Contournement Est de Rouen
LIAISON A28–A13

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Pièce G : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Schéma de Cohérence Territoriale Métropole Rouen Normandie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer
www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

Liste des figures 4

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 SCOT au regard du projet 11
2.1.1 Le Rapport de présentation 11
2.1.2 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) 14
2.1.3 Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) 15
2.2 Conclusion sur la compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de Contournement Est 22
2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 22
2.3.1 Mise en compatibilité du rapport de présentation 22
2.3.2 Mise en compatibilité du Document d'Orientation et d'Objectifs 25

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie 37

3.1 Résumé non technique 37
3.2 Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale 40
3.2.1 Rappel du contexte réglementaire 40
3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale 40
3.2.3 Contenu de l'évaluation environnementale. 42
3.3 Analyse de l'état initial de l'environnement 44
3.3.1 Présentation générale du SCoT 44
3.3.2 Eaux superficielles 44
3.3.3 Agriculture 44
3.3.4 Patrimoine naturel 44
3.3.5 Paysage 45
3.4 Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures 47
3.4.1 Eaux superficielles 47
3.4.2 Agriculture 48
3.4.3 Patrimoine naturel 48
3.4.4 Paysage 49
3.5 Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures 51
3.6 Justification de la mise en compatibilité 51
3.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité 52
3.8 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale 53

Liste des figures

Figure 1 : Bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dédiée au projet de Liaison A28-A13 et communes du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie concernées par celle-ci..... 6
Figure 2 : Calendrier prévisionnel du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13..... 10
Figure 3 : Annexe cartographique du Document d'orientation et d'objectifs : Hierarchisation du reseau viaire..... 16
Figure 4 : Annexe cartographique du Document d'orientation et d'objectifs : Armature naturelle du territoire..... 18
Figure 4 : Annexe cartographique du Document d'orientation et d'objectifs : structures paysagères..... 21
Figure 5 : Sites Natura 2000 à proximité de la bande au niveau du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie..... 41
Figure 6: Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande EPDUP sur le SCoT de la Métropole Rouen-Normandie..... 46
Figure 7: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13..... 51

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 communautés d'agglomération concernées par le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Il concerne la Métropole Rouen-Normandie (MRN), anciennement CREA, 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 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.

A l'heure actuelle, la 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.

Le SCoT de la Métropole Rouen-Normandie compte 16 communes traversées par le projet de liaison A28-A13. Il s'agit de :

- Isneauville ;
- Fontaine-sous-Préaux ;
- Roncherolles-sur-le-Vivier ;
- Saint-Jacques-sur-Darnétal ;
- Saint-Aubin-Epinay ;
- Montmain ;
- Boos ;
- La-Neuville-Chant-d'Oisel ;
- Saint-Aubin-Celloville ;
- Quévreville-la-Poterie ;
- Ymare ;
- Gouy ;
- Saint-Etienne-du-Rouvray ;
- Oissel ;
- Les-Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen ;
- Tourville-la-Rivière.

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 Métropole Rouen Normandie 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.

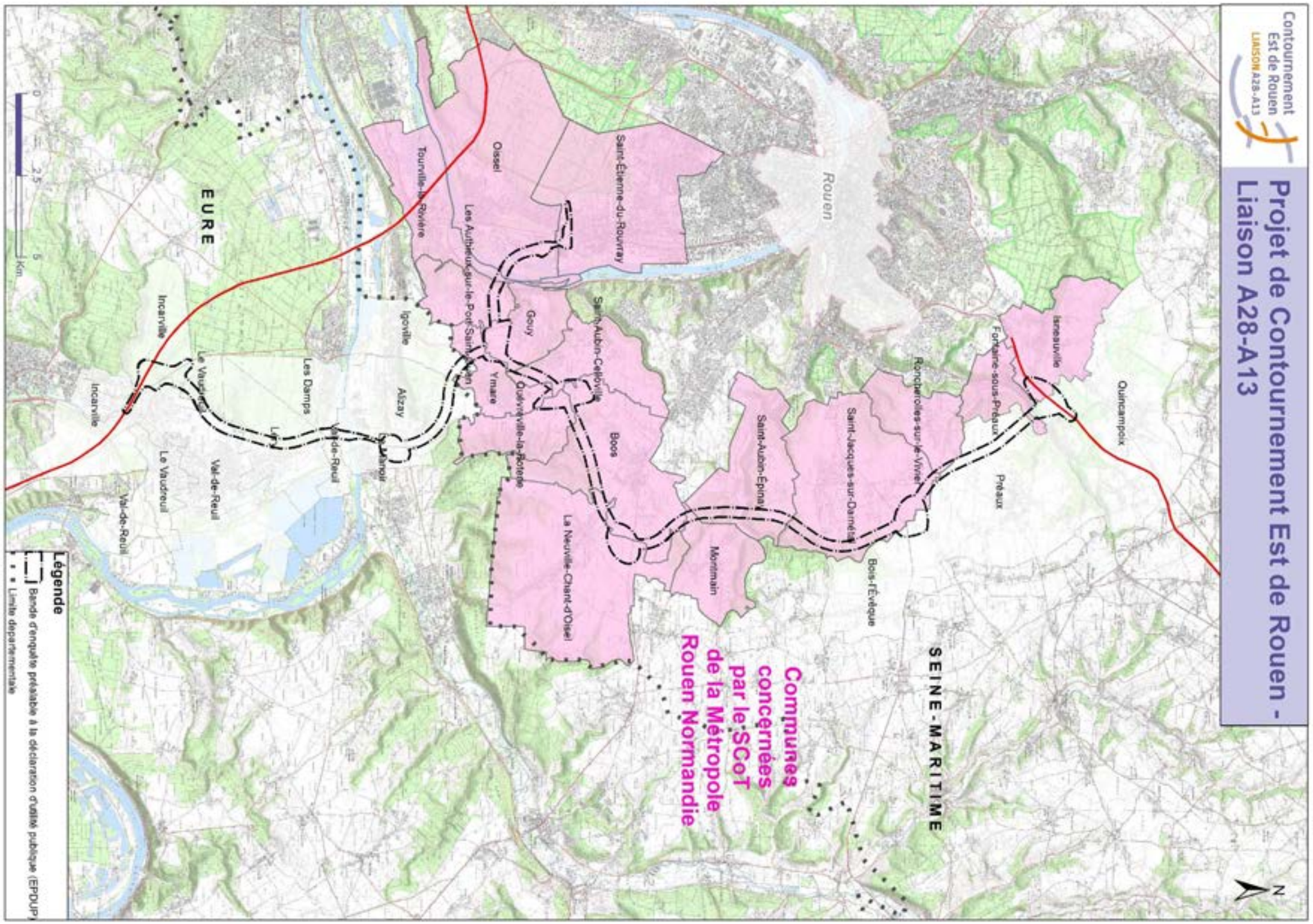


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEDIEE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES DU SCOT DE LA METROPOLE ROUEN-NORMANDIE CONCERNEES PAR CELLE-CI

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

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du SCoT avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- L'Etat,
- L'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- La région,
- Le département,
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains,
- Les chambres consulaires,
- A leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen est prescrit par l'article L122-16-1 du Code de l'urbanisme. A l'issue de cet examen conjoint, il sera dressé un procès-verbal joint au dossier d'enquête.

1.2.3 L'enquête publique

D'après l'article L.122-15 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 schéma de cohérence territoriale, 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. ».

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 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 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 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 communauté d'agglomération diffusent leurs documents d'urbanisme modifiés.

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'Isneauville 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 SCOT au regard du projet

La Métropole Rouen Normandie est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale approuvé le 12 octobre 2015.
La mise en compatibilité du SCoT de la Métropole Rouen Normandie est liée à la réalisation du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

2.1.1 Le Rapport de présentation

Le projet du Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 est évoqué à de multiples reprises dans les différentes pièces du rapport de présentation détaillées ci-après :

Tome II – Résumé non technique

Le résumé non technique prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 :

- Page 34 : Dans le paragraphe consacré à l'économie, il est noté que « *le positionnement du territoire doit évoluer avec la réalisation de grands projets structurants* », dont le Contournement Est.
- Page 35 : Le Contournement Est est cité dans le paragraphe consacré aux déplacements avec la volonté du SCoT de conforter une « *réseau d'accessibilité* ».
- Page 43 : Dans l'articulation du SCoT avec les autres documents, plans et programmes, il est rappelé que le SCoT doit prendre en compte les programmes d'équipements de l'Etat, notamment le projet d'infrastructure routière de Contournement Est.

Le résumé non technique est cohérent avec la réalisation du projet de Contournement Est- Liaison A28-A13.

Tome III – Diagnostic

Le diagnostic prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Il est cité dès l'introduction : « En matière de grands projets, le territoire des Plateaux Est est concerné par le projet routier de Contournement Est- Liaison A28-A13 ».
Il est mentionné, page 95, que l'absence de contournement routier complet rend obligatoire le passage de poids lourds à proximité immédiate du centre historique de Rouen et il est rappelé les conclusions de la commission « Mobilité 21 » qui a retenu ce projet parmi ses premières priorités à l'horizon 2030.

Le diagnostic est cohérent avec la réalisation du projet de Contournement Est- Liaison A28-A13.

Tome IV – Etat initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement du SCoT de la Métropole Rouen Normandie prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Il en aborde les risques :

- **Page 11 : Le risque d'établir une nouvelle coupure** du territoire au sein des plateaux Est,
- **Page 34 : La difficile insertion dans le paysage** du projet de Contournement Est dont le *« tracé envisagé emprunterait plusieurs vallées dont celle du Robec. Dans tous les cas, les passages de vallée à plateau seront des sites à forts enjeux paysagers*».
- **Page 155 : Les nuisances sonores** pouvant se reporter sur de nouvelles populations.

A noter : La menace portant sur une partie du coteau de Saint-Adrien, mentionnée page 54, n'est plus d'actualité au regard de la variante retenue pour le Contournement Est.

L'Etat initial de l'environnement est cohérent avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

L'étude d'impact du projet de liaison A28-A13 et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie intégrée au présent document (Chapitre 3) détaillent les impacts et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Tome V – Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers souligne les incidences du projet, « *vecteur d'étalement urbain et de consommation de terres agricoles* » :

- **Page 25** : « Concernant l'étalement urbain et les pôles de vie du territoire, le pôle de vie de Boos est identifié comme un pôle « *à conforter en seconde phase du SCoT* […] *en lien avec la réalisation du Contournement Est- Liaison A28-A13* ».
- **Page 28 :** « *Une première estimation des emprises totales nécessaires a été établie à environ 600 hectares dont 290 hectares sur le territoire du SCoT. Néanmoins, la totalité de la surface ne sera pas nécessairement imperméabilisée, car elle inclut les aménagements paysagers, les dispositifs pour la gestion des eaux pluviales…* ».
  Un renvoi est stipulé vers le Document d'Orientation et d'Objectifs qui « *demande à ce que ces projets routiers soient conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation de l'infrastructure* ».
- **Page 29** : « *Pour permettre la réalisation des équipements et grands projets d'infrastructures, le SCOT fixe une enveloppe d'urbanisation de 230 hectares sur des espaces naturels et agricoles, soit un rythme de 13 hectares par an, ce qui correspond au rythme annuel de consommation passée* ».

L'analyse de la consommation foncière intègre de façon explicite la réalisation du Contournement Est-Liaison A28-A13 mais elle est incohérente sur l'estimation.
L'estimation des 230 hectares porte sur l'ensemble des grands projets d'infrastructure et n'est pas cohérente avec la seule consommation foncière du tracé théorique du Contournement Est – Liaison A28-A13 estimée à 290 hectares sur le territoire de la métropole.

Tome VI – Explication des choix

L'explication des choix du SCoT de la Métropole Rouen Normandie prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13. Il constitue un projet structurant pour l'accès aux grandes zones économiques et un levier pour achever le maillage routier.

- **Page 27** : Le projet de Contournement Est s'inscrit dans le SCoT en confortant « *un réseau d'accessibilité performant (routier, fluvial, ferroviaire), gage de son attractivité économique* ».
- **Page 35** : Le projet autoroutier participe à une amélioration de l'accessibilité routière.
- **Page 36** : Il permet « *d'achever le maillage routier du territoire afin de permettre des évolutions sur certaines voies structurantes ou de distribution en modifiant les flux* ».
- **Page 45** : Le projet est mentionné dans le tableau de synthèse des grands projets porteurs de rayonnement et les projets économiques d'ampleur pour le territoire.

L'explication des choix aborde la question de la consommation des espaces naturels et agricoles

- **Page 44** :

« *Pour permettre la réalisation des équipements et grands projets d'infrastructure, une enveloppe d'urbanisation de 230 hectares sur des espaces naturels et agricoles est fixée, soit un rythme annuel de 13 hectares en moyenne, correspondant au rythme de consommation passée (1999-2012). Les deux projets routiers majeurs concernant directement le territoire - le contournement Est/liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - devront être conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation. Dans l'objectif de réduire les incidences des projets sur l'environnement, un certain nombre de mesures à prévoir sont également prévues et inscrites dans le DOO.»*

L'estimation des 230 hectares porte sur l'ensemble des grands projets d'infrastructure et n'est pas cohérente avec la seule consommation foncière du tracé théorique du Contournement Est – Liaison A28-A13 estimée à 290 hectares sur le territoire de la métropole.
Cette orientation, traduite dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, est incohérente avec le projet de Contournement Est.

Le Tome VI justifie une modification apportée au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001 en lien avec la réalisation du Contournement Est- Liaison A28-A13 : « *Parmi les sites* [économiques] *de grande ampleur en périphérie figurait notamment le Mont Jarret.* […] *Sa réalisation est conditionnée à la signature des autorisations de programme des travaux de Contournement Est-Liaison A28-A13* ».

L'explication des choix du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et du Document d'Orientation et d'Objectifs intègre de façon explicite le projet de Contournement Est mais est incohérente sur l'estimation de la consommation foncière.

Tome VII – Analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser

Le chapitre 3 de ce présent document présente l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT de la Métropole Rouen Normandie.
Nous renvoyons le lecteur à ce chapitre et à l'étude d'impact du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Au sein du tome VII du SCoT du rapport de présentation du SCoT, l'analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 et y consacre un chapitre spécifique au titre des secteurs de projets particuliers.

Consommation d'espaces agricoles

Page 8 : Le SCoT identifie des mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences de la consommation d'espace nécessaire à la réalisation du Contournement Est- Liaison A28-A13. Le SCoT demande à ce que les infrastructures « *soient conçues dans une logique de gestion économe du foncier*». Il est précisé une enveloppe de 230 hectares pour la réalisation « *de la liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement (contournement est de Rouen), et dans une moindre mesure du contournement d'Elbeuf et de la ligne SNCF nouvelle Paris-Normandie (LNPN)*. »

- **Page 12** : Les risques d'extension des espaces artificialisés sont soulignés avec une infrastructure routière recoupant des espaces boisés sur les coteaux des thalwegs et le franchissement de la Seine au droit du Site Natura 2000 *« îles et berges de la Seine* ».
  Afin de réduire les incidences, le SCoT note que la réalisation d'un viaduc en franchissement de la Seine permettra de minimiser les impacts.

L'estimation des 230 hectares de consommation d'espaces agricoles et naturels porte sur l'ensemble des grands projets d'infrastructure et n'est pas cohérente avec la seule consommation foncière du tracé théorique du Contournement Est – Liaison A28-A13 estimée à 243 hectares sur le territoire de la métropole.
Cette orientation, traduite dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, est incohérente avec le projet de Contournement Est.

Continuités écologiques et ressources en eau
Le SCoT définit un ensemble de dispositions pour limiter les impacts *:*

- **Page 13 *:*** Le SCoT « *demande que les infrastructures assurent une perméabilité écologiques dans les continuités de l'armature naturelle du SCoT* ».
- **Page 26 *:*** Le SCoT « *souligne que les projets d'infrastructures doivent préserver les ressources en eau* »

Nuisances sonores

- **Page 30 *:*** Au regard des nuisances sonores qui risquent d'être générées localement, le SCoT « *rappelle que les infrastructures nouvelles ou modifiées doivent prendre les dispositions nécessaires pour limiter les nuisances (DOOI3C, DOOII4Db)* ».

Maîtrise de l'exposition à la pollution atmosphérique à proximité des infrastructures

- **Page 36 :** Le SCoT stipule que « *L'aménagement et la configuration des nouvelles infrastructures doivent contribuer à réduire le trafic dans la partie centrale de l'agglomération et libérer des capacités pour les autres modes sur les voies délestées* ».
- **Page 38 :** Il est noté que dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Rouen Normandie, la modélisation des trafics met en

évidence les résultats suivants « *une estimation de 20 à 30 000 véhicules/jours sur le contournement Est, une diminution du trafic sur la partie Est de l'agglomération mais une augmentation sur la partie Ouest* ».

Destockage/stockage du carbone

- **Page 39** : Le SCoT mentionne que « *les espaces à enjeux comme les massifs boisés, les haies et les autres milieux naturels sont préservés pour l'essentiel et continueront à jouer leur rôle de stockage du carbone* ».

Chapitre consacré au projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 (pages 72 à 76)

Ce chapitre souligne les aspects positifs attendus avec un projet visant à améliorer la qualité de vie des espaces centraux de l'agglomération. « *La variante retenue présente globalement un moindre impact environnemental.* »

Ce chapitre souligne dans le même temps les principales incidences négatives du Contournement Est sur les enjeux environnementaux identifiés sur le territoire du SCoT :

- Incidences sur les ressources en eau,
- Incidences sur les espaces naturels et agricoles, sur la biodiversité,
- Incidences sur les paysages,
- Incidences sur les risques d'inondation,
- Incidences sur les nuisances sonores

Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont identifiées : choix du tracé, solutions constructives (viaduc), ouvrages hydrauliques, système d'assainissement performant, reconstitution des lisières forestières impactées, compensation des habitats naturels détruits par la création d'habitats à fonctionnalité équivalente, aménagement de passages à faune, passages en déblai ou en réduisant / modelant la pente des remblais, réduction des nuisances à la source ou mesures de protection individuelles pour les personnes qui seront exposées à des niveaux de bruit supérieurs au seuil défini par la réglementation…

L'analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser est cohérente avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Tome VIII – Articulation du SCOT avec les autres documents, plans et programmes

Le lien entre la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine et le Contournement Est ainsi que la prise des programmes d'équipement de l'Etat sont évoqués dans le Tome VIII aux pages suivantes :

- page 5 où il est mentionné que le SCoT doit prendre en compte les programmes d'équipement de l'Etat dont le projet de Contournement Est.
- pages 17, 22 et 23 où sont détaillées les Orientations de la Directive Territoriale de l'Aménagement de l'Estuaire de la Seine directement liées au projet de Contournement Est
- pages 46 à 48 dans la liste des projets que le SCoT doit prendre en compte.

L'articulation du SCoT de la Métropole Rouen Normandie avec les autres documents, plans et programmes est cohérente avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Conclusions sur le Rapport de Présentation

Le projet de liaison A28-A13 est intégré de façon explicite dans le rapport de présentation du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie.

Les incidences négatives du projet sont abordées : *la coupure du territoire (Tome IV, page 11), la difficile insertion dans le paysage (Tome IV, page 34), les nuisances sonores pouvant se reporter sur de nouvelles populations (Tome V, page 155 ; Tome VII, page 30), la consommation de l'espace importante (Tome V, page 28 ; Tome VI, page 44 ; Tome VII, page 8).*

Les enjeux liés à la réalisation de la Liaison A28-A13 sont identifiés : l*a finalisation du maillage routier, le détournement du trafic de transit et la réduction du trafic dans les espaces centraux, l'accès aux grandes zones économiques (Tome VI, pages 27, 35 et 36 ; Tome VII, page 72)*

Il est rappelé que la variante préférentielle cherche à minimiser les incidences *(Tome VII, page 73)*

Plusieurs pages regroupées au sein d'un chapitre spécifiques du Tome VII sont consacrées à la Liaison A28-A13 : *son objet et ses incidences, renvoyant également aux futures mesures de réduction ou de compensation (Tome VII, page 72 à 76)*

Les incidences environnementales positives *sont abordées ainsi que son inscription dans le projet de territoires (Tome VI, pages 27, 35 et 36).*

Le lien avec la Directive Territoriale de l'Aménagement ainsi que la prise en compte des programmes d'équipement de l'Etat sont évoqués (Tome VIII, pages 5, 17, 22, 23, 46 à 48).
L'estimation de la consommation foncière mentionnée dans les tomes V, VI et VII est cependant incohérente avec la réalisation du projet.

En conclusion, le rapport de présentation intègre la liaison A28-A13 de façon suffisante à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie mais nécessite cependant un ajustement sur la consommation foncière mentionnée dans les tomes V, VI et VII afin de s'assurer une cohérence complète.

2.1.2Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la Métropole Rouen Normandie intègre la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Au sein de l'introduction, les enjeux des « *grandes infrastructures de demain* » est mentionné : « *La métropole articule ses projets de développement autour des grandes infrastructures de demain, afin d'en tirer le maximum de bénéfices, tout en évitant de subir les développements urbains spontanés et incontrôlés qui les accompagneraient dans le cas contraire* » (page 8).

En matière de déplacements, le projet de Contournement Est n'entre pas en contradiction avec l'ambition de la Métropole « *de réduire la dépendance aux véhicules particuliers, de placer les usagers les plus vulnérables au cœur des enjeux de déplacements en assurant la cohérence entre la mobilité et le développement urbain, en facilitant la mobilité des périurbains, en développant l'usage des transports en commun et en repensant l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain* » (page 8)

Le projet de Contournement Est constitue une composante du projet de territoire et sa réalisation entre en relation avec les 3 échelles du projet de territoire selon les termes détaillés ci-après.

L'échelle du grand territoire

- **Page 14** : Dans le chapitre consacré à « *des communications performantes pour une métropole ouverte sur le monde* », le projet autoroutier est cité comme l'une des voies de contournement à réaliser pour améliorer l'accessibilité routière. « *Le contournement Est/liaison A28-A13, en lien avec l'achèvement des accès aux grandes infrastructures de déplacements réalisées dans la dernière décennie (accès au Pont Flaubert notamment) et la traversée routière de la vallée du Cailly, permettrait le contournement complet du territoire* ».
- **Page 17** : Dans le chapitre consacré à la promotion d'un développement industriel durable et aux orientations pour conforter l'excellence logistique et portuaire, le projet autoroutier est mentionné de façon positive et devrait « *contribuer à détourner la majorité des convois du trafic portuaire par les zones industrialo-portuaires* » et « *désengorger le centre-ville* ».

L'échelle du territoire de la métropole

Le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 est mentionné dans les grands principes pour un aménagement durable.

Le PADD mentionne les risques de la réalisation du Contournement Est, « *vecteur d'étalement urbain et de consommation foncière* » et identifie des mesures pour minimiser les impacts :

- **Page 25** : « *Le projet de contournement Est / Liaison A28-A13 emporte ainsi des enjeux importants : il faudra minimiser son impact sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci* […]. *Il faudra également prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue. Pour limiter l'étalement urbain lié à la réalisation d'infrastructures, des transports en commun efficaces seront envisagés sur certaines voies pénétrantes, autour desquelles il faudra polariser l'habitat (en privilégiant des formes urbaines économes du foncier), les équipements et les services* ».
- **page 27 :** Dans le cadre de la protection des espaces agricoles et forestiers, il est précisé que « *le choix d'implantation des nouvelles urbanisations et des infrastructures devra éviter la déstructuration et le morcellement du parcellaire agricole* ».

Le projet de Contournement Est est cohérent avec le souhait de réduire la dépendance aux véhicules à l'échelle du territoire de la Métropole.
Les mesures de report modal associées à la mise en service du contournement ont vocation à lui donner un rôle à une échelle bien plus large et à favoriser une diminution de trafic sur les pénétrantes à l'échelle de l'agglomération **:** **«** *Sur un territoire très marqué par l'utilisation de l'automobile, l'amélioration des conditions de mobilité impose un changement profond dans les habitudes de déplacements, dans leur organisation et leur pratique. L'enjeu est de pouvoir passer d'un mode de déplacement unique à un ensemble combinant différents modes de déplacements* » (page 35).

L'échelle de la proximité

Sans être nommé de façon spécifique, le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 est concerné par le chapitre consacré à l'amélioration significative de l'environnement et de la santé avec « *le traitement sonore des infrastructures à proximité des lieux d'habitat* » (page 44).
Le souhait de la Métropole de réduire l'impact des transports à l'échelle de la proximité (page 35) est cohérent avec le projet de Liaison A28-A13 qui intègre des mesures de protection sonore.
Nous renvoyons le lecteur à l'étude d'impact du contournement Est – Liaison A28-A13 et à l'évaluation environnementale présentée au chapitre 3 du présent document.

Conclusions sur le PADD

Le projet de liaison A28-A13 est cohérent avec les orientations du PADD du Schéma de Cohérence Territoriale.
Les formulations du PADD n'entrent pas en opposition avec le projet de Contournement Est - Liaison A28-A13, notamment sur les volontés suivantes exprimées dans le SCoT de la Métropole Rouen Normandie :
- *Une réduction de la dépendance aux véhicules (pages 8 et 35)*
- *Une cohérence entre urbanisme et déplacements (page 23),*
- *La protection des espaces agricoles et forestiers (page 25),*
- *La préservation des milieux naturels et des continuités écologiques (page 27).*

En conclusion, la mise en compatibilité ne porte pas sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, explicite et compatible quant à la réalisation de la Liaison A28-A13.

2.1.3 Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs définit des prescriptions à destination des communes et de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme.
Les orientations prescriptives indiquées dans ce document sont des règles d'urbanisme de portée juridique qui s'imposent aux documents d'urbanisme de norme inférieure dont les Plans d'Occupation des Sols et les Plans Locaux d'Urbanisme.

La réalisation de la nouvelle infrastructure est citée de façon explicite dans le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT de la Métropole Rouen Normandie :

- **Page 21** : Le Contournement Est / Liaison A28-A13 est mentionné comme l'un des « *projets majeurs pour le territoire, mais aussi pour les territoires voisins* » avec une conception souhaitée « *dans une logique de gestion économe du foncier ; les emprises nécessaires devant répondre au besoin d'exploitation*».
- **Page 111 :** La réalisation du Contournement Est est nécessaire pour achever le maillage routier. « *Le projet de contournement est / liaison A28-A13, en désengorgeant le centre-ville de Rouen et en améliorant les liaisons entre Rouen et l'Eure, contribue à l'amélioration de la qualité de vie dans le cœur de l'agglomération rouennaise, au développement urbain et à la dynamique économique régionale* ».
- **Page 114 :** Concernant le renforcement souhaité de la desserte des communes des plateaux à l'est de Rouen, la réalisation du Contournement Est facilitera « *l'évolution vers un transport en commun à haut niveau de service* […], *ainsi que les mesures permettant une réduction de la circulation automobile par l'organisation du report modal* ».
- **Pages 13 et 107 :** Dans le cadre d'une intensification de l'urbanisation autour des transports en commun structurants et des gares, le Contournement Est est mentionné sur la question du phasage de développement et plus précisément autour du pôle de vie de Boos « *dont le développement est modéré au cours de la première phase du SCOT, est à conforter lors la 2ème phase, compte tenu de la nécessité de renforcer le bouquet de services, d'équipements et de commerces et de réaliser une desserte en transport en commun structurante en lien avec la réalisation du contournement est / liaison A28-A13* » (page 13).

Des cartes thématiques, opposables juridiquement, viennent traduire spatialement les orientations.
Les annexes cartographiques du Document d'Orientation et d'Objectifs sont cohérentes avec le projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 dont le principe de tracé est porté en repérage sur la carte de Hiérarchisation du réseau viaire (cf. ci-après).

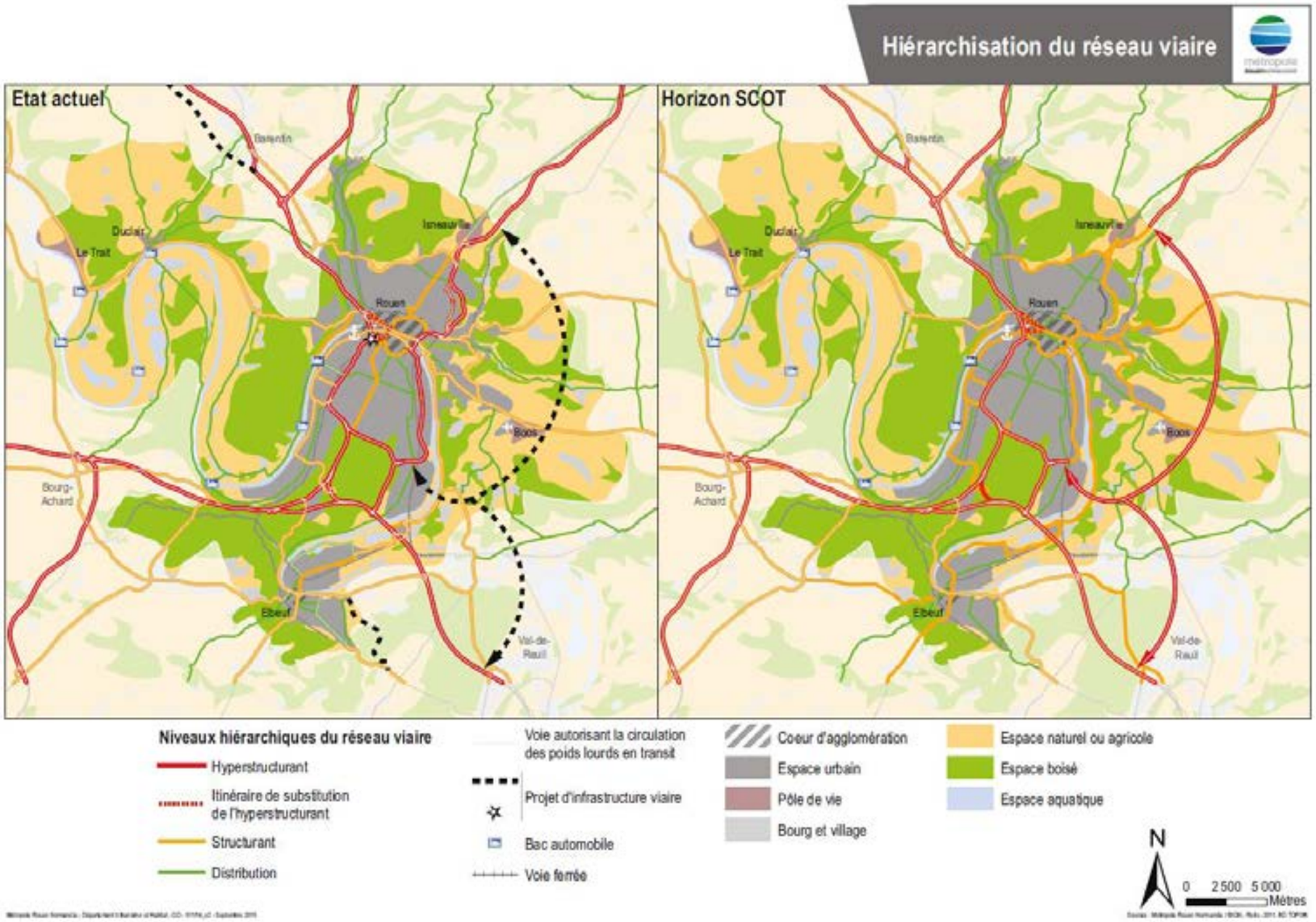


FIGURE 3 : ANNEXE CARTOGRAPHIQUE DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS : HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE

Des mesures environnementales identifiées

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT de la Métropole Rouen Normandie comprend en outre des mesures environnementales à prévoir dans la mise en œuvre du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 :

Page 22 :
« Pour réduire les incidences des projets sur l'environnement, les mesures à prévoir sont les suivantes:

- 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,
- 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,
- Reconstituer les lisières forestières impactées,
- 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,
- Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau,
- Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure,
- Réduire les nuisances sonores,
- 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,
- Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores).

Ces prescriptions sont convergentes avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation identifiées lors de la Déclaration d'Utilité Publique.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT jointe au présent document (chapitre 3) et l'étude d'impact du projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 détaillent les impacts, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

La consommation foncière

Le Document d'Orientation et d'Objectifs précise que la consommation foncière sur la période 2015-2033 : « pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe (…) une enveloppe d'urbanisation de 230 hectares sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de 13 hectares.
Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares » (page 22).
L'estimation des 230 hectares porte sur l'ensemble des grands projets d'infrastructure et n'est pas cohérente avec la seule consommation foncière du tracé théorique du Contournement Est – Liaison A28-A13 estimée à 243 hectares sur le territoire de la métropole dont 178 hectares d'espaces agricoles et 65 hectares de surfaces naturelles.
Cette prescription n'est pas compatible avec le projet de Contournement Est.

La préservation des milieux naturels

Les réservoirs de continuités sont préservés de toute ouverture à l'urbanisation, toutefois sont autorisés « *des ouvrages et installations d'intérêt public général s'il est démontré qu'il n'y a pas d'incidences sur la qualité écologique des réservoirs de biodiversité et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde de la biodiversité* ». (page 28).

Afin de garantir la fonctionnalité des corridors de biodiversité, le Document d'Orientation et d'Objectifs prescrit d'éviter « *tout projet fragmentant, c'est-à-dire tout projet ou toute somme de projets situés dans le corridor qui compromettrait sa fonctionnalité* » (page 29).

Le projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 rétablit l'ensemble des continuités écologiques et reste donc compatible avec les orientations du SCoT.
L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT jointe au présent document (chapitre 3) et l'étude d'impact du projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 détaillent les impacts, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs précise les prescriptions selon les différents types de corridors et de réservoirs et les spécificités de la trame naturelle.

Afin de s'assurer de la compatibilité complète du projet de Contournement Est avec les prescriptions de chacune des situations et dans un souci de cohérence de traitement, l'analyse du Document d'Orientation et d'Objectifs porte sur chacune des typologies : les réservoirs et les corridors de la trame boisée, de la trame aquatique et humide,de la trame calcicole, de la trame silicicole.

Réservoirs et corridors de la trame boisée

- **Préservation des réservoirs de biodiversité de la trame boisée**

« En l'absence de solutions techniques alternatives dûment justifiée, les projets d'aménagement (notamment les projets déclarés d'utilité publique et les projets d'exploitation de carrières) peuvent être autorisés de manière exceptionnelle après avoir apprécié leurs impacts (y compris le cas échéant les impacts cumulés de plusieurs projets), et défini les mesures de réduction et de compensation à mettre en oeuvre afin de restaurer la qualité écologique du réservoir » (page 31).

Cette prescription est compatible avec le projet de Contournement Est.

- **Préservation des corridors de biodiversité de la trame boisée et concernant plus précisément les lisières forestières des ZNIEFF de type 2.**

A l'exclusion des *« des bâtiments à destination agricole, forestière ou répondant à l'intérêt collectif et des projets déclarés d'utilité publique, toute nouvelle urbanisation ne peut y être implantée qu'à une distance d'au moins 30 mètres des lisières des*

massifs boisés de production (tels que définis dans la partie III.4) ou identifiés en tant que réservoirs de biodiversité » (page 31).
« *Dans les espaces de lisière peuvent être autorisés les aménagements et les installations assurant la vocation multifonctionnelle de la forêt, à savoir la production forestière, l'accueil du public, les missions écologiques et paysagères, et notamment :*
- *l'accès pour les besoins de la gestion forestière,*
- *l'implantation des équipements nécessaires au développement économique de la filière bois* » (page 31).

Le projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 est compatible avec le SCoT de la Métropole Rouen Normandie car il a fait l'objet d'une déclaration d'Utilité Publique.

Réservoirs et corridors de la trame aquatique et humide

- **Préservation des réservoirs de biodiversité de la trame aquatique et humide**

« Dans ces réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser […].
Les zones humides délimitées en réservoir de biodiversité (ZHIEP du SAGE Cailly, Aubette, Robec) en annexe cartographique, sont inconstructibles et protégées à l'exception des projets :
- *déclarés d'utilité publique,*
- *identifiés dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine.*

Pour les zones humides délimitées en tant que réservoir de biodiversité (Austreberthe et marais du Trait) en annexe cartographique, les conditions de constructibilité et de compensation sont identiques à celles du SAGE.
De manière dérogatoire, dans les autres zones humides identifiées en tant que réservoirs de biodiversité (zone humide identifiée sur critère botanique de la vallée de Seine), des constructions liées à l'activité des exploitations agricoles sont possibles, sous réserve qu'elles n'aient pas d'incidences sur la qualité ou la fonctionnalité du réservoir de biodiversité » (page 33).

Le projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et est identifié dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine.
Il est donc compatible avec le SCoT de la Métropole Rouen Normandie sur les zones humides suivantes :
- **les zones humides délimitées en réservoir de biodiversité dans le SAGE du Cailly, Aubette, Robec,**
- **les zones humides de l'Austreberthe et du marais du Trait,**

En dehors de ces zones humides, l'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

- **Préservation des corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide**

« Dans ces corridors, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser » (page 34).

L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Réservoirs et corridors de la trame calcicole

- **Préservation des réservoirs de biodiversité de la trame calcicole**

« Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame calcicole les milieux calcicoles qui regroupent les grands coteaux calcaires qui abritent des espèces caractéristiques, notamment endémiques (uniques au monde), telles que la violette de Rouen » (page 35).

L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

- **Préservation des corridors de biodiversité de la trame calcicole**

« Sont préservés en tant que corridors de biodiversité de la trame calcicole les autres coteaux ouverts, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame. Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles adaptées seront promues pour favoriser le maintien ou le développement de la biodiversité dans ces espaces » (page 36).

L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Réservoirs et corridors de la trame silicicole

- **Préservation des réservoirs de biodiversité de la trame silicicole**

« Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame silicicole, les milieux des landes et pelouses sableuses, qui sont aujourd'hui très peu nombreuses et réparties en bordure des forêts du Rouvray et de la boucle d'Anneville-Ambourville.» (page 36).

L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

- **Préservation des corridors de biodiversité de la trame silicicole**

« Sont préservés en tant que corridors de biodiversité les autres milieux silicicoles, notamment en milieu forestier, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame.
Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles et forestières adaptées sont

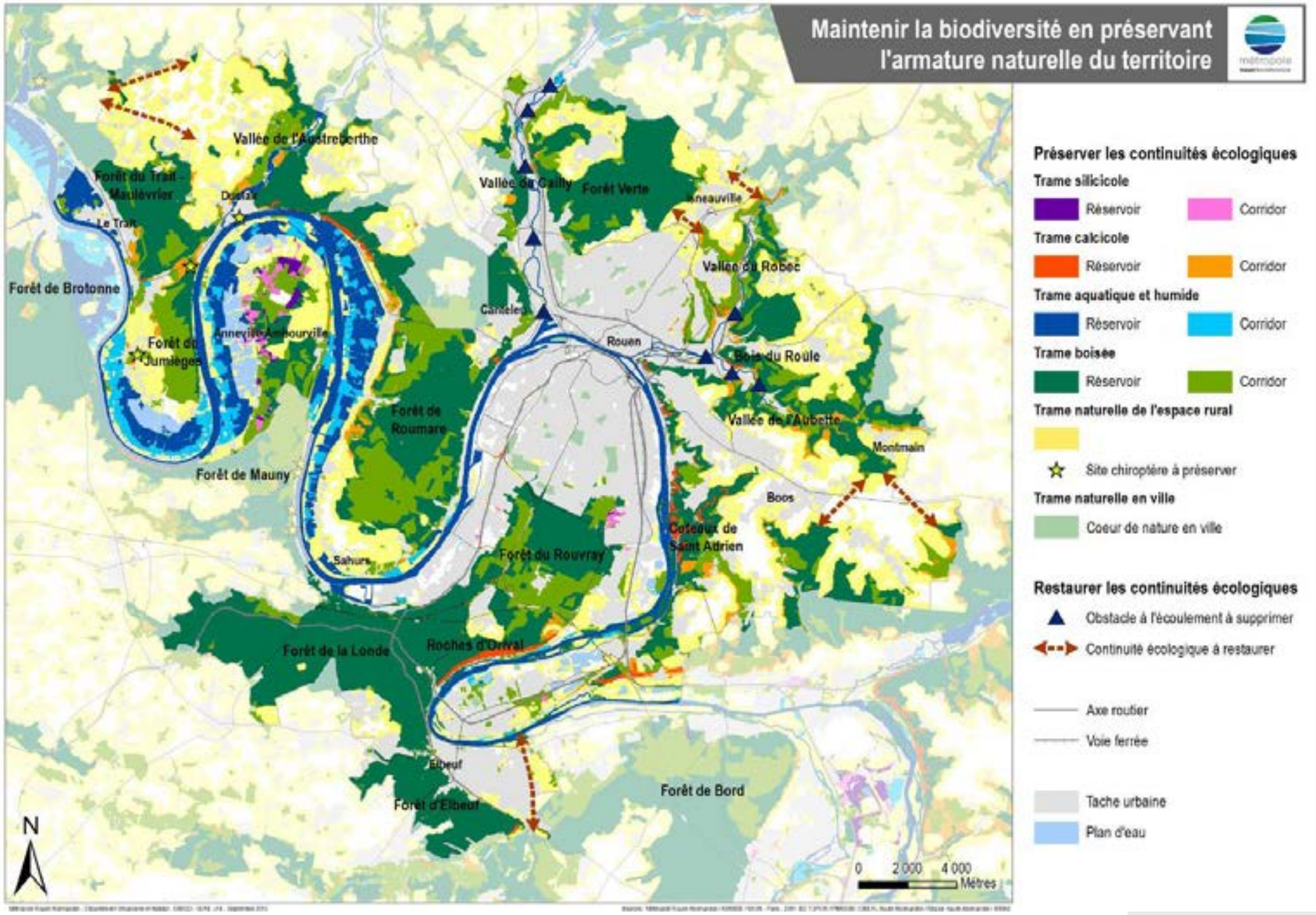
promues pour favoriser le maintien et le développement de la biodiversité dans ces espaces.» (page 37).

L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Préservation de la trame naturelle

- **Préservation de la trame naturelle de l'espace rural**

Sont possibles les projets d'aménagement « s'ils ne remettent pas en cause l'objectif de maintien de la fonctionnalité écologique de cette trame, notamment au regard de l'impact cumulé de ces projets » (page 39).
Cette prescription est compatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.



La préservation des valeurs paysagères

Le Document d'Orientation et d'Objectifs intègre des prescriptions spécifiques pour la préservation du paysage avec la protection des élements suivants :

- **Les grandes structures paysagères,**

Sont protégées les valeurs paysagères qui confèrent au territoire du SCOT sa singularité tels que les reliefs, « les paysages de nature accrochés au fil de l'eau et au coeur des grandes forêts», « les paysages intimes des petites vallées », « une agriculture créatrice de paysages diversifiés», « la présence de l'arbre dans les paysages agricoles » « une image rurale et jardinée des villages et des hameaux », « des paysages bâtis riches d'un patrimoine architectural et urbain» (page 43).

- **La Seine, axe majeur à mettre en scène,**

La « traversée de l'agglomération est valorisée, de même que celle de ces affluents […] afin de poursuivre le renouvellement des liens entre la ville et le fleuve » (page 43).
Il est précisé que « Les projets d'aménagement participent à faire prendre conscience de la présence ou de la proximité de l'eau, en préservant des vues et des circulations vers le fleuve et les rivières » (page 43).

- **Les coteaux et des rebords de plateaux,**

« Afin de préserver les paysages singuliers des reliefs du territoire, les coteaux et les rebords de plateaux restés à l'état naturel sont préservés de toute nouvelle urbanisation (cf. carte «Paysages»), notamment pour valoriser les co-visibilités depuis les fonds de vallées et de plateau à plateau. Ces éléments paysagers sont valorisés » (page 44).

- **Les panoramas et les cônes de vue.**

« *Au-delà de la protection des panoramas et des cônes de vue, la gestion des vues sur le grand paysage appelle à des mesures plus générales de préservation et de valorisation des lisières forestières et des coteaux afin de ne pas modifier leur aspect (gestion des enfrichements ou des abattages, maintien de zones tampons non urbanisées notamment) »,* page 44.

L'une des cartes des annexes cartographiques du Document d'Orientation et d'Objectifs porte le repérage des structures paysagères à préserver et valoriser (cf. carte ci-après).

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT jointe au présent document (chapitre 3) et l'étude d'impact du projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 détaillent les impacts, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées pour la préservation du paysage.

L'absence de mention de projets routiers autorisés sous réserve d'une déclaration d'utilité publique induit un risque incohérence entre le volet paysage du Document d'Orientation et d'Objectifs et le projet de réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

La préservation des paysages naturels et ruraux

Le Document d'Orientation et d'Objectifs intègre des prescriptions spécifiques pour fixer des limites à l'urbanisation : « Des coupures d'urbanisation pour le maintien des ensembles paysagers sont représentées sur la carte « Paysages ». Ces coupures ciblent des secteurs présentant un risque de compartimentation et d'enclavement de parcelles agricoles, avec pour conséquence le risque d'un arrêt des cultures, ou des secteurs de risques de création de continuité urbaine linéaire entre deux communes ou entre les communes et leurs hameaux.
La préservation des coupures d'urbanisation est recherchée en :

- limitant les possibilités de développement à des évolutions ponctuelles des constructions existantes,
- encadrant l'implantation des constructions agricoles, afin d'en minimiser les impacts paysagers (localisation, couleur, matériau, gabarit),
- maintenant les vues sur le grand paysage,
- en maintenant et restaurant la biodiversité. »

Le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 est cohérent avec le Document d'Orientation et d'Objectifs sur les prescriptions permettant de fixer des limites à l'urbanisation.

La pérennité des espaces agricoles

Le Document d'Orientation et d'Objectifs intègre des préconisations pour préserver les plateaux Est de Rouen « *au regard de leur valeur agronomique, afin d'affirmer le potentiel de développement et d'innovation des entreprises* agroalimentaires situées dans les espaces urbains » (page 99).
L'absence de dérogation pour les projets routiers déclarés d'utilité publique rend la prescription incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Conclusions sur le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Document d'Orientation et d'objectifs du SCoT de la Métropole Rouen Normandie est incompatible pour partie avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 *: Certaines prescriptions entrainent une incohérence, notamment vis à vis de la consommation foncière, de la préservation des corridors et réservoirs de biodiversité des trames aquatique et humide, calcicole et silicicole, de la préservation des paysages et de la pérennité des espaces agricoles.*

Il nécessite une mise en compatibilité pour assurer la compatibilité complète au regard des enjeux environnementales.

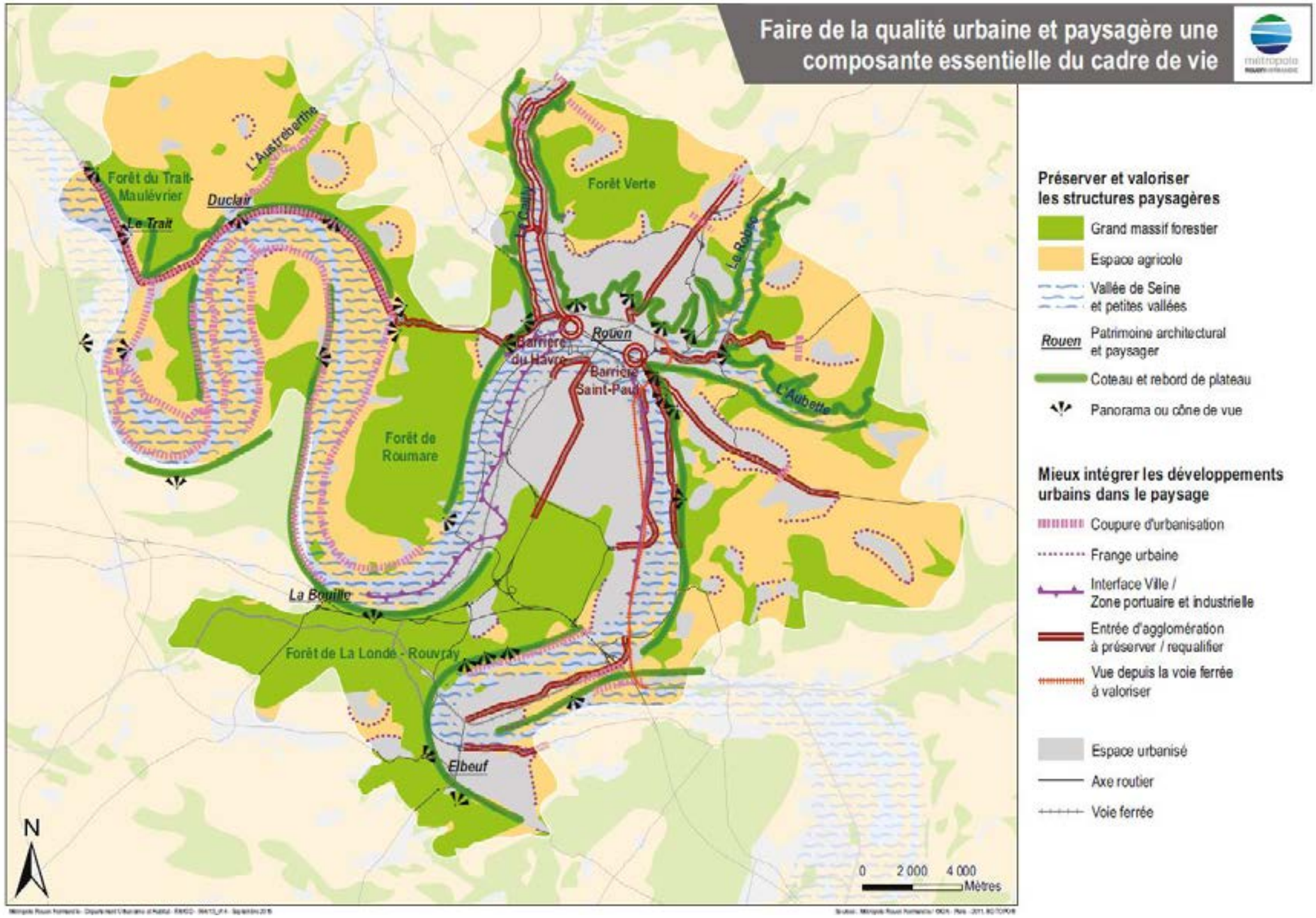


FIGURE 5 : ANNEXE CARTOGRAPHIQUE DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS : STRUCTURES PAYSAGERES

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

La mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie est liée à la réalisation du projet d'infrastructure routière Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 qui **nécessite le renforcement de dispositions assurant une compatibilité complète** :

- **Le rapport de présentation est explicite sur la réalisation du Contournement Est mais nécessite un ajustement sur la consommation foncière.**
- **Le projet d'Aménagement et de Développement Durable** prend bien en compte la liaison A28-A13 et s'avère cohérent par rapport au projet.
- **Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT de la Métropole Rouen Normandie** est incompatible pour partie avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Certaines prescriptions entrainent une incohérence, notamment vis à vis de la consommation foncière, de la préservation des corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide, de la préservation des paysages et de la pérennité des espaces agricoles.

Il convient donc de mettre Document d'Orientation et d'Objectifs en compatibilité.

2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.3.1 Mise en compatibilité du rapport de présentation

Le projet de liaison A28-A13 est intégré de façon explicite dans le rapport de présentation du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie.
Afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec la consommation foncière, l'enveloppe prévue pour la réalisation des grands projets d'infrastructures et le rythme annuel de consommation foncière seront ajustés dans le Tome V (pages 28 et 29), Tome VI (pages 44 et 45), Tome VII (page 8).

Aide à la lecture pour le rapport de présentation

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

Exemple d'insertion :

Dans ces espaces, les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique portés par l'État…

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION			
Tome et pagination		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Tome V- Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers / Objectifs chiffrés de limitation et justification des choix			
Pages 28 et 29	**Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers / Objectifs chiffrés de limitation et justification des choix**	**Permettre la réalisation des équipements et infrastructures et prendre en compte les espaces en cours d'évolution** En 2013, sur 1347 hectares recensés dans les documents d'urbanisme locaux (zones à urbaniser), 62,5% sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, 37,5% étant situés en dehors de ce périmètre d'attractivité. Les **équipements et infrastructures de déplacements** ont consommé 169 hectares d'espaces naturels et agricoles entre 1999 et 2012, soit une consommation moyenne annuelle de 13 hectares ; une consommation moindre au regard des autres postes. Le PADD indique néanmoins qu'une attention particulière est à accorder aux infrastructures routières, dans la mesure où celles-ci sont des vecteurs d'étalement urbain et de consommation de terres agricoles. Le DOO précise que deux projets routiers concernent directement le territoire – le contournement Est- liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - et que ces projets sont majeurs pour le territoire mais aussi pour les territoires voisins. Le DOO demande à ce que ces projets routiers soient conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation de l'infrastructure. Concernant particulièrement le contournement Est- Liaison A28-A13, projet porté par l'Etat et inscrit dans la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine, il est difficile au stade des études préalables, de déterminer précisément la consommation d'espaces qui sera générée par cette infrastructure. Une première estimation des emprises totales nécessaires a été établie à environ 600 hectares dont 290 hectares sur le territoire du SCOT. Néanmoins, la totalité de la surface ne sera pas nécessairement imperméabilisée, car elle inclut les aménagements paysagers, les dispositifs pour la gestion des eaux pluviales… Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de 13 hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares.	**Permettre la réalisation des équipements et infrastructures et prendre en compte les espaces en cours d'évolution** En 2013, sur 1347 hectares recensés dans les documents d'urbanisme locaux (zones à urbaniser), 62,5% sont localisés dans le périmètre d'attractivité des transports en commun, 37,5% étant situés en dehors de ce périmètre d'attractivité. Les **équipements et infrastructures de déplacements** ont consommé 169 hectares d'espaces naturels et agricoles entre 1999 et 2012, soit une consommation moyenne annuelle de 13 hectares ; une consommation moindre au regard des autres postes. Le PADD indique néanmoins qu'une attention particulière est à accorder aux infrastructures routières, dans la mesure où celles-ci sont des vecteurs d'étalement urbain et de consommation de terres agricoles. Le DOO précise que deux projets routiers concernent directement le territoire – le contournement Est- liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - et que ces projets sont majeurs pour le territoire mais aussi pour les territoires voisins. Le DOO demande à ce que ces projets routiers soient conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation de l'infrastructure. Concernant particulièrement le contournement Est- Liaison A28-A13, projet porté par l'Etat et inscrit dans la Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine, il est difficile au stade des études préalables, de déterminer précisément la consommation d'espaces qui sera générée par cette infrastructure. Une première estimation des emprises totales nécessaires a été établie à environ 600 hectares dont 290 hectares sur le territoire du SCOT. Néanmoins, la totalité de la surface ne sera pas nécessairement imperméabilisée, car elle inclut les aménagements paysagers, les dispositifs pour la gestion des eaux pluviales… Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de ***250 hectares*** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de ***14*** hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares.

EXTRAIT DU RAPPORT DE PRESENTATION			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Tome VI - Explication des choix			
Pages 44 et 45	**Explication des choix**	Pour permettre la réalisation des **équipements** et **grands projets d'infrastructure**, une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares** sur des espaces naturels et agricoles est fixée, soit un rythme annuel de 13 hectares en moyenne, correspondant au rythme de consommation passée (1999-2012). Les deux projets routiers majeurs concernant directement le territoire - le contournement Est/liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - devront être conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation. Dans l'objectif de réduire les incidences des projets sur l'environnement, un certain nombre de mesures à prévoir sont également prévues et inscrites dans le DOO.	Pour permettre la réalisation des **équipements** et **grands projets d'infrastructure**, une enveloppe d'urbanisation de ***250 hectares*** sur des espaces naturels et agricoles est fixée, soit un rythme annuel de ***14 hectares*** en moyenne, correspondant au rythme de consommation passée (1999-2012). Les deux projets routiers majeurs concernant directement le territoire - le contournement Est/liaison A28-A13 et le contournement Est d'Elbeuf - devront être conçus dans une logique de gestion économe du foncier avec des emprises foncières devant répondre au besoin d'exploitation. Dans l'objectif de réduire les incidences des projets sur l'environnement, un certain nombre de mesures à prévoir sont également prévues et inscrites dans le DOO.
Tome VII - Analyse des incidences et mesures envisagées pour les éviter, réduire ou compenser			
Page 8	**Les incidences potentiellement négatives et les mesures prévues pour les éviter, réduire, voire compenser**	Même si elle est moindre que dans un scénario tendanciel, et ceci malgré un dynamisme démographique et économique plus soutenu, la consommation maximale d'espace sur le territoire pourrait être selon les objectifs du SCOT au maximum de 700 hectares pour l'habitat et 380 hectares pour l'économie à échéance du SCOT, représentant au total une surface équivalente à celle d'une commune comme Hénouville ou Le Grand-Quevilly. Dans sa comptabilité de la consommation maximale d'espace le SCOT inclut en plus une enveloppe de 140 hectares correspondant aux espaces qui seront en évolution. Compte tenu des dispositions prises pour protéger les réservoirs de biodiversité, l'essentiel de cette consommation d'espace devrait concerner des terres agricoles. S'y ajoute la consommation d'espace pour les grandes infrastructures pour lesquelles le SCOT a peu de marges de manœuvre. Il réserve une enveloppe de 230 hectares. Il s'agit, en particulier de la liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement (contournement est de Rouen), et dans une moindre mesure du contournement d'Elbeuf et de la ligne SNCF nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Concernant le contournement de Rouen, au stade des études préalables, une première estimation des emprises totales nécessaires a été établie à environ 600 hectares dont un peu moins de la moitié sur le territoire du SCOT (la totalité de la surface n'étant pas nécessairement imperméabilisée, elle inclut les aménagements paysagers, les dispositifs pour la gestion des eaux de ruissellement…). Au-delà de la disparition d'une ressource non renouvelable, la consommation d'espace a des incidences sur la biodiversité, les paysages, les ressources en eau… qui sont décrites dans les chapitres suivants. Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de 13 hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares.	Même si elle est moindre que dans un scénario tendanciel, et ceci malgré un dynamisme démographique et économique plus soutenu, la consommation maximale d'espace sur le territoire pourrait être selon les objectifs du SCOT au maximum de 700 hectares pour l'habitat et 380 hectares pour l'économie à échéance du SCOT, représentant au total une surface équivalente à celle d'une commune comme Hénouville ou Le Grand-Quevilly. Dans sa comptabilité de la consommation maximale d'espace le SCOT inclut en plus une enveloppe de 140 hectares correspondant aux espaces qui seront en évolution. Compte tenu des dispositions prises pour protéger les réservoirs de biodiversité, l'essentiel de cette consommation d'espace devrait concerner des terres agricoles. S'y ajoute la consommation d'espace pour les grandes infrastructures pour lesquelles le SCOT a peu de marges de manœuvre. Il réserve une enveloppe de 230 hectares. Il s'agit, en particulier de la liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement (contournement est de Rouen), et dans une moindre mesure du contournement d'Elbeuf et de la ligne SNCF nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Concernant le contournement de Rouen, au stade des études préalables, une première estimation des emprises totales nécessaires a été établie à environ 600 hectares dont un peu moins de la moitié sur le territoire du SCOT (la totalité de la surface n'étant pas nécessairement imperméabilisée, elle inclut les aménagements paysagers, les dispositifs pour la gestion des eaux de ruissellement…). Au-delà de la disparition d'une ressource non renouvelable, la consommation d'espace a des incidences sur la biodiversité, les paysages, les ressources en eau… qui sont décrites dans les chapitres suivants. Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de ***250 hectares*** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de ***14*** hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares.

2.3.2 Mise en compatibilité du Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Document d'Orientation et d'Objectifs intègre une rédaction explicite sur le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 en soulignant les mesures environnementales.

Afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec la consommation foncière, l'enveloppe prévue pour la réalisation des grands projets d'infrastructures et le rythme annuel de consommation foncière seront ajustés aux pages 21 et 22.

Pour renforcer la compatibilité du projet, des mentions faisant explicitement référence aux projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique seront intégrées aux pages 34 à 37, 43 et 44 et 99.

Aide à la lecture pour le Document d'Orientation et d'Objectifs

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

Exemple d'insertion :

Dans ces espaces, les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique portés par l'État…

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Pages 21 et 22			
I. Les grands principes d'aménagement durable	**1. LES GRANDS MILIEUX NATURELS PROTEGES ET MIS EN VALEUR A TRAVERS L'ARMATURE NATURELLE** **C. Permettre la réalisation des équipements et des grands projets d'infrastructure**	Deux projets routiers concernent directement le territoire : le contournement est / liaison A28- A13 et le contournement Est d'Elbeuf. Ces grandes infrastructures de déplacement sont des projets majeurs pour le territoire, mais aussi pour les territoires voisins. Ces projets routiers sont conçus dans une logique de gestion économe du foncier ; les emprises nécessaires devant répondre au besoin d'exploitation. En outre, il est nécessaire de minimiser l'impact des grandes infrastructures sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci (par la mise en réserve des surfaces agricoles qui pourront leur être affectées : des stocks fonciers devront être constitués aussi rapidement que possible pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires). Il faudra également prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue. Pour réduire les incidences des projets sur l'environnement, les mesures à prévoir sont les suivantes : - 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, - 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, - Reconstituer les lisières forestières impactées, - 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, - Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau, - Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure, - Réduire les nuisances sonores, - 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 - Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores). Le territoire est également concerné par un projet ferroviaire d'envergure : la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), une infrastructure dont l'impact en matière de consommation d'espaces naturels et agricoles sur le territoire n'est pas connu à la date d'entrée en vigueur du SCOT. Toutefois, les incidences de ce projet en milieu urbain sont à apprécier, en particulier d'un point de vue de l'environnement sonore. Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour intégrer et valoriser de façon optimale cette infrastructure.	Deux projets routiers concernent directement le territoire : le contournement est / liaison A28- A13 et le contournement Est d'Elbeuf. Ces grandes infrastructures de déplacement sont des projets majeurs pour le territoire, mais aussi pour les territoires voisins. Ces projets routiers sont conçus dans une logique de gestion économe du foncier ; les emprises nécessaires devant répondre au besoin d'exploitation. En outre, il est nécessaire de minimiser l'impact des grandes infrastructures sur les exploitations agricoles en reconstituant le potentiel de production et en maintenant le fonctionnement de celles-ci (par la mise en réserve des surfaces agricoles qui pourront leur être affectées : des stocks fonciers devront être constitués aussi rapidement que possible pour mettre en œuvre ces mesures compensatoires). Il faudra également prévoir des aménagements spécifiques et des réserves foncières pour lutter contre le risque d'impact sur les enjeux écologiques et la trame verte et bleue. Pour réduire les incidences des projets sur l'environnement, les mesures à prévoir sont les suivantes : - 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, - 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, - Reconstituer les lisières forestières impactées, - 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, - Mettre en place un réseau d'assainissement performant afin de limiter les incidences sur les habitats humides et aquatiques, et les ressources en eau, - Aménager des passages à faunes de manière préférentielle au droit des principales continuités écologiques identifiées, afin de garantir la perméabilité écologique de l'infrastructure, - Réduire les nuisances sonores, - 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 - Assurer l'intégration paysagère des abords de l'infrastructure, des échangeurs et des aménagements connexes (bassins d'assainissement, protections sonores). Le territoire est également concerné par un projet ferroviaire d'envergure : la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), une infrastructure dont l'impact en matière de consommation d'espaces naturels et agricoles sur le territoire n'est pas connu à la date d'entrée en vigueur du SCOT. Toutefois, les incidences de ce projet en milieu urbain sont à apprécier, en particulier d'un point de vue de l'environnement sonore. Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour intégrer et valoriser de façon optimale cette infrastructure.

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de **230 hectares** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de 13 hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares.	Aussi, pour permettre la réalisation des grands projets d'infrastructure, le SCOT fixe-t-il une enveloppe d'urbanisation de ***250 hectares*** sur des espaces naturels et agricoles, ce qui correspond à un rythme annuel de ***14*** hectares. Afin de prendre en compte les espaces dits « en cours d'évolution » correspondant aux projets en cours d'urbanisation, le SCOT fixe une enveloppe maximale de 140 hectares en extension pour ces espaces, ce qui correspond à un rythme annuel de 8 hectares
Pages 32 à 34			
I. Les grands principes d'aménagement durable	**1. LES GRANDS MILIEUX NATURELS PROTEGES ET MIS EN VALEUR A TRAVERS L'ARMATURE NATURELLE** **B Préserver la trame aquatique et humide**	Sont protégés, en tant que **réservoirs de biodiversité de la trame aquatique et humide :** les **cours d'eau** classés au titre de l'article L.214-17 du Code de l'environnement **ou par le SAGE du Cailly, de l'Aubette et du Robec** (rivières, ruisseaux, rus, sources, …)**, leurs abords** (berge, ripisylve), les îles, ainsi que les **milieux humides** (ZHIEP du SAGE, autres zones humides d'intérêt botanique ou faisant l'objet d'une mesure de protection et forêts alluviales) mais aussi les **mares** abritant des espèces déterminantes de ZNIEFF (tritons, crapauds, etc.). Ces milieux sont localisés sur la carte « Armature naturelle », à l'exception des mares, compte-tenu de leur échelle. Dans ces réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser. L'artificialisation des berges, notamment de Seine, est limitée et le maintien, voire la restauration des milieux naturels de place en place sur les deux rives est recherché. Il ne doit pas être créé de nouveaux obstacles au déplacement des poissons migrateurs dans les cours d'eau classés au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement. Il instaure un **recul de constructibilité** par rapport aux berges des cours d'eau et des mares identifiées comme réservoir de biodiversité. Ce recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, espace agricole, zone portuaire, etc.), et traduit par une réglementation adaptée : - pour les **cours d'eau concernés par le SAGE du Cailly, de l'Aubette et du Robec,** ce recul est de 5 mètres minimum par rapport au sommet de la berge pour les nouvelles constructions. Il est recommandé d'étendre cette zone, lorsque cela est possible, à 150% de la largeur du lit mineur au droit de la parcelle et sous réserve que cette distance soit supérieure à 5 mètres. - pour les **autres cours d'eau et les mares identifiées en tant que réservoir,** il est recommandé que ce recul soit de 5 mètres minimum par rapport au sommet de la berge pour les nouvelles constructions.	Sont protégés, en tant que **réservoirs de biodiversité de la trame aquatique et humide :** les **cours d'eau** classés au titre de l'article L.214-17 du Code de l'environnement **ou par le SAGE du Cailly, de l'Aubette et du Robec** (rivières, ruisseaux, rus, sources, …)**, leurs abords** (berge, ripisylve), les îles, ainsi que les **milieux humides** (ZHIEP du SAGE, autres zones humides d'intérêt botanique ou faisant l'objet d'une mesure de protection et forêts alluviales) mais aussi les **mares** abritant des espèces déterminantes de ZNIEFF (tritons, crapauds, etc.). Ces milieux sont localisés sur la carte « Armature naturelle », à l'exception des mares, compte-tenu de leur échelle. Dans ces réservoirs, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser. ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique pourront également être autorisés sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.*** L'artificialisation des berges, notamment de Seine, est limitée et le maintien, voire la restauration des milieux naturels de place en place sur les deux rives est recherché. Il ne doit pas être créé de nouveaux obstacles au déplacement des poissons migrateurs dans les cours d'eau classés au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement. Il instaure un **recul de constructibilité** par rapport aux berges des cours d'eau et des mares identifiées comme réservoir de biodiversité. Ce recul est adapté aux caractéristiques du milieu et au contexte (tissu urbain, espace agricole, zone portuaire, etc.), et traduit par une réglementation adaptée : - pour les **cours d'eau concernés par le SAGE du Cailly, de l'Aubette et du Robec,** ce recul est de 5 mètres minimum par rapport au sommet de la berge pour les nouvelles constructions. Il est recommandé d'étendre cette zone, lorsque cela est possible, à 150% de la largeur du lit mineur au droit de la parcelle et sous réserve que cette distance soit supérieure à 5 mètres.

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		Ce recul permet de préserver l'espace de mobilité des cours d'eau, de protéger les berges et les ripisylves, de limiter certaines pollutions par ruissellement et de favoriser les usages récréatifs et de découverte des milieux. Il permet de maintenir un accès aux cours d'eau afin de les entretenir en vue de préserver voire de restaurer une végétation naturelle adaptée. Il permet également d'envisager éventuellement des acquisitions foncières pour créer des cheminements piétonniers. Par ailleurs, la préservation de ces continuités nécessite d'empêcher la plantation en bord de rivière d'espèces végétales exotiques et/ou invasives afin de limiter la prolifération de ces espèces dans les corridors de biodiversité. **Sont protégés les boisements d'accompagnement des cours d'eau, les forêts alluviales et les zones humides** qui ont un rôle important dans la dynamique hydromorphologique. Des mesures d'entretien peuvent être nécessaires pour en préserver la richesse, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage dans le marais du Trait). Leur fonctionnalité est préservée en maintenant leur alimentation en eau. Les **zones humides délimitées** en réservoir de biodiversité (ZHIEP du SAGE Cailly, Aubette, Robec) en annexe cartographique, sont inconstructibles et protégées à l'exception des projets : - déclarés d'utilité publique, - identifiés dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, - contribuant à la restauration de la qualité hydromorphologique des cours d'eau. Pour ces trois cas de figure, et en l'absence de solutions techniques dûment justifiées, les mesures compensatoires prévues par le SAGE Cailly-Aubette-Robec sont mises en œuvre. Pour les **zones humides délimitées** en tant que réservoir de biodiversité (Austreberthe et marais du Trait) en annexe cartographique, les conditions de constructibilité et de compensation sont identiques à celles du SAGE. De manière dérogatoire, dans les autres zones humides identifiées en tant que réservoirs de biodiversité (zone humide identifiée sur critère botanique de la vallée de Seine), des constructions liées à l'activité des exploitations agricoles sont possibles, sous réserve qu'elles n'aient pas d'incidences sur la qualité ou la fonctionnalité du réservoir de biodiversité. Par ailleurs, s'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé l'identification en réservoir. Ils sont soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la qualité écologique des réservoirs de biodiversité, des paysages et des ressources en eau.	- pour les **autres cours d'eau et les mares identifiées en tant que réservoir,** il est recommandé que ce recul soit de 5 mètres minimum par rapport au sommet de la berge pour les nouvelles constructions. Ce recul permet de préserver l'espace de mobilité des cours d'eau, de protéger les berges et les ripisylves, de limiter certaines pollutions par ruissellement et de favoriser les usages récréatifs et de découverte des milieux. Il permet de maintenir un accès aux cours d'eau afin de les entretenir en vue de préserver voire de restaurer une végétation naturelle adaptée. Il permet également d'envisager éventuellement des acquisitions foncières pour créer des cheminements piétonniers. Par ailleurs, la préservation de ces continuités nécessite d'empêcher la plantation en bord de rivière d'espèces végétales exotiques et/ou invasives afin de limiter la prolifération de ces espèces dans les corridors de biodiversité. **Sont protégés les boisements d'accompagnement des cours d'eau, les forêts alluviales et les zones humides** qui ont un rôle important dans la dynamique hydromorphologique. Des mesures d'entretien peuvent être nécessaires pour en préserver la richesse, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage dans le marais du Trait). Leur fonctionnalité est préservée en maintenant leur alimentation en eau. Les **zones humides délimitées** en réservoir de biodiversité (ZHIEP du SAGE Cailly, Aubette, Robec) en annexe cartographique, sont inconstructibles et protégées à l'exception des projets : - déclarés d'utilité publique, - identifiés dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine, - contribuant à la restauration de la qualité hydromorphologique des cours d'eau. Pour ces trois cas de figure, et en l'absence de solutions techniques dûment justifiées, les mesures compensatoires prévues par le SAGE Cailly-Aubette-Robec sont mises en œuvre. Pour les **zones humides délimitées** en tant que réservoir de biodiversité (Austreberthe et marais du Trait) en annexe cartographique, les conditions de constructibilité et de compensation sont identiques à celles du SAGE. De manière dérogatoire, dans les autres zones humides identifiées en tant que réservoirs de biodiversité (zone humide identifiée sur critère botanique de la vallée de Seine), des constructions liées à l'activité des exploitations agricoles sont possibles, sous réserve qu'elles n'aient pas d'incidences sur la qualité ou la fonctionnalité du réservoir de biodiversité. Par ailleurs, s'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		Dans le cas de la mise en œuvre de mesures compensatoires, les zones humides dégradées, ayant perdu leur fonctionnalité, pourront être privilégiées en vue de leur réhabilitation. La majorité des zones humides dépend d'un état évolutif non stable, aussi des mesures d'entretien sont nécessaires pour en préserver la richesse, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage dans le marais du Trait). Une gestion adaptée de ces espaces est recommandée, préservant leur ouverture paysagère, ou celle prévue par les documents de gestion associés à des protections règlementaires (comme les Docob des zones Natura 2000).	l'identification en réservoir. Ils sont soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la qualité écologique des réservoirs de biodiversité, des paysages et des ressources en eau. Dans le cas de la mise en œuvre de mesures compensatoires, les zones humides dégradées, ayant perdu leur fonctionnalité, pourront être privilégiées en vue de leur réhabilitation. La majorité des zones humides dépend d'un état évolutif non stable, aussi des mesures d'entretien sont nécessaires pour en préserver la richesse, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage dans le marais du Trait). Une gestion adaptée de ces espaces est recommandée, préservant leur ouverture paysagère, ou celle prévue par les documents de gestion associés à des protections règlementaires (comme les Docob des zones Natura 2000).
Pages 34 et 35			
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**1. LES GRANDS MILIEUX NATURELS PROTEGES ET MIS EN VALEUR A TRAVERS L'ARMATURE NATURELLE** **B. Garantir la fonctionnalité des corridors de biodiversité** b. Préserver la trame aquatique et humide	Sont préservés, en tant que corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide : les cours d'eau non classés (rivières, ruisseaux, rus, sources, …) et leurs abords (berge, ripisylve) et milieux humides d'intérêt pédologique ou non fonctionnels, mais aussi les fossés ayant un intérêt hydraulique et les mares qui, n'étant pas retenues en tant que réservoirs, participent à la constitution de corridors discontinus. Sont aussi préservés lescontinuités latérales (annexes hydrauliques des cours d'eau, prairies, …). Ces milieux sont localisés sur la carte « Armature naturelle », à l'exception des mares et des fossés, compte-tenu de leur échelle. Dans ces corridors, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont également autorisées, par exception, l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser. En compatibilité avec le SDAGE et le règlement du SAGE du Cailly-Aubette-Robec, les zones humides identifiées en tant que corridors de biodiversité sont préservées de l'urbanisation et de projets d'aménagement, qui y sont évités, à défaut limités. En l'absence de solutions techniques alternatives dûment justifiées, les mesures compensatoires prévues par le SDAGE ou le SAGE doivent être mises en œuvre. Sur le territoire concerné par le SAGE Cailly-Aubette-Robec, celles-ci doivent être réalisées sur le même bassin versant ou à défaut sur le territoire du SAGE. Elles sont mises en œuvre de manière significative avant tout commencement des travaux altérant les zones humides, ce qui suppose a minima la maîtrise foncière des terrains concernés. Pour le reste du territoire, il est recommandé que ces mesures compensatoires soient mises en œuvre sur le même bassin versant ou à défaut sur le territoire. Par ailleurs, s'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet	Sont préservés, en tant que corridors de biodiversité de la trame aquatique et humide : les cours d'eau non classés (rivières, ruisseaux, rus, sources, …) et leurs abords (berge, ripisylve) et milieux humides d'intérêt pédologique ou non fonctionnels, mais aussi les fossés ayant un intérêt hydraulique et les mares qui, n'étant pas retenues en tant que réservoirs, participent à la constitution de corridors discontinus. Sont aussi préservés lescontinuités latérales (annexes hydrauliques des cours d'eau, prairies, …). Ces milieux sont localisés sur la carte « Armature naturelle », à l'exception des mares et des fossés, compte-tenu de leur échelle. Dans ces corridors, seuls sont autorisés les affouillements et exhaussements liés à l'amélioration de l'hydromorphologie ou nécessaires à la navigation maritime et fluviale. Sont ***néanmoins*** autorisés, par exception : - l'édification et la restauration d'ouvrages ou d'infrastructures en lien avec la voie d'eau, dans le respect de la doctrine éviter-réduire-compenser. ***- les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.*** En compatibilité avec le SDAGE et le règlement du SAGE du Cailly-Aubette-Robec, les zones humides identifiées en tant que corridors de biodiversité sont préservées de l'urbanisation et de projets d'aménagement, qui y sont évités, à défaut limités. En l'absence de solutions techniques alternatives dûment justifiées, les mesures compensatoires prévues par le SDAGE ou le SAGE doivent être mises en œuvre. Sur le territoire concerné par le SAGE Cailly-Aubette-Robec, celles-ci doivent être réalisées sur le même bassin versant ou à défaut sur le territoire du SAGE. Elles sont mises en œuvre de manière significative avant tout commencement des travaux altérant les zones humides, ce qui suppose a minima la maîtrise foncière des terrains concernés. Pour le reste du territoire, il est recommandé que ces mesures compensatoires soient mises en œuvre sur le même bassin versant ou à défaut sur le territoire.

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		(considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé l'identification en corridor. Ils sont soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la fonctionnalité écologique des corridors de biodiversité, des paysages et des ressources en eau. Les mares à identifier au titre des corridors de biodiversité sont préservées. Les projets d'urbanisation sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité du corridor et qu'ils ne forment par un obstacle à ces continuités. Le cas échéant, les projets réduiront leurs impacts et, en dernier recours, proposeront des mesures compensatoires nécessaires à la restauration de la continuité écologique, notamment du réseau de mares existant, au regard de la législation en vigueur. Dans le cas de la mise en œuvre de mesures compensatoires, les zones humides dégradées, ayant perdu leur fonctionnalité, pourront être privilégiées en vue de leur réhabilitation. Pour restaurer les continuités écologiques aquatiques, de nouveaux obstacles au déplacement des poissons migrateurs ne peuvent être créés sur les cours d'eau en cohérence avec leur classement au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement. La faisabilité de la restauration de sites en bords de Seine (presqu'île Rollet, Luciline, filandre du Trait, …) est étudiée ainsi que la création d'un bras à ciel ouvert à l'embouchure du Cailly, pour consolider un corridor en « pas japonais » et limiter la fragmentation des continuités.	Par ailleurs, s'agissant des activités d'extraction de granulats ou de dessalage de sédiments marins dans les milieux humides, peuvent être admis, par exception, les projets d'ampleur très limitée, l'ampleur très limitée étant appréciée au regard, notamment, de la nature du projet (création ou extension), de la surface du projet (considérée par rapport à la surface existante en cas d'extension) et des incidences sur la viabilité des populations animales et végétales et l'état de conservation des habitats naturels ayant motivé l'identification en corridor. Ils sont soumis au respect de la doctrine éviter-réduire-compenser et doivent démontrer une prise en compte exemplaire des objectifs de préservation de la fonctionnalité écologique des corridors de biodiversité, des paysages et des ressources en eau. Les mares à identifier au titre des corridors de biodiversité sont préservées. Les projets d'urbanisation sont possibles sous réserve que soit démontrée l'absence d'incidence du projet sur la fonctionnalité du corridor et qu'ils ne forment par un obstacle à ces continuités. Le cas échéant, les projets réduiront leurs impacts et, en dernier recours, proposeront des mesures compensatoires nécessaires à la restauration de la continuité écologique, notamment du réseau de mares existant, au regard de la législation en vigueur. Dans le cas de la mise en œuvre de mesures compensatoires, les zones humides dégradées, ayant perdu leur fonctionnalité, pourront être privilégiées en vue de leur réhabilitation. Pour restaurer les continuités écologiques aquatiques, de nouveaux obstacles au déplacement des poissons migrateurs ne peuvent être créés sur les cours d'eau en cohérence avec leur classement au titre de l'article L. 214-17 du code de l'environnement. La faisabilité de la restauration de sites en bords de Seine (presqu'île Rollet, Luciline, filandre du Trait, …) est étudiée ainsi que la création d'un bras à ciel ouvert à l'embouchure du Cailly, pour consolider un corridor en « pas japonais » et limiter la fragmentation des continuités.

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Pages 35 et 36			
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**1. LES GRANDS MILIEUX NATURELS PROTEGES ET MIS EN VALEUR A TRAVERS L'ARMATURE NATURELLE** **B. Garantir la fonctionnalité des corridors de biodiversité** c) Préserver la trame calcicole	Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame calcicole les milieux calcicoles qui regroupent les grands coteaux calcaires qui abritent des espèces caractéristiques, notamment endémiques (uniques au monde), telles que la violette de Rouen. Réservoirs de biodiversité à protéger (pelouse calcicole) Corridors calcicoles à préserver (pelouse relictuelle en cours d'embuissonnement) Corridors de biodiversité à restaurer (mesures de gestion des boisements sur substrat calcaire) Ces milieux sont protégés tel que précisé précédemment (I.A). Ils dépendent d'un état évolutif non stable, aussi des mesures d'entretien sont nécessaires pour en préserver la richesse, en préservant leur ouverture fonctionnelle et paysagère, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage sur les coteaux de Saint Adrien). Sont préservés en tant que corridors de biodiversité de la trame calcicole les autres coteaux ouverts, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame. Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles adaptées seront promues pour favoriser le maintien ou le développement de la biodiversité dans ces espaces.	Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame calcicole les milieux calcicoles qui regroupent les grands coteaux calcaires qui abritent des espèces caractéristiques, notamment endémiques (uniques au monde), telles que la violette de Rouen. Réservoirs de biodiversité à protéger (pelouse calcicole) Corridors calcicoles à préserver (pelouse relictuelle en cours d'embuissonnement) Corridors de biodiversité à restaurer (mesures de gestion des boisements sur substrat calcaire) Ces milieux sont protégés tel que précisé précédemment (I.A). Ils dépendent d'un état évolutif non stable, aussi des mesures d'entretien sont nécessaires pour en préserver la richesse, en préservant leur ouverture fonctionnelle et paysagère, notamment par des pratiques agricoles adaptées (comme le pâturage sur les coteaux de Saint Adrien). Sont préservés en tant que corridors de biodiversité de la trame calcicole les autres coteaux ouverts, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame. Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles adaptées seront promues pour favoriser le maintien ou le développement de la biodiversité dans ces espaces. ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique pourront néanmoins être autorisés au niveau des réservoirs et des corridors de la trame calcicole sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Pages 36 et 37			
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**1. LES GRANDS MILIEUX NATURELS PROTEGES ET MIS EN VALEUR A TRAVERS L'ARMATURE NATURELLE** **B. Garantir la fonctionnalité des corridors de biodiversité** c) Préserver la trame silicicole	Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame silicicole, les milieux des landes et pelouses sableuses, qui sont aujourd'hui très peu nombreuses et réparties en bordure des forêts du Rouvray et de la boucle d'Anneville-Ambourville. Sont préservés en tant que corridors de biodiversité les autres milieux silicicoles, notamment en milieu forestier, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame. Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles et forestières adaptées sont promues pour favoriser le maintien et le développement de la biodiversité dans ces espaces.	Sont protégés, en tant que réservoirs de biodiversité de la trame silicicole, les milieux des landes et pelouses sableuses, qui sont aujourd'hui très peu nombreuses et réparties en bordure des forêts du Rouvray et de la boucle d'Anneville-Ambourville. Sont préservés en tant que corridors de biodiversité les autres milieux silicicoles, notamment en milieu forestier, support du transit des espèces inféodées à cette sous-trame. Dans la mesure du possible, des mesures de gestion ou des pratiques agricoles et forestières adaptées sont promues pour favoriser le maintien et le développement de la biodiversité dans ces espaces. ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique pourront être autorisés au niveau des réservoirs et des corridors de la trame silicole sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***
Pages 43 et 44			
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**3. LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS PROTEGES ET VALORISES** **A. Préserver et affirmer les valeurs paysagères** a) Les grandes structures paysagères	Autour de cinq boucles de la Seine, à l'interface de plateaux forestiers et agricoles, le territoire du SCOT se déploie sur un site naturel exceptionnel, comme en témoigne la reconnaissance du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande. Les espaces naturels, agricoles et forestiers en constituent les trois quarts. Le dialogue d'une diversité de paysages avec les éléments forts et structurants que sont les grands massifs forestiers, les coteaux et la Seine, confère au territoire son harmonie et sa richesse. Sont protégées les valeurs paysagères qui confèrent au territoire du SCOT sa singularité : - les reliefs constitués par les coteaux liés à la Seine, avec leurs falaises de craie surplombant le fleuve, qui offrent des panoramas privilégiés pour observer le territoire (Roches d'Orival, Côte Sainte-Catherine, coteaux de Saint-Adrien, coteau d'Hénouville, etc). Ces reliefs nécessitent de prendre en compte les co-visibilités de rive à rive, notamment entre les rives urbanisées et celles au caractère plus naturel. - les paysages de nature accrochés au fil de l'eau et au coeur des grandes forêts : les coteaux naturels, les grands massifs forestiers (Londe-Rouvray, Verte, Roumare, Mauny, Jumièges, Le Trait-Maulévrier…) et la végétation liée à l'eau offrent un cadre naturel à l'urbanisation. - les paysages intimes des petites vallées, riches d'un patrimoine culturel et naturel : les vallées affluentes de la Seine forment des micro-paysages qui contrastent nettement avec les étendues étirées des plateaux. Elles sont	Autour de cinq boucles de la Seine, à l'interface de plateaux forestiers et agricoles, le territoire du SCOT se déploie sur un site naturel exceptionnel, comme en témoigne la reconnaissance du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande. Les espaces naturels, agricoles et forestiers en constituent les trois quarts. Le dialogue d'une diversité de paysages avec les éléments forts et structurants que sont les grands massifs forestiers, les coteaux et la Seine, confère au territoire son harmonie et sa richesse. Sont protégées les valeurs paysagères qui confèrent au territoire du SCOT sa singularité : - les reliefs constitués par les coteaux liés à la Seine, avec leurs falaises de craie surplombant le fleuve, qui offrent des panoramas privilégiés pour observer le territoire (Roches d'Orival, Côte Sainte-Catherine, coteaux de Saint-Adrien, coteau d'Hénouville, etc). Ces reliefs nécessitent de prendre en compte les co-visibilités de rive à rive, notamment entre les rives urbanisées et celles au caractère plus naturel. - les paysages de nature accrochés au fil de l'eau et au coeur des grandes forêts : les coteaux naturels, les grands massifs forestiers (Londe-Rouvray, Verte, Roumare, Mauny, Jumièges, Le Trait-Maulévrier…) et la végétation liée à l'eau offrent un cadre naturel à l'urbanisation. - les paysages intimes des petites vallées, riches d'un patrimoine culturel et naturel : les vallées affluentes de la Seine forment des micro-paysages qui contrastent nettement avec les étendues étirées des plateaux. Elles sont

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		sources de diversité, de changement d'échelles, d'ambiances, de milieux… Elles sont également riches d'un patrimoine industriel en cours de reconversion. - la présence d'une agriculture créatrice de paysages diversifiés : une agriculture mixte composée de vergers, pâturages, maraîchage, élevage, cultures, présente à la fois sur les terrasses alluviales des vallées et sur les plateaux. - la présence de l'arbre dans les paysages agricoles : vergers, arbres isolés au milieu des cultures, haies boisées autour des clos-masures, alignements d'arbres le long des routes… - une image rurale et jardinée des villages et des hameaux : des paysages cultivés, soignés où la présence des arbres est importante et où les sites bâtis s'implantent avec finesse sur les pentes des versants des vallées. - des paysages bâtis riches d'un patrimoine architectural et urbain : des caractéristiques architecturales et des organisations urbaines spécifiques (villes fluviales, villages rues) sont présentes. Le territoire abrite un patrimoine religieux, historique et industriel important. - des itinéraires qui favorisent la découverte des paysages : les routes des vallées et les routes des plateaux offrent des itinéraires de découverte permettant de traverser les sites bâtis et naturels remarquables et de suivre les reliefs accidentés des boucles.	sources de diversité, de changement d'échelles, d'ambiances, de milieux… Elles sont également riches d'un patrimoine industriel en cours de reconversion. - la présence d'une agriculture créatrice de paysages diversifiés : une agriculture mixte composée de vergers, pâturages, maraîchage, élevage, cultures, présente à la fois sur les terrasses alluviales des vallées et sur les plateaux. - la présence de l'arbre dans les paysages agricoles : vergers, arbres isolés au milieu des cultures, haies boisées autour des clos-masures, alignements d'arbres le long des routes… - une image rurale et jardinée des villages et des hameaux : des paysages cultivés, soignés où la présence des arbres est importante et où les sites bâtis s'implantent avec finesse sur les pentes des versants des vallées. - des paysages bâtis riches d'un patrimoine architectural et urbain : des caractéristiques architecturales et des organisations urbaines spécifiques (villes fluviales, villages rues) sont présentes. Le territoire abrite un patrimoine religieux, historique et industriel important. - des itinéraires qui favorisent la découverte des paysages : les routes des vallées et les routes des plateaux offrent des itinéraires de découverte permettant de traverser les sites bâtis et naturels remarquables et de suivre les reliefs accidentés des boucles. ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique peuvent néanmoins être autorisés dans les grandes structures paysagères à protéger et valoriser sous réserve d'une étude paysagère et que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**3. LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS PROTEGES ET VALORISES** **A. Préserver et affirmer les valeurs paysagères** b) La Seine, axe majeur à mettre en scène	La Seine constitue la colonne vertébrale des structures paysagères du territoire et un point de repère essentiel. Elle traverse des espaces urbanisés emblématiques comme des sites naturels majeurs. Sa traversée de l'agglomération est valorisée, de même que celle de ces affluents qui rappellent la présence de l'eau sur le territoire. Les éléments symboliques relevant des usages de l'eau devront être valorisés en fonction de leur intérêt, et sous réserve qu'ils ne portent pas atteinte aux continuités écologiques ou à l'aggravation des risques naturels. Cela concerne à la fois le petit patrimoine maritime et fluvial (les quais, les bornes d'amarrage, escaliers, rampes d'accès, murs, marques de crues sur les édifices, anneaux d'amarrage) mais également les ouvrages de franchissement et de gestion de l'eau (ponts, passerelles, vannes, …). La traversée du cœur d'agglomération rouennais par la Seine est valorisée afin de poursuivre le renouvellement des liens entre la ville et le fleuve, de développer une offre d'espaces publics et de nature en centre-ville, et de rechercher une continuité des parcours. Les accès aux quais par les piétons et les vélos sont favorisés. Les	La Seine constitue la colonne vertébrale des structures paysagères du territoire et un point de repère essentiel. Elle traverse des espaces urbanisés emblématiques comme des sites naturels majeurs. Sa traversée de l'agglomération est valorisée, de même que celle de ces affluents qui rappellent la présence de l'eau sur le territoire. ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique peuvent néanmoins être autorisés en franchissement de la Seine sous réserve d'une étude d'insertion paysagère et que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.*** Les éléments symboliques relevant des usages de l'eau devront être valorisés en fonction de leur intérêt, et sous réserve qu'ils ne portent pas atteinte aux continuités écologiques ou à l'aggravation des risques naturels. Cela concerne à la fois le petit patrimoine maritime et fluvial (les quais, les bornes d'amarrage, escaliers, rampes d'accès, murs,

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
		cheminements en bordure de cours d'eau, tel que la trame bleue au sein du cœur d'agglomération elbeuvien ou tels que les chemins de halage, sont maintenus et renforcés dans leur continuité, en prenant en compte les risques liés aux industries en bord de Seine, et les contraintes liées à la sûreté portuaire. Les projets d'aménagement participent à faire prendre conscience de la présence ou de la proximité de l'eau, en préservant des vues et des circulations vers le fleuve et les rivières.	marques de crues sur les édifices, anneaux d'amarrage) mais également les ouvrages de franchissement et de gestion de l'eau (ponts, passerelles, vannes, …). La traversée du cœur d'agglomération rouennais par la Seine est valorisée afin de poursuivre le renouvellement des liens entre la ville et le fleuve, de développer une offre d'espaces publics et de nature en centre-ville, et de rechercher une continuité des parcours. Les accès aux quais par les piétons et les vélos sont favorisés. Les cheminements en bordure de cours d'eau, tel que la trame bleue au sein du cœur d'agglomération elbeuvien ou tels que les chemins de halage, sont maintenus et renforcés dans leur continuité, en prenant en compte les risques liés aux industries en bord de Seine, et les contraintes liées à la sûreté portuaire. Les projets d'aménagement participent à faire prendre conscience de la présence ou de la proximité de l'eau, en préservant des vues et des circulations vers le fleuve et les rivières.
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**3. LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS PROTEGES ET VALORISES** **A. Préserver et affirmer les valeurs paysagères** c) La protection des coteaux et des rebords de plateaux	Afin de préserver les paysages singuliers des reliefs du territoire, les coteaux et les rebords de plateaux restés à l'état naturel sont préservés de toute nouvelle urbanisation (cf. carte « Paysages »), notamment pour valoriser les co-visibilités depuis les fonds de vallées et de plateau à plateau. Ces éléments paysagers sont valorisés. La diversité du couvert des coteaux est recherchée par des mesures de gestion adaptées (boisements, pelouses calcaires), dans le respect des orientations relatives à l'armature naturelle (cf. partie II.1).	Afin de préserver les paysages singuliers des reliefs du territoire, les coteaux et les rebords de plateaux restés à l'état naturel sont préservés de toute nouvelle urbanisation (cf. carte « Paysages »), notamment pour valoriser les co-visibilités depuis les fonds de vallées et de plateau à plateau. Ces éléments paysagers sont valorisés. La diversité du couvert des coteaux est recherchée par des mesures de gestion adaptées (boisements, pelouses calcaires), dans le respect des orientations relatives à l'armature naturelle (cf. partie II.1). ***Les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique peuvent néanmoins être autorisés dans les secteurs de coteaux et rebords de plateaux à protéger et valoriser sous réserve d'une étude paysagère et que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
II - Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages	**3. LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS PROTEGES ET VALORISES** **A. Préserver et affirmer les valeurs paysagères** d) Les panoramas et les cônes de vue	Les panoramas et les cônes de vue sont préservés et valorisés, notamment en favorisant l'ouverture du paysage et en portant une attention forte aux vues remarquables situées aux abords des axes routiers ou en entrées d'agglomération. Le développement du bâti pourra être proscrit ou très encadré dans ces secteurs remarquables. Ces derniers sont localisés sur la carte « Paysages », sans que leurs emplacements soient déterminés précisément, ni la largeur de leurs cônes de visibilité fixée. Les éléments participant au caractère remarquable de ces vues (patrimoine bâti ou végétal, massif boisé, vallée de Seine ou ses vallées affluentes, éléments du relief tels que les coteaux) sont protégés. Il est recommandé, si nécessaire, que ces points de vue remarquables fassent l'objet d'aménagements localisés (banc, table d'orientation, cheminements piéton, stationnements…), sous réserve que ces derniers ne portent pas atteinte à la richesse écologique du site. Au-delà de la protection des panoramas et des cônes de vue, la gestion des vues sur le grand paysage appelle à des mesures plus générales de préservation et de valorisation des lisières forestières et des coteaux afin de ne pas modifier leur aspect (gestion des enfrichements ou des abattages, maintien de zones tampons non urbanisées notamment).	Les panoramas et les cônes de vue sont préservés et valorisés, notamment en favorisant l'ouverture du paysage et en portant une attention forte aux vues remarquables situées aux abords des axes routiers ou en entrées d'agglomération. Le développement du bâti pourra être proscrit ou très encadré dans ces secteurs remarquables. Ces derniers sont localisés sur la carte « Paysages », sans que leurs emplacements soient déterminés précisément, ni la largeur de leurs cônes de visibilité fixée. Les éléments participant au caractère remarquable de ces vues (patrimoine bâti ou végétal, massif boisé, vallée de Seine ou ses vallées affluentes, éléments du relief tels que les coteaux) sont protégés. Il est recommandé, si nécessaire, que ces points de vue remarquables fassent l'objet d'aménagements localisés (banc, table d'orientation, cheminements piéton, stationnements…), sous réserve que ces derniers ne portent pas atteinte à la richesse écologique du site. Au-delà de la protection des panoramas et des cônes de vue, la gestion des vues sur le grand paysage appelle à des mesures plus générales de préservation et de valorisation des lisières forestières et des coteaux afin de ne pas modifier leur aspect (gestion des enfrichements ou des abattages, maintien de zones tampons non urbanisées notamment). ***Dans ces secteurs de panoramas et cônes de vue, les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique peuvent néanmoins être autorisés sous réserve d'une étude paysagère, que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS			
Chapitre		**Situation actuelle avant mise en compatibilité**	**Situation après mise en compatibilité**
Page 99			
III. Les objectifs en faveur du développement urbain	**4. LES ACTIVITES AGRICOLES ET FORESTIERES PROTEGEES ET VALORISEES** **A. Assurer la pérennité des espaces agricoles**	Le SCOT fixe des enveloppes maximales d'urbanisation pour l'habitat (dont aménagements et équipements connexes) et les activités économiques permettant de manière globale de diminuer la consommation foncière constatée ces dix dernières années. Cette réduction est rendue possible par un ensemble d'orientations relatives aux modes d'urbanisation à privilégier, inscrites dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (Cf. I.4, III.1 et III.3). Les grands ensembles agricoles sont ainsi protégés dans des conditions viables et pérennes (Cf. Carte « Espaces agricoles et forestiers ») : Les plateaux situés au nord-ouest (Plateau du Pays de Caux), au nord et à l'est (Plateau de Caux autour de Rouen) : les zones de prairies et les terres de grande culture et de polyculture y sont préservées au regard de leur valeur agronomique, afin d'affirmer le potentiel de développement et d'innovation des entreprises agroalimentaires situées dans les espaces urbains, Les vallées (les boucles de la Seine, Austreberthe, Cailly, Aubette, Robec) et les versants : les zones humides, les surfaces en herbe, les zones de prairie et de pâture et les coteaux y sont préservées notamment pour maintenir les milieux ouverts, favorables à la biodiversité des milieux écologiques. Afin de limiter la diffusion du bâti et de protéger les espaces agricoles, le maintien d'espaces de respiration entre les zones urbanisées est assuré par la définition de coupures d'urbanisation. Ces coupures participent à la lecture du paysage périurbain et rural en offrant des ouvertures visuelles et en maintenant des espaces non urbanisés sur le long terme. (Cf. II.3)	Le SCOT fixe des enveloppes maximales d'urbanisation pour l'habitat (dont aménagements et équipements connexes) et les activités économiques permettant de manière globale de diminuer la consommation foncière constatée ces dix dernières années. Cette réduction est rendue possible par un ensemble d'orientations relatives aux modes d'urbanisation à privilégier, inscrites dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (Cf. I.4, III.1 et III.3). Les grands ensembles agricoles sont ainsi protégés dans des conditions viables et pérennes (Cf. Carte « Espaces agricoles et forestiers ») : Les plateaux situés au nord-ouest (Plateau du Pays de Caux), au nord et à l'est (Plateau de Caux autour de Rouen) : les zones de prairies et les terres de grande culture et de polyculture y sont préservées au regard de leur valeur agronomique, afin d'affirmer le potentiel de développement et d'innovation des entreprises agroalimentaires situées dans les espaces urbains, Les vallées (les boucles de la Seine, Austreberthe, Cailly, Aubette, Robec) et les versants : les zones humides, les surfaces en herbe, les zones de prairie et de pâture et les coteaux y sont préservées notamment pour maintenir les milieux ouverts, favorables à la biodiversité des milieux écologiques. Afin de limiter la diffusion du bâti et de protéger les espaces agricoles, le maintien d'espaces de respiration entre les zones urbanisées est assuré par la définition de coupures d'urbanisation. Ces coupures participent à la lecture du paysage périurbain et rural en offrant des ouvertures visuelles et en maintenant des espaces non urbanisés sur le long terme. (Cf. II.3) ***Sur ces espaces peuvent néanmoins être autorisés les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.***

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie

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 Schémas de Cohérence Territoriale 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 zones agricoles ou naturelles et forestières doivent en faire l'objet. Plusieurs communautés d'agglomération sont concernées par l'une et/ou l'autre de ces conditions dans le cadre du projet de liaison A28-A13.

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.

3.1.2Analyse de l'état initial de l'environnement et incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures

Compléments du SCoT	Thème environnemental subissant une incidence potentielle	Enjeu	Incidence potentielle	Nature des principales mesures
« Les projets déclarés d'utilité publique portés par l'Etat ou pour son compte, sont autorisés, sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre. »	Eaux superficielles	La bande intercepte plusieur talwegs et 3 cours d'eau : la Seine, le Robec et l'Aubette.	Modification du réseau de surface.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels. Recourir à la solution constructive du viaduc, en limitant le nombre de piles dans les lits mineurs des cours d'eau.
	Agriculture	La bande EPDUP traverse 586 ha de terres agricoles, 294 parcelles et 123 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.
	Patrimoine naturel	La bande intersecte 6 ZNIEFF de type II : et 3 ZNIEFF de type I, plusieurs boisements constituants des réservoirs de biodiversité. Plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées et plusieurs espèces végétales remarquables. de nombreux réservoirs et corridors mésophiles à proximité des zones urbanisées (RN31).	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 des arbres avant le démarrage de chantier. Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue. Conserver et compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux naturels (boisés, humides, ouverts, …) Mettre en place des mesures de précaution vis-à-vis du risque de pollution de l'eau et des milieux naturels lors des travaux. Restaurer les emprises chantier à la fin des travaux. Installer des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. Baliser les zones sensibles en phase travaux.
	Paysage	Le plateau de Préaux et le vallon du Bois d'Ennebourg ; Le plateau à l'Est du Bois de Boos ; Le plateau du Mont aux Cailloux et du Mont au Jarret ; Le plateau des Authieux ; Les coteaux calcaires et boisés des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen ; La vallée de la Seine ; Le tissu urbain de Saint-Etienne-du-Rouvray/Oissel.	Impact moyen des bretelles en remblai ; Rupture de continuité visuelle des horizons boisés ; Création de délaissés des diverses bretelles Impact sur les boisements ; Impact important au niveau du passage en déblai au Nord des Authieux jusqu'à la vallée de la Seine ; Impact modéré sur le paysage par l'effet de coupure dû au viaduc de la Seine.	Reconstituer les lisières boisées ; Aménager les abords des bassins ; Adoucir les talus de remblai et habiller ces talus en arbustes forestiers qui s'intègreront dans le paysage boisé alentour ; Réaliser des aménagements paysagers de l'échangeur et de ses délaissés ; Aménager la tranchée débouchant sur la vallée de la Seine dans l'esprit des vallons naturels débouchant sur le fleuve.

3.1.3 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

La bande EPDUP intersecte le site Natura 2000 « Iles et berges de la Seine maritime» (Zone Spéciale de Conservation FR2302006) au niveau de la commune de Tourville-la-Rivière.
La configuration du projet sous forme de viaduc dans ce secteur, et l'emplacement des piles en dehors des îles du site Natura 2000 réduisent les incidences du projet sur le site Natura 2000. Par ailleurs, différentes mesures seront adoptées pour limiter les risques de dégradation des habitats des iles et berges de la Seine. Les modifications du SCoT sur cette zone appartenant à la trame bleue, n'auront pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC).

3.1.4 Justification de la mise en compatibilité

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

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

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

Pour le SCoT de la Métropole Rouen Normandie (anciennement CREA), la mise en compatibilité consiste en un renforcement des dispositions, par adjonction dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO), de mentions faisant explicitement référence aux projets déclarés d'utilité publique.

Le SCoT prend déjà en compte le projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28-A13 dans le Document d'orientations et d'Objectifs. La mise en compatibilité de ce document est un complément (chapitre II-1 du DOO) sur les contraintes environnementales avec le projet en matière de « protection de l'environnement et des paysages – les grands milieux naturels protégés et mis en valeur à travers l'armature naturelle ».

Les adjonctions portent sur les autorisations de réaliser les projets déclarés d'utilité publique portés par l'Etat ou pour son compte au niveau des réservoirs et corridors de biodiversité, notamment les trames aquatique et humide, et naturelle de l'espace rural.

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

Le suivi sera réalisé par le Maître d'ouvrage en concertation avec la Métropole Rouen-Normandie.

Il s'échelonnera 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 (boisements, naturelle,…). Ces indicateurs permettent de suivre l'impact de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune.

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

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie se base sur 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'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.

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

3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

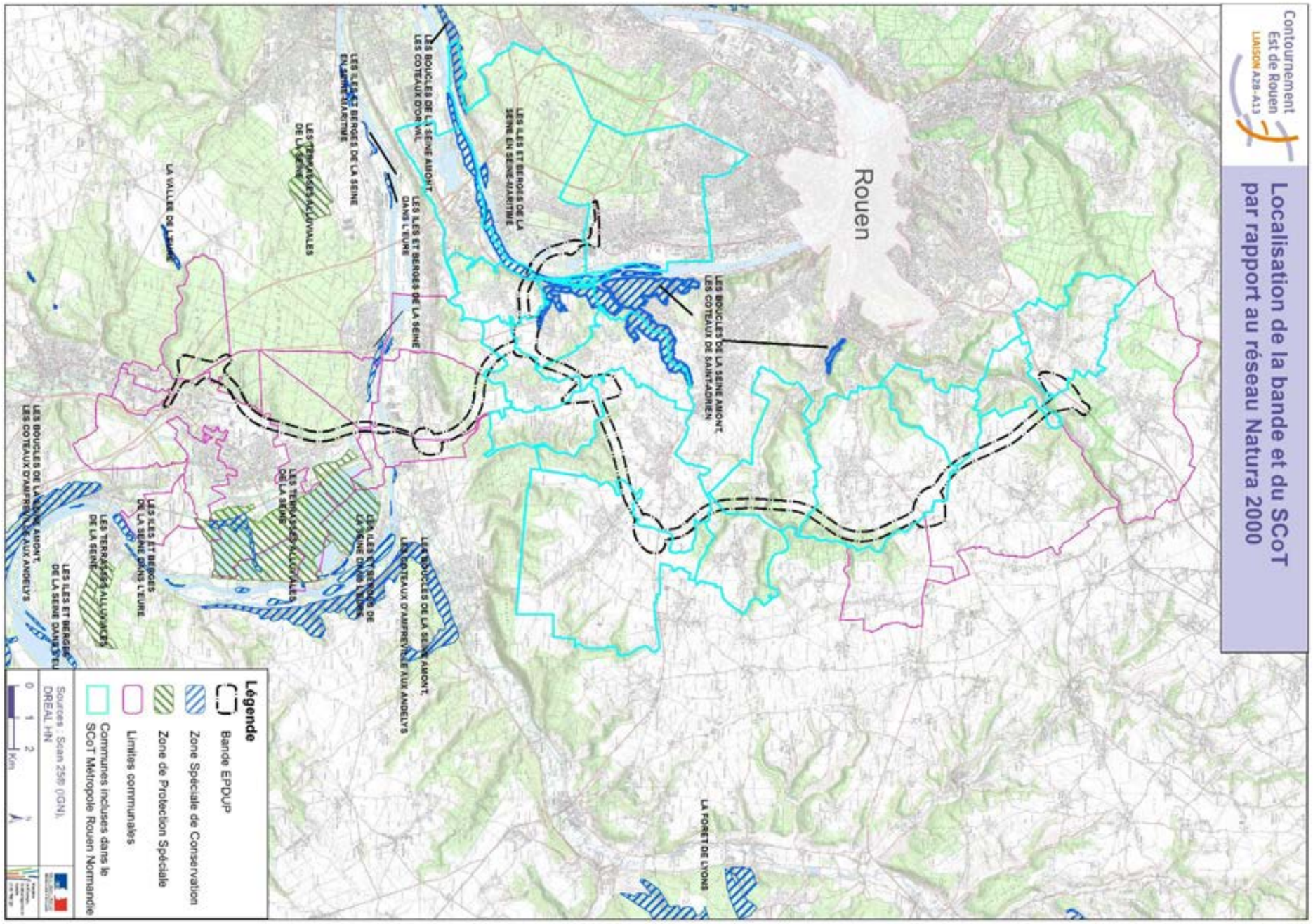


FIGURE 6 : SITES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA BANDE AU NIVEAU DU SCOT DE LA METROPOLE ROUEN-NORMANDIE

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 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 SCoT de la Métropole Rouen-Normandie (anciennement CREA).

Sont étudiées les thématiques pour lesquelles la mise en compatibilité du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT est susceptible d'avoir des incidences :

- Eaux superficielles,
- Patrimoine naturel.

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.

3.3.1 Présentation générale du SCoT

Le SCoT de la Métropole Rouen Normandie fait suite au Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001 par les élus du Syndicat Mixte qui couvrait à l'époque le territoire des intercommunalités de Rouen et d'Elbeuf. Il a été arrêté le 13 octobre 2014.

En 2010, l'élaboration du nouveau SCoT est devenue une compétence de la Métropole Rouen Normandie. Le SCoT doit désormais être conçu à l'échelle du territoire des 71 communes qui composent la Métropole Rouen Normandie. Parmi ces communes, 16 sont concernées par le projet : Isneauville, Fontaine-sous-Préaux, Roncherolles-sur-le-Vivier, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Saint-Aubin-Epinay, Montmain, Boos, La-Neuville-Chant-d'Oisel, Saint-Aubin-Celloville, Quévreville-la-Poterie, Ymare, Gouy, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Tourville-la-Rivière et Les-Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

3.3.2 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte plusieurs talwegs d'orientation majoritairement est-ouest et 3 cours d'eau : le Robec et l'Aubette au nord, et la Seine au sud-ouest, sur les 16 communes du SCoT de la Métropole Rouen-Normandie.

3.3.3 Agriculture

270 exploitations différentes cultivent des parcelles sur les 16 communes du SCoT, représentant une surface d'environ 5588ha. Les activités dominantes sont les grandes cultures céréalières et oléoprotéagineuses.

3.3.4 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse plusieurs ZNIEFF de type I et II :

Type de ZNIEFF	Nom de la ZNIEFF	Principaux enjeux
I	Le Bois de la Houssaye : Bas la Gruchette	Hêtraie neutrophile à jacinthe
	Bois Tison	Hêtraie chênaie avec enjeux Nom Code national Code régional Surface en hectares Principaux enjeux entomologiques (lépidoptères)
	Les coteaux de Saint-Adrien	Grande diversité de milieux : coteaux boisés ou non, et boisements de plateaux. Flore d'un intérêt patrimonial remarquable. Enjeux entomologiques
II	La Vallée du Robec	Principalement milieux forestiers, quelques enjeux sur des lisières et pelouses sèches calcicoles
	La Vallée de l'Aubette	Milieux forestiers et pelouses calcicoles. Enjeux floristiques et entomologiques
	La Forêt de Longboel, le Bois des Essarts	Habitats diversifiés, avec des cortèges acidiphiles, neutrophiles et calcicoles. Zones de refuge pour la faune.
	Les coteaux Est de l'agglomération rouennaise	Mosaïque de formations ouvertes et boisées, dont certains habitats remarquables et d'intérêt communautaire. Enjeux faunistiques (insectes, avifaune, reptiles, mammifères)
	La Forêt de la Londe Rouvray	Habitats forestiers et prairiaux, grande diversité et richesse faunistique et floristique
	Iles Bouffau, St-Yon, Grard, Paradis et Maugendre	Végétations originales et relictuelles. Enjeux floristiques

Concernant le réseau écologique, on note que :

- Les bois d'Ennebourg, de Baulieu, des Chartreux, des Princes, de Boos et de Rouville, la forêt de Préaux et de la Londe Rouvray constituent des réservoirs de biodiversité de milieux boisés identifiés dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Haute Normandie ;
- La Seine et ses berges constituent des réservoirs et corridors écologiques des milieux aquatiques et humides ;
- La vallée de l'Aubette constitue un corridor de milieux ouverts et un corridor potentiel de milieux aquatiques ;
- Des corridors et petits réservoirs de milieux mésophiles s'agencent à proximité des zones urbanisées (notamment le long de la RN31) ;
- Un corridor calcicole à faible déplacement a été identifié le long du Robec et en lisière du Bois de Boos par le SRCE de Haute Normandie.

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

- Des Ecureuils roux dans les bois (la forêt de Préaux, le bois d'Ennebourg, de Boos, des Princes, de Rouville ;
- Des oiseaux : Grosbec casse-noyaux, Faucon hobereau et Bondrée apivore dans la forêt de Préaux ; Engoulevent d'Europe dans le Bois des Princes et des Chartreux ; Pics mar et noir dans le Bois des Chartreux ; Chouette chevêche au niveau des milieux ouverts, Pic noir, Pic mar, Bondrée apivore et Busards Saint Martin au sein du Bois d'Ennebourg et sur sa lisière ouest ;
- Des lépidoptères : Petit Sylvain, Damier de la succise et Ecaille chinée en lisière du Bois Houssaye ; Grand mars changeant dans la vallée de l'Aubette et dans le Bois de Boos ;
- Des chiroptères : les Murins de Bechstein, à oreilles échancrées et de Natterer, la Sérotine/Noctule commune et l'Oreillard roux/gris dans les Bois des Princes et le Bois de Boos ; la Pipistrelle de Kühl à l'Aubette ; les Murins de Bechstein et de Natterer, les Pipistrelles de Kühl et de Nathusius en lisière des Bois des Chartreux ; Murin de Bechstein ; Murin de Natterer ; Murin de Brandt ; Murin à moustaches ; Grand murin; Pipistrelle de Nathusius ; Pipistrelle de Kühl et Oreillard roux dans le Bois d'Ennebourg et ses lisières ;
- Des amphibiens : Salamandre tachetée dans les Bois des Princes et de Baulieu ; Grenouilles rousses et vertes ainsi que Tritons palmé et alpestre en lisière du Bois de Boos ;
- Des reptiles : Vipère péliade dans le Bois des Chartreux ;
- Des odonates : Aeschne mixte en lisière du Bois des Chartreux ;
- Des orthoptères : Barbitiste en lisière Ouest du Bois d'Ennebourg et dans le Bois de Boos ; Criquet ensanglanté sur l'île Bouffau

Par ailleurs, le Robec et l'Aubette sont des cours d'eau visant à drainer les crues en fond de vallée lors des pluies d'orages fortes. Ils sont donc en grande partie de l'année asséchés et ne présentent aucun intérêt pour l'ichtyofaune.

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

Plusieurs espèces végétales patrimoniales ou remarquables ont été contactées au sein de la bande EPDUP :

- l'Euphorbe douce en Forêt de Préaux, à proximité de la RD61a ;
- l'Epilobium roseum dans le Bois de Boos ;
- la Cardamine impatiens en Forêt les Communaux ;
- le Séneçon des marais (Senecio paludosus), protégé à l'échelle régionale, observé sur les îles et les berges de la Seine.

3.3.5Paysage

La bande EPDUP traverse :

- le paysage intégralement forestier du vallon du Bois d'Ennebourg. La forêt, qui l'habille, se caractérise par un taillis d'érables champêtres, de cornouillers, de noisetiers, de sureaux … sous futaie de chênes, hêtres, merisiers.
- le plateau de Préaux, un vaste plateau de grande culture, d'où l'on domine le paysage alentour. Quelques vergers et pâtures persistent dans un maillage de grandes parcelles céréalières, image d'un paysage rural, parsemé d'habitats isolés (fermes) et de hameaux.
- le paysage du plateau à l'Est du Bois de Boos situé le long de la RD6014. Délimité à l'Ouest par la zone urbaine de Franqueville-Saint-Pierre, il est bordé par le bois d'Ennebourg au Nord, le bois de Boos et la forêt de Longboël au Sud et le bois des Essarts, à l'Est. Les champs de céréales descendent en pente douce (1m pour 25m) vers la lisière de la forêt de Longboël, au Sud. Dans ce paysage ouvert, émaillé de quelques jardins et vestiges de vergers, les rares éléments verticaux d'importance émergent à l'horizon : arbres isolés, petits bosquets, mais aussi pylônes et bâtiments, silos, …
- le 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). 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.
- le plateau des Authieux, en surplomb des coteaux calcaires et boisés de la vallée de la Seine. Cette unité paysagère se caractérise par une topographie relativement plane (1 m pour 100 m), constituée de grandes parcelles agricoles contigües qui laissent un champ visuel largement ouvert jusqu'aux masses boisées qui referment le plateau. La végétation ligneuse représentée par des vestiges de haies bocagères, de bosquets arbustifs et d'arbres dispersés apporte un caractère encore préservé et champêtre à ce paysage au Sud du plateau.
- surplombant le fleuve, les coteaux calcaires boisés dominent le paysage de par leur étendue, leur différence d'altitude et leur topographie marquante (les versants les plus abrupts laissant apparaitre des falaises calcaires remarquables). Les fortes pentes sont devenues des zones boisées, parfois habitées (comme aux Authieux sur le Port Saint Ouen), constituante du bocage de la région.
- la vallée de la Seine (cours d'eau et ripisylve). représente une identité dominante de la région de Rouen. Ses paysages en font un espace naturel remarquable, mais très sensible à l'urbanisation. De nombreuses îles, de formation alluviale, forment des bras secondaires au fleuve. Le paysage y est marqué par une végétation dense au sein du lit de ce dernier, formant un écran naturel.
- le tissu urbain de Saint-Etienne du Rouvray/Oissel s'étend depuis Rouen jusqu'à Tourville-la-Rivière, puis laisse place à une zone humide, avant de reprendre entre Cléon et Elbeuf. A hauteur d'Oissel, ce paysage est marqué également par la présence de la zone industrielle de la Poudrerie, et entravé par la large emprise de la ligne de chemin de fer ouvrant le paysage.

Le projet offre un point de vue intéressant sur :

- le plateau des Authieux et la forêt de Rouville ;
- le Bois de Boos au niveau du « Fond de Niémare» ;
- la forêt de Bord-Louviers.

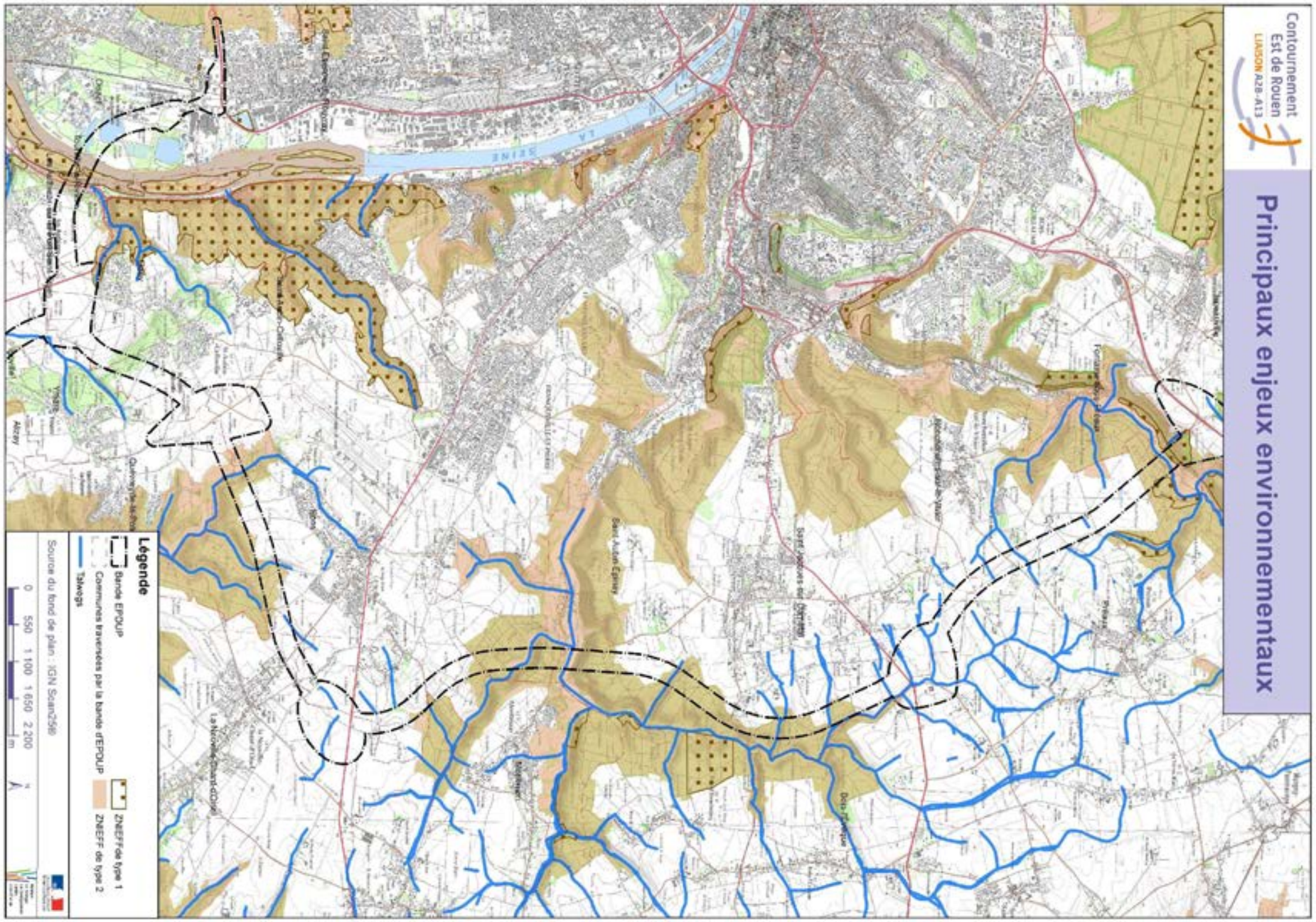


FIGURE 7: PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE EPDUP SUR LE SCOT DE LA METROPOLE ROUEN-NORMANDIE

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

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 SCoT de la Métropole Rouen-Normandie (anciennement CREA) présente des effets potentiels sur l'environnement à l'échelle de cette bande EPDUP.
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 Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT 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

3.4.1 Eaux superficielles

Impacts

La bande EPDUP traverse plusieurs talwegs et 3 cours d'eau : la Seine, le Robec et l'Aubette, qui sont des élements de la trame bleue.

Le projet traverse ces cours d'eau par des viaducs, ouvrages de moindre impact sur les milieux aquatiques.

La plateforme est à l'origine de différents types de pollution (pollution chronique, pollution saisonnière et pollution accidentelle) qui sont transportées par les eaux de ruissellement.

Mesures

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

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

Pour la traversée du Robec et de l'Aubette, respecter les prescriptions suivantes :

- Positionner systématiquement les appuis de l'ouvrage en dehors du lit mineur. Etant donné la faible largeur du lit mineur et le faible nombre d'appuis, la mise en œuvre de cette recommandation est facilitée ;
- Positionner les appuis de l'ouvrage à une distance minimale du lit mineur de l'ordre de 5 à 10 m (en lit majeur), afin d'éviter de devoir créer une dérivation.

Recourir à la solution constructive du viaduc, en limitant le nombre de piles dans les lits mineurs des cours d'eau notamment pour la traversée de la Seine, afin de minimiser l'impact sur ceux-ci.

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.

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.

Pour ne pas dérégler les débits des écoulements du bassin versant naturel, encadrer strictement le rejet de l'eau du projet vers les axes d'écoulements naturels, notamment par la limitation du débit de fuite des bassins à 10l/s/ha pour la Seine et 2l/s/ha pour le reste du tracé. Mesurer les incidences du projet sur les écoulements superficiels des cours d'eau et talwegs (aspect quantitatif).

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.

Pour la traversée de la Seine :

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

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

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

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

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

⇢ Suivre la qualité de l'eau du réseau d'assainissement et de rejets des bassins.

⇢ Contrôler l'étanchéité des bassins et des conduites.

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 (configuration 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.

3.4.2Agriculture

Impacts

294 parcelles agricoles, principalement des cultures céréalières et oléoprotéagineuses sont comprises dans la bande (environ 686ha, 123 exploitants).

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 183ha de surface agricole, impactant ainsi 93 exploitations sur les 270 présentes sur les 16 communes du SCoT.

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...

Mesures

Optimiser le tracé pour réduire les effets de substitution et de coupure des parcelles agricoles et limiter les modifications du contexte agronomique et microclimatique.

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

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.

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

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.

3.4.3Patrimoine naturel

Impacts

La bande traverse 6 ZNIEFF de type II et 3 ZNIEFF de type I au niveau de la Seine et des forêts constituant des réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue.
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.

Le projet engendrera la destruction de milieux naturels (cultures principalement, quelques prairies mésophiles et boisements), ainsi que d'habitats d'espèces (emprises des travaux et du projet).

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

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

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

Mesures

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

Baliser les zones sensibles telles que les zones boisées 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 corréler 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 oeufs 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.

Rétablir les continuités écologiques par la mise en place de passages à faune.

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.

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

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.

3.4.4Paysage

Impacts

La liaison A28-A13 s'inscrira en déblais et remblais, ce qui induira une modification de la perception de la topographie.

Les impacts relevés sont de différents niveaux en fonction des structures paysagères traversées:

- Impact modéré sur le paysage par l'effet de coupure visuelle dû au viaduc de la Seine tout en préservant une transparence sur le lointain ;
- Impact moyen à faible au niveau du diffuseur de la RN31, qui s'inscrit dans une légère déclivité du plateau de Préaux ;
- Impact moyen des bifurcations / échangeurs, notamment par les bretelles en remblai : rupture de continuité visuelle des horizons boisés, par les talus de remblai ;
- Impact moyen de la création de délaissés des diverses bretelles au niveau des bifurcations / échangeurs.

Mesures

Adoucir les talus des remblai et habiller ces talus en arbustes forestiers qui s'intègreront dans le paysage boisé alentour.

Intégrer les bassins, en leur donnant, tant que faire se peut, une forme naturelle et des pentes de versant compatibles avec l'installation d'une biodiversité naturelle de milieu humide.

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

⇩ Réaliser des aménagements paysagers de l'échangeur et de ses délaissés. L'impact des bretelles en remblai pourra être atténué en jouant astucieusement avec des matériaux en dépôt s'inscrivant dans les courbes de niveau du terrain naturel. Les abords des installations de péage seront plantés de végétaux d'essences forestières, mais également plus horticoles inspirées des aménagements présents dans les communes alentours (arbres tiges, touffes arbustives décoratives).

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

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

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

La bande EPDUP traverse le site Natura 2000 « Iles et berges de la Seine en Seine Maritime (FR2302006) au niveau de Tourville-la-Rivière. Il s'agit d'une Zone Spéciale de Conservation (ZSC) qui inclut deux ZNIEFF de type I et une ZNIEFF de type II. Les modifications effectuées dans le SCoT ont un impact limité sur la ZSC, en raison de la configuration du projet (configuration du projet sous forme de viaduc et emplacement des piles en dehors des iles de la Seine).

Les affouillements de sols nécessaires à la réalisation de l'infrastructure routière et des aménagements connexes de la liaison A28-A13 (notamment les piles de viaduc en lit mineur) constitue une modification qui aura une incidence temporaire sur ce site et les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

Les mesures d'évitement et de reduction 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.

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

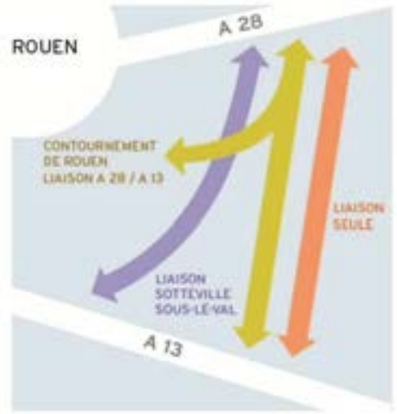


FIGURE 8: SCHEMA DES VARIANTES DU PROJET DE LIAISON A28-A13

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

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

La bande définie couvre ainsi a minima :

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

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

3.7 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 du SCoT, après réalisation du projet, sont conformes aux impacts potentiels envisagés dans le présent document.

Le suivi s'échelonnera de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. La gestion des mesures compensatoire sera suivi dans le cadre du bilan LOTI.

Pour chaque étape, les indicateurs à calculer sont les suivants :

- Mise en compatibilité du SCoT : Emprise de la bande EPDUP par type de zone (à ce stade, l'emprise correspond à la bande EPDUP) :
  - Surface naturelle urbanisée ;
  - Surface agricole urbanisée ;
- Réalisation du projet (avant modification du SCoT) :
  - Emprise du projet par type de zone, comprenant les mesures compensatoires;
  - Emprise des boisements réellement détruits.

Au-delà de ces calculs liés au projet et à l'évolution de la modification du document d'urbanisme, il apparait intéressant de suivre à chaque étape les surfaces de chaque type de zone. Ce suivi sera effectué 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 1: EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCOT DE LA METROPOLE ROUEN-NORMANDIE

	Emprise de la bande au moment de la mise en compatibilité du SCoT (ha)	Emprise théorique du projet (ha)	Emprise réelle du projet (ha)	Surface compensée sur le territoire du SCoT (ha)
Surface naturelle (boisements, zone humide, …)	240	60		
Surface agricole	686	182		

Ce suivi sera réalisé par le Maître d'ouvrage en association / partenariat avec les collectivités concernées, notamment la Métropole Rouen-Normandie.

3.8 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 SCoT, sur l'étude d'impact du projet, et sur le SCoT de la Métropole Rouen-Normandie. 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 apparait 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 SCoT, 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 DOO qui constitue en elle-même un impact sur le SCoT et d'évaluer les impacts sur l'environnement de cette modification.

Concernant les scénarios alternatifs étudiés, les sujets étant appréhendés à une échelle supérieure à la communauté d'agglomération, 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 SCoT» 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 SCoT 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, circonscises à l'emprise de la bande EPDUP. Cependant, pour appréhender l'impact du projet à l'échelle du SCoT, il apparait parfois important de donner quelques éléments à l'échelle de la communauté d'agglomération dans cet état initial.