{JR}, seuls sont autorisés :</p> <p>2.1.1 - les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique.</p> <p>2.1.2 - toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets.</p> <p>2.1.3 - tout équipement, tout ouvrage, tout affouillement, tout exhaussement, tout bâtiment, toute construction ou tout aménagement lié à la création, à l'exploitation, ou à la gestion de ces infrastructures.</p> |

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

Les secteurs ainsi créés au sein de la bande déclarée d'utilité publique sont :

Dans la zone A :

- Secteur A_{IR}
- Secteur Aa_{IR}

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

Le présent dossier fait figurer ci-après :

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

EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE DU PLU

Situation actuelle après mise en compatibilité



FIGURE 5: PLAN DE ZONAGE DU PLAN LOCAL D'URBANISME APRES MISE EN COMPATIBILITE

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Quévreville-la-Poterie

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 implantée sur un plateau compris entre 150 et 160m NGF. | La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -3m et +3m. | Favoriser le réemploi des matériaux. Situer les dépôts temporaires en dehors des zones sensibles. |
| | Eaux superficielles | 1 talweg en lisière du Bois des Marettes | Modification du réseau de surface. | Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels. Traverser le talweg par le viaduc des Bucaux (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques) |
| | Cadre de vie | La bande traverse la RD95 et un oléoduc. | Incidences potentielles sur ce réseau par les affouillements et exhaussements. Rétablissement de la RD95 par un diffuseur (pont supérieur). | 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 43,8ha de terres agricoles, 14 parcelles et 6 exploitants. | Consommation de terrains agricoles et ses effets indirects : effet de coupure, modifications microclimatiques. | Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage. Limiter les emprises sur les terres agricoles. Réaliser un aménagement foncier, agricole et |

| Modification du PLU | Thème environnemental subissant une incidence potentielle | Enjeu | Incidence potentielle | Nature des principales mesures |
|--|---|--|---|--|
| | Sylviculture | Lisière du Bois des Marettes (partie du Bois de Boos) | Effets de substitution, de coupure et de bordure. | forestier (AFAF). Limiter les emprises sur les parcelles forestières. Reconstituer la lisière boisée. |
| | Patrimoine, tourisme et loisirs | Périmètre de protection d'un site archéologique de Boos : des vestiges du Néolithique | | Conformément aux dispositions du décret n°2004-490 du 3 juin 2004, réaliser un diagnostic archéologique préalable à la réalisation des travaux Aucune mesure supplémentaire n'est prévue. |
| | Risques | Risque de mouvement de terrain (aléa faible par retrait-gonflement des sols argileux) Oléoduc : TMD | Création d'un risque TMD du fait de l'interception d'oléoduc. Risque d'effondrement de terrain. | Construire en remblai pour traverser l'oléoduc. Prendre des mesures constructives vis-à-vis du risque de mouvement de terrain. |
| | Patrimoine naturel | 1 ZNIEFF de type II ; plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées ; continuités écologiques, en lisière du Bois des Marettes : sous-trames boisées et 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 : un passage faune spécifique prévu. Baliser les zones sensibles en phase travaux. |
| | Paysage | Le plateau du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret | Impact fort, par rupture de co-visibilité lointaine due aux remblais de l'échangeur, à hauteur du Mont aux Cailloux. Impact faible occasionné par la création de délaissés au niveau de l'échangeur et du péage. | Cicatriser et reconstituer les lisières boisées. Aménager les abords des 2 bassins. Réaliser des aménagements paysagers de l'échangeur, par création de bosquets dans la continuité des boisements existants. |
| Création d'une bande au règlement différencié, au niveau des zones A et son secteur Aa | Occupation du sol | 4,6ha de zone agricole (A) | Création de zonage A _{ir} non dédié au milieu agricole. | Suite aux travaux, modifier si nécessaire le plan de zonage du document d'urbanisme en conformité avec ces modifications. |
| | | 41,6ha de zone agricole (Aa) correspondant à des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret | Création de zonage Aa _{ir} non dédié au milieu agricole, ni à la zone artisanale du Mont Jarret. | Organiser un AFAF. Compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les boisements impactés. Préserver les emprises agricoles et boisées en phase travaux et restauration. |

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 de Quévreville-la-Poterie, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien », est situé à environ 3 km de la bande d'EPDUP lorsqu'elle traverse la commune de Quévreville-la-Poterie. Compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la commune, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre la commune de Quévreville-la-Poterie et la ZSC, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

3.1.5 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

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'emprise de projet dans les différents types de zone du PLU. Ces indicateurs permettent de suivre l'impact de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune.

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

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

Les principales limites sont :

- L'absence de cadre réglementaire ;
- Le niveau de précision du projet (éléments de conception de niveau APS) ;
- La détermination des limites géographiques de l'analyse ;
- La différence importante entre les impacts réels au niveau de l'emprise du projet et les impacts de la modification théorique du règlement sur l'ensemble de la bande EPDUP ;
- L'absence d'évaluation environnementale du 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 porteront de manière systématique une évaluation environnementale.

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

3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

3.2.3 Contenu de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

Résumé non technique

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

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

Tome 2.2
Etude d'incidences Natura 2000

Tome 3
Atlas cartographique

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

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

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

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

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

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

Par conséquent, le plan proposé est le suivant :

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

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

La modification du PLU de Quévreville-la-Poterie doit être compatible avec :

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

La commune de Quévreville-la-Poterie ne s'inscrit dans aucun périmètre de Plan de Prévention des Risques.

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

Le tableau ci-après en rappelle les grands éléments.

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

| Documents | Objectifs/Axes | Actions | Quévreville-la-Poterie |
|--|---|--|--|
| Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE nov. 2014) de Haute-Normandie | Préserver et restaurer les réservoirs et les corridors identifiés au niveau régional ou inter régional | <p>Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et lutter contre la périurbanisation.</p> <p>Prise en compte de la trame verte et bleue par les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.</p> | <p>Inventaire complet des milieux naturels, de la faune et de la flore sur une zone d'étude élargie et comparaison de 34 variantes avec prise en compte du milieu naturel et des continuités écologiques. Optimisation et adaptation des emprises.</p> <p>Configuration d'une section du projet routier en viaduc (viaduc des Bucaux).</p> <p>Limiter les déboisements aux strictes emprises nécessaires au tracé.</p> <p>Mise en place de rétablissements des continuités écologiques identifiées (passages à faune).</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. | La commune n'est concernée par aucun cours d'eau. |
| | | Reconstituer les lisières forestières impactées. | Reconstitutions de lisières prévues en mesures paysagères. |
| | | Compenser les habitats naturels qui auront été détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente et dans la continuité, au possible, d'habitats déjà existants. | Les boisements 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 (fossés et 2 bassins) collectant et traitant les eaux du projet est prévu. |
| | | Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure. | Un passage à faune spécifique est prévu en lisière du bois des Marettes. |
| | | Réduire les nuisances sonores. | Aucune habitation ne se trouve à proximité du projet sur cette commune. |
| | | Réduire les effets de coupure dans la traversée de milieux ouverts, par exemple en privilégiant un passage en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais. | Des adoucissements de remblais sont prévus, dans la mesure du possible, en milieux ouverts. |
| Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores). | Des mesures paysagères sont prévues pour permettre la bonne intégration de l'ensemble du projet et des aménagements connexes. | | |
| Gérer le foncier pour maintenir les fonctionnalités agricoles. | Constitution en amont, par la DREAL via la SAFER, de stocks fonciers pour mettre en œuvre des mesures compensatoires (pour maintenir le potentiel de production agricole). Un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) sera organisé. | | |

| Documents | Objectifs/Axes | Actions | Quévreville-la-Poterie |
|--|--|---|---|
| Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE 2010-2015) | Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses | Orientation 9 - Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source. | La liaison A28-A13 répond aux normes de sécurité et participe à la diminution des risques d'accidents et de pollution accidentelle. L'assainissement de l'infrastructure est dimensionné selon les normes en vigueur et des systèmes de rétention des pollutions accidentelles seront mis en place. |
| | | Orientation 7 - Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses. | Cette disposition sera à prendre en compte lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même. |
| | Défi 5 Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future | Orientation 14 - Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions. | La commune n'est pas concernée. |
| | Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides | Orientation 15 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité. | La commune n'est concernée par aucun cours d'eau. Le talweg à l'est de la bande est traversé par le viaduc (ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques) des Bucaux. |
| Orientation 16 - Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau. | | | |
| Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation | Orientation 30 - Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation. | La commune n'est pas concernée par un PPRI. | |
| Futur SDAGE (2016-2021) en cours de consultation Les défis sont globalement les mêmes que dans le SDAGE 2010-2015. Les dispositions supplémentaires concernant le projet sont: | Défi 3 Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants | Orientation 8 - Promouvoir les actions à la source de réduction ou suppression des rejets de micropolluants. | La commune n'est pas concernée par un périmètre de captage. Une attention particulière sera tout de même portée sur les opérations de maintenance, lors de la rédaction du cahier des charges d'entretien des dépendances vertes de l'infrastructure et de l'infrastructure elle-même. |
| | | Disposition 31 - Maîtriser les usages des micropolluants dans les aires d'alimentation des captages. Disposition 30 - Réduire le recours aux pesticides en agissant sur les pratiques. | |
| | Défi 6 Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides | Orientation 18 - Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité. | Le talweg des Bucaux est traversé par un viaduc (ouvrage de moindre impact sur le milieu aquatique). |
| | | 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. | | La commune n'est concernée par aucune zone humide. | |
| | Orientation 23 - Lutter contre la faune et la flore invasives et exotiques. | En phase travaux, des précautions seront prises en cas de découverte d'espèces exotiques envahissantes pour limiter leur dissémination, notamment lors des mouvements de terre. | |

| Documents | Objectifs/Axes | Actions | Quévreville-la-Poterie |
|--|---|---|---|
| | Défi 8 Limiter et prévenir le risque inondation | Orientation 32 - Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues. | Le talweg des Bucaux est traversé par un viaduc. La commune n'est concernée par aucun PPRI. |
| | | Disposition 140 - Eviter, réduire, compenser les installations en lit majeur des cours d'eau. | |
| | | Orientation 34 - Ralentir le ruissellement des eaux pluviales sur les zones aménagées. | Les eaux pluviales du projet sont collectées et traitées par un réseau d'assainissement (fossés et bassins). Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels est encadré, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 2l/s/ha. |
| | | Disposition 142 - Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets. | |
| Plan Local de l'Habitat de la Métropole Rouen-Normandie (PLH 2012-2017) | Orientation 1 Promouvoir un développement équilibré pour le secteur et la commune | Production et localisation d'une nouvelle offre de logement social et d'hébergement dans chaque secteur (7 sur la métropole) et commune. | Le projet n'est pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec les orientations du PLH. |
| | Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements | Accompagnement et renforcement des politiques foncières notamment sur les sites de régénération urbaine. | |
| | Orientation 3 Favoriser les parcours résidentiels | Amélioration et réhabilitation des logements sociaux et privés existants pour favoriser les économies d'énergie en vue de la maîtrise des charges pour les occupants. | |
| | Orientation 4 Mieux répondre à l'ensemble des besoins | Développement de logements répondants aux besoins de tous les ménages. | |
| Plan des Déplacements Urbains de la Métropole Rouen-Normandie (PDU déc. 2014) | Orientation 1 Compléter et organiser les réseaux de déplacements | Poursuivre le développement des infrastructures de déplacements. | Le projet de liaison A28-A13 et son barreau de raccordement, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribuera à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale. Le PDU prend en compte le projet A28/A13. |
| | | Favoriser l'intermodalité. | |
| | | Améliorer les performances du réseau de transports. | |
| | | Adapter l'offre collective de transport à l'échelle péri-urbaine. | |
| | Orientation 2 Améliorer l'attractivité globale du parc de logements | Favoriser l'intensification urbaine le long des axes de transports collectifs structurants existants et futurs. | |
| | | Promouvoir un aménagement du territoire favorisant la sobriété énergétique dans les déplacements. | |
| | Orientation 3 Faire évoluer les comportements | Favoriser la pratique de nouvelles formes de mobilité. | |
| | | Fédérer les acteurs autour d'une prise de conscience de l'environnement. | |
| | Orientation 4 Structurer un meilleur partage de l'espace public | Optimiser la place de la voiture sur la voirie et l'espace public. | |
| | | Développer l'usage du vélo. | |
| | | Affirmer la place des modes doux sur l'espace public. | |
| | Orientation 5 Une organisation de la chaîne de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement | Organiser et rationaliser le transport de marchandises en ville. | |
| Renforcer l'attractivité logistique du territoire. | | | |
| Orientation 6 Evaluer et suivre le PDU | Poursuivre l'amélioration des connaissances liées à la mobilité. | | |
| | Adapter les politiques de déplacements en fonction du suivi et de l'évaluation du PDU. | | |

| Documents | Objectifs/Axes | Actions | Quévreville-la-Poterie |
|---|---|---|---|
| Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE mars 2013) de Haute-Normandie | Défi 4 : Aménager durablement le territoire et favoriser les nouvelles mobilités | Orientation 2 Aménager la ville et les territoires pour développer les modes actifs. | Le délestage de certaines voiries par le projet pourra se faire au profit du développement des modes doux. |
| | | Orientation 3 Favoriser le report modal vers les transports en commun (objectif d'augmenter de 20% l'usage des transports en commun dans l'ensemble des trajets en connexion avec une zone dense du territoire). | L'espace libéré sur certaines voiries pourra se faire au profit des transports en commun. Des aménagements d'interconnexion pourront être développés entre le projet et les transports en commun. |
| | | Orientation 8 Organiser et optimiser la logistique urbaine. | Le projet peut y aider par une desserte plus efficace des zones d'activités et de report du trafic poids-lourds sur des axes plus adaptés. |
| | | Orientation 9 Réduire les risques de surexposition à la pollution routière. | Le projet contribue à diminuer globalement l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, et en particulier dans plusieurs zones qui en souffrent actuellement en reportant une partie du trafic en dehors de l'agglomération rouennaise et des pénétrantes vers Rouen. |
| Directive Territoriale d'Aménagement (DTA 2006) de l'Estuaire de la Seine | Objectif 3: renforcer les dynamiques de développement des différentes parties du territoire | Renforcer les fonctions métropolitaines dans les 3 grandes agglomérations. | Le projet s'inscrit dans les orientations de la DTA. Il est envisagé par le document et répond aux objectifs qui lui sont fixés d'amélioration des échanges aux différentes échelles et de nouvelle répartition modale. |
| | | Conforter l'armature des agglomérations moyennes. | |
| | | Organiser le développement dans les secteurs littoraux et proches du littoral. | |
| | | Ménager l'espace en promouvant des politiques d'aménagement tournées vers le renouvellement urbain. | |
| Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de la commune de Quévreville-la-Poterie | Maîtriser le développement urbain pour conserver le caractère rural et préserver la qualité du paysage du village | Favoriser l'activité agricole en préservant les espaces qui lui sont nécessaires, et en respectant les marges d'éloignement. Préserver les espaces boisés et les alignements d'arbres existants par un classement au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme. | Les emprises du projet sont réduites pour limiter l'impact sur les parcelles agricoles et boisées. Les boisements détruits seront compensés. |
| | Mettre en valeur le paysage urbain, améliorer sa lisibilité et le fonctionnement du village | Définir les règles de construction appropriées au paysage naturel et bâti existant de qualité. Compléter le réseau de chemins piétons existants au sein du bourg et des hameaux et entre ces agglomérations. | Un aménagement paysager et une reconstitution des lisières boisées sont prévus. |
| | Maintenir l'activité économique | Préserver la possibilité de réalisation de la future zone d'activités du Mont Jarret. | Cette zone artisanale située au sud du projet sera desservie par l'échangeur avec la RD95. |
| | Encourager l'activité touristique | En remettant en état les chemins ruraux existants, en créer d'autres à l'occasion de chaque aménagement pour réaliser des sentiers de découverte de la nature et du patrimoine bâti, reliant le bourg et les hameaux. | Le projet n'intercepte aucun chemin de randonnée sur cette commune. |

3.4 Analyse de l'état initial de l'environnement

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

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

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) 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 ;
- 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 470ha et compte environ 932 habitants (INSEE, 2011).

La commune de Quévreville-la-Poterie est entourée de 6 communes limitrophes : Saint-Aubin-Celloville (965 habitants), Pîtres (2391 habitants), Le Manoir (1175 habitants) Ymare (1146 habitants), Alizay (1429 habitants) et Boos (3292 habitants).

La commune de Quévreville-la-Poterie adhère à la Métropole Rouen Normandie.

3.4.2 Topographie

La bande EPDUP est implantée sur un plateau dont la topographie varie de l'ordre de 150 à 160m NGF.

3.4.3 Eaux superficielles

L'Est de la bande EPDUP intercepte 1 talweg d'orientation Nord-Sud en lisière du Bois des Marettes.

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

Secteurs artificialisés

La bande n'intercepte aucune zone U. En revanche, elle traverse une zone agricole Aa sur 41,6ha, correspondant à « des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret » (passage en marge de celles-ci).

Réseaux et servitudes

La bande intercepte la RD95 et un oléoduc.

3.4.5 Agriculture/Sylviculture

Agriculture

9 exploitations différentes cultivent des parcelles sur la commune, représentant une surface d'environ 235,7ha. Les activités dominantes sont les grandes cultures et l'élevage d'herbivores.

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

Sylviculture

L'Est de la bande EPDUP passe en lisière du Bois des Marettes (partie du bois de Boos), qui n'est pas soumis au régime forestier.

3.4.6 Patrimoine historique

Le nord de la bande passe au niveau d'un périmètre de protection du site archéologique connu à Boos : les vestiges datant du néolithique.

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 de mouvement de terrain ponctuels sont identifiés au Nord-Est de la bande.

Risques technologiques

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

3.4.8 Patrimoine naturel

La bande ne traverse de zonage naturel (N), mais elle passe au niveau d'une ZNIEFF de type II dite « la Forêt de Longboel, le Bois des Essarts », au niveau du Bois des Marettes et de Boos.

Concernant le réseau écologique, on note que :

- Le Bois de Boos constitue un réservoir de biodiversité de milieux boisés, identifié par le SRCE de Haute Normandie.
- En lisière du Bois de Boos, un corridor calcicole pour des espèces de faibles déplacements a également été identifié dans le SRCE de Haute Normandie.

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

- Des chiroptères : Pipistrelles de Nathusius et de Kühl, Sérotine/Noctule commune, Oreillard roux/gris, Murin de Natterer, Grand murin et Murin d'Alcathoé dans le Bois de Boos.
- Des orthoptères : Barbitiste des Bois en lisière du Bois de Boos et du bois des Marettes ;
- Des oiseaux : Grosbec casse noyaux (Bois des Marettes) ;
- Des amphibiens : Grenouilles rousses notamment, au nord et au sud du bois des Marettes.

3.4.9 Paysage

La bande traverse le paysage du plateau du Mont aux Cailloux et du Mont Jarret.

Située de part et d'autre de la RD95, cette unité est enclavée entre les villages de Saint-Aubin-Celloville (au Nord-Ouest) et Quévreville-la-Poterie (au Sud/Sud-Est). Une ligne de crête, orientée Nord-Sud, caractérise l'étalement de ce plateau selon cette direction. Cette crête est ponctuée par les monts aux Cailloux et Jarret. L'ensemble est bordé, à l'Est et à l'Ouest, par deux horizons boisés parallèles (respectivement, les coteaux boisés de la vallée de Saint-Adrien et la forêt de Longboel) qui soulignent la linéarité du plateau.

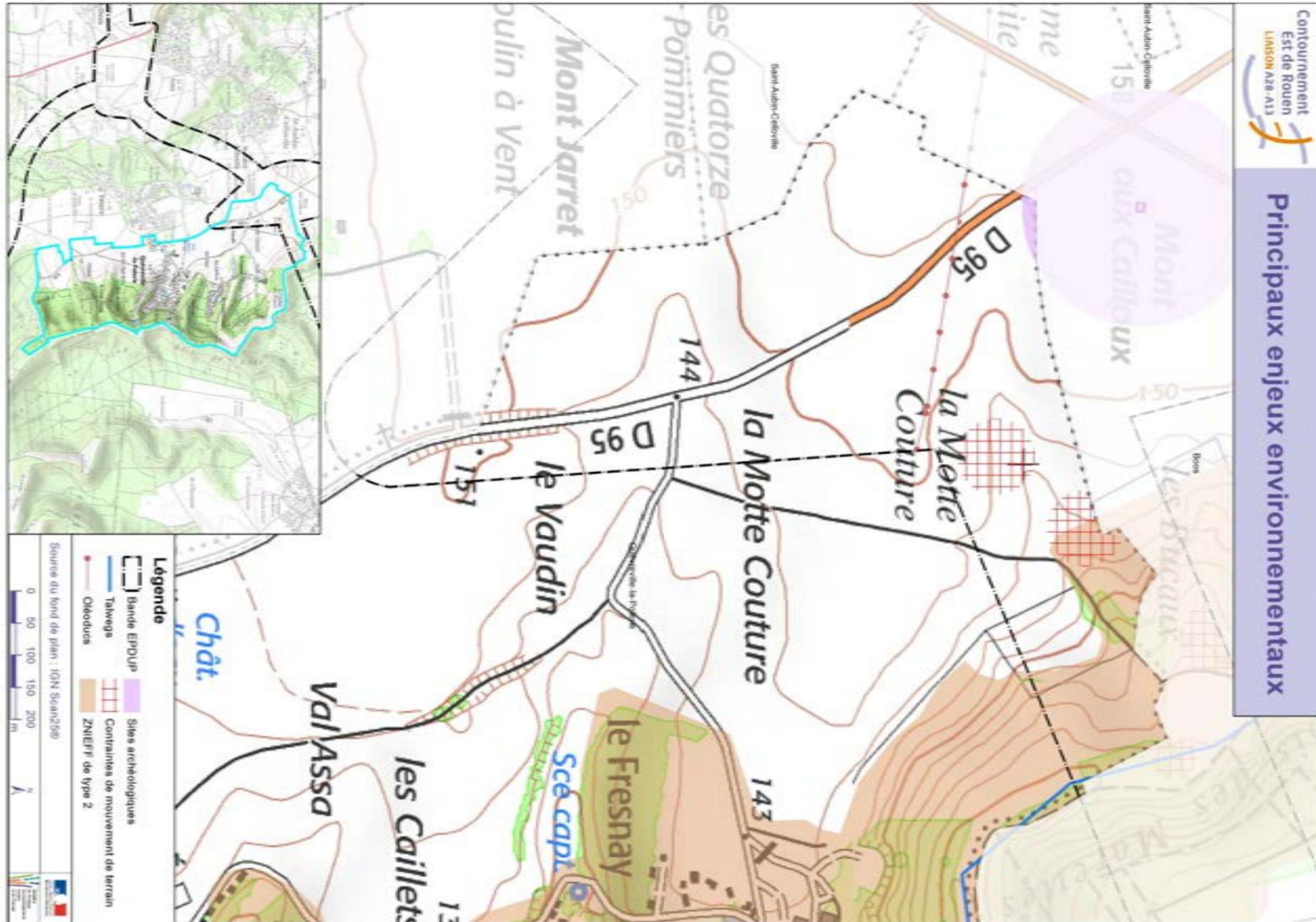


FIGURE 7 : PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP

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

La bande s'inscrit dans le zonage A et son secteur Aa du PLU. La mise en compatibilité transforme ces zones et secteurs en secteurs A_{IR} et Aa_{IR}.

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

La mise en compatibilité du PLU de Quévreville-la-Poterie présente des impacts potentiels sur l'environnement à l'échelle de cette bande EPDUP du fait de l'autorisation des exhaussements et affouillements de sol. 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 2 secteurs A_{IR}, et Aa_{IR} créés par la mise en compatibilité.

La topographie est donc susceptible d'être modifiée dans cet espace, a fortiori en accord avec les zones de déblais/remblais. Le projet alterne déblais et remblais. La variation de topographie devrait être dans un ordre de grandeur compris entre -3 m et +3 m.

Mesures

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

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

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

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

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

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

 Minimiser les nuisances pour les riverains du fait des mouvements de terre (mesures pour limiter l'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, et son secteur Aa du PLU au sein des 2 secteurs A_{IR} et Aa_{IR} créés par la mise en compatibilité autorisant les exhaussements et affouillements pourrait avoir un impact sur les eaux de surface.

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

Mesures

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

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

Pour les eaux rejetées en talwegs secs :

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

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

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

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

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

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

3.5.3 Biens et cadre de vie

Impacts

La bande ajoutée dans le plan de zonage correspond à la bande EPDUP qui définit les emprises maximales des principaux aménagements du projet. La mise en compatibilité du 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 ne passe au niveau d'aucune zone urbanisée, mais l'emprise du projet traverse 14ha du secteur Aa (terrains de la future zone artisanale du Mont Jarret).

A ce stade, les parcelles foncières concernées par le projet n'ont pas été identifiées. Le projet n'impactera pas de bâti sur la commune de Quévreville-la-Poterie car aucun bâtiment ne se trouve dans la bande.

Le projet intersecte la RD95. Dans le cadre du projet, le rétablissement de la RD95 est prévu par un passage supérieur.

Le projet est susceptible d'intercepter tous les réseaux compris dans la bande, à savoir un oléoduc.

Mesures

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.

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

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

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

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

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

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

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

3.5.4 Agriculture/Sylviculture

Impacts

Agriculture

14 parcelles agricoles sont comprises dans la bande (environ 43,8ha, 6 exploitants). Sont principalement concernées des cultures céréalières et quelques prairies. Les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans ces zones.

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

Au stade de l'étude d'impact, l'emprise projetée du projet devrait impacter environ 14,2ha de surface agricole, impactant ainsi 6 exploitations sur les 9 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 du Bois de Boos, dans environ 0,7ha de forêt. Il s'agit de forêt non soumise au régime forestier.

De la même façon que pour les surfaces agricoles, les emprises réelles définitives sur les forêts seront moindres. Elles sont estimées à un peu plus de 0,15ha.

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 (viaduc des Bucaux) et réduire les effets de substitution et de coupure.

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

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

 Rétablir les dessertes forestières.

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

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

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

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

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

 Rétablir les canalisations d'adduction d'eau.

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

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

 Reconstituer les lisières pour limiter l'effet de chablis.

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

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

3.5.5 Patrimoine historique

Impact

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

Le nord de la bande EPDUP passe dans le périmètre de protection d'une zone archéologique connue : des vestiges datant du néolithique à Boos.

Mesures

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

Pour plus de détails, consulter la partie 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 A_{IR} et Aa_{IR} créés par la mise en compatibilité.

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

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

Mesures

↓ Identifier précisément la localisation des canalisations en concertation avec les gestionnaires des réseaux.

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

↓ Mettre en place des dispositions constructives pour limiter le risque de mouvement de terrain.

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 des zones agricoles (A et son secteur Aa) qui deviendront Aa_{IR} et A_{IR}. Ce sont des milieux boisés en lisière du Bois des Marettes, et des milieux culturels pour le reste. De plus, les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 seront autorisés dans ces zones.

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

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

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

Il risque aussi de créer des délaisés de milieux ouverts mésophiles à proximité de celle-ci.

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

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

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).

Mesures

 Réaliser une expertise arboricole des milieux boisés du Bois des Marettes sur les 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).

 Rétablir les continuités écologiques par le viaduc des Bucaux.

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

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

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

 En ce qui concerne l'impact sur les continuités écologiques, des aménagements spécifiques sont nécessaires. Un passage à faune est prévu à l'Est de la RD95.

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 et semi-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 A_{AIR} et A_{IR}. Sur la commune, la liaison A28-A13 s'inscrira en déblais et remblais, ce qui induira une modification de la perception de la topographie de la zone.

Deux niveaux d'impacts ont été déterminés :

- Impact fort, par rupture de co-visibilité lointaine due aux remblais de l'échangeur, à hauteur du Mont aux Cailloux. Effets de coupure dans le vallon fermé des Bucaux au passage en viaduc (bois de Marettes).
- Impact faible occasionné par la création de délaissés au niveau de l'échangeur et du péage.

Mesures

 Réaliser des aménagements paysagers de l'échangeur, par création de bosquets dans la continuité des boisements existants ; intégrer l'éventuel parking de co-voiturage.

 Adoucir les talus de remblai, en utilisant des matériaux de dépôt à végétaliser.

 Accompagner les 2 bassins créés par des arbres et arbustes pour en atténuer la perception pour l'utilisateur.

 Cicatrifier et 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.

 Habiller les délaissés de voirie ou réaliser un enherbement selon le contexte environnemental local.

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

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.

Interaction avec d'autres projets prévus par le PLU

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

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

TABLEAU 2 : SURFACE CONCERNÉE 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, Aa | 46,2 | 233 | 19,8 | 15,3 |
| Autres (U, AU, N) | - | - | 223,2 | - | - |
| Total | - | 46,2 | 456,2 | 10,1 | 15,3 |

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

Le site Natura 2000 le plus proche de la commune de Quévreville-la-Poterie est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien ». Il est localisé sur le territoire de neuf communes, à environ 3 km de la bande EPDUP lorsqu'elle passe sur la commune de Quévreville-la-Poterie. Ainsi, les modifications effectuées dans le PLU n'auront pas d'effets directs d'emprises sur la ZSC.

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

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

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

3.7 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

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

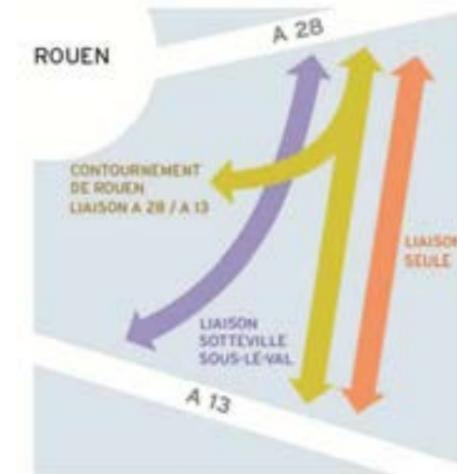


FIGURE 8: SCHEMA DES VARIANTES DU PROJET DE LIAISON A28-A13

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

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

La bande définie couvre ainsi a minima :

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

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

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

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 et le règlement 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 ;
- Réalisation du projet (avant modification du PLU) :
 - Emprise du projet par type de zone, comprenant les mesures compensatoires et les dépôts de terre ;
- Evolution du PLU : intégration sur le moyen ou long terme du projet dans le PLU
 - Emprise du projet par type de zone, à partir du nouveau plan de zonage.

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 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 suivre l'évolution de l'occupation du sol sur le territoire.

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

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

| | Emprise de la bande au moment du MECDU (ha) | Emprise théorique du projet (ha) | Emprise réelle du projet (ha) | Surface reclassée (ha) |
|---------|---|----------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| Zone A | 4,6 | 1,3 | | |
| Zone Aa | 41,6 | 14 | | |

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 de la zone A

EXTRAIT DU REGLEMENT DU PLU DE QUEVREVILLE-LA-POTERIE

| | | |
|--------|--|---|
| Zone A | Qualification de la zone | <p>La zone A est une zone agricole, équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.</p> <p>Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un secteur A strict - un secteur Aa, correspondant à des terrains pouvant concerner ultérieurement la future zone artisanale du Mont Jarret, et où les constructions sont interdites - Un secteur A_{IR} et un secteur Aa_{IR} correspondant à la bande déclarée d'utilité publique telle que définie dans le plan général des travaux annexé au décret en Conseil d'État prononçant la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28-A13 <p>Plusieurs de ces secteurs sont affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron). Les espaces concernés font l'objet de prescriptions particulières dans le règlement.</p> |
| Zone A | Article A1 Occupations et utilisations du sol interdites | <p>1.1 - Tous les types d'occupation du sol, sauf ceux visés à l'article 2.</p> <p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} et Aa_{IR}</u></p> <p>1.2 - La suppression de tout obstacle aux ruissellements tels que haies, remblais ou talus, ainsi que le remblaiement des mares, bassins et fossés.</p> |
| Zone A | Article A2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions spéciales | <p><u>Dans les différents secteurs de la zone A et en dehors du secteur A_{IR} et Aa_{IR}</u></p> <p>A 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> <p>2.1 - Dans le secteur A strict, les constructions à usage d'habitation et d'activités directement liées et nécessaires à l'activité agricole.</p> <p>2.2 - Les carrières servant à marner les champs propres d'une exploitation conformément à l'article 106 de la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999</p> <p>2.3- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), et/ou par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la mise en conformité des installations agricoles, dans la limite de 20% de surfaces existantes, l'extension mesurée et les annexes jointives ou non (20m² hors œuvre brute) des habitations liées à l'activité agricole, sous réserve que ces travaux n'aient pas pour effet d'augmenter le nombre de logements.</p> <p>2.4- Dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à une inondation.</p> <p>2.5- Dans les espaces affectés par un risque d'effondrement de cavité souterraine (délimité sur les documents graphiques par des hachures verticales de couleur marron), la reconstruction sur place des constructions détruites à la suite d'un sinistre, sauf si le sinistre est lié à un mouvement du terrain.</p> <p>2.6 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif (ces ouvrages peuvent également être autorisés dans les espaces affectés par un risque d'inondation (délimité sur les documents graphiques par des hachures horizontales de couleur bleue), 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, sauf, si ces ouvrages sont des ouvrages hydrauliques).</p> <p>2.7 - Les affouillements et exhaussements pour la réalisation d'ouvrages techniques, et notamment les aménagements hydrauliques, les aménagements paysagers et les travaux permettant de lever ou de mieux cerner les risques liés aux cavités.</p> <p>2.2 - <u>Dans les secteurs A_{IR} et Aa_{IR} seuls sont autorisés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 2.2.1 - les projets routiers et autoroutiers déclarés d'utilité publique. 2.2.2 - toutes les créations et tous les rétablissements routiers liés à ces projets. 2.2.3 - 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. |