

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

**Schéma de Cohérence Territoriale
Seine Eure - Forêt de Bord**



Sommaire

Liste des figures..... 4

1 Objet du dossier et présentation du projet..... 5

1.1 Objet du dossier5

1.2 Cadre législatif et réglementaire7

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 publique7

1.2.3 L’enquête publique7

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 Publique8

1.3 Description sommaire du projet9

1.3.1 Objectifs du projet9

1.3.2 Principales caractéristiques du projet9

1.3.3 Principales étapes du projet jusqu’à la déclaration d’utilité publique9

2 Mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale 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)13

2.1.3 Le Document d’Orientations Générales d’aménagement (DOG).....15

2.2 Conclusion sur la compatibilité des documents d’urbanisme avec le projet de Contournement Est.....16

2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d’urbanisme16

2.3.1 Mise en cohérence du rapport de présentation.....16

2.3.2 Mise en cohérence du Document d’Orientations Générales d’Aménagement..... 18

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT Seine Eure Forêt de Bord.....21

3.1 Résumé non technique..... 21

3.2 Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l’évaluation environnementale..... 24

3.2.1 Rappel du contexte réglementaire 24

3.2.2 Objectifs de l’évaluation environnementale 24

3.2.3 Contenu de l’évaluation environnementale. 26

3.3 Analyse de l’état initial de l’environnement 28

3.3.1 Présentation générale du SCoT 28

3.3.2 Eaux superficielles..... 28

3.3.3 Risques naturels 28

3.3.4 Patrimoine naturel..... 28

3.4 Incidences de la mise en compatibilité sur l’environnement et mesures 30

3.4.1 Eaux superficielles..... 30

3.4.2 Risques naturels 31

3.4.3 Patrimoine naturel..... 31

3.5 Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures 33

3.6 Justification de la mise en compatibilité..... 33

3.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité..... 34

3.8 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l’évaluation environnementale..... 35

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
Seine Eure Forêt de Bord concernées par
celle-ci 6

Figure 2 : Calendrier prévisionnel du projet de
contournement Est de Rouen – Liaison A28-
A13..... 10

Figure 3 : Extrait du diagnostic territorial –
Chapitre sur les « Transports et mobilités »,
carte portant le repérage du « Barreau
Eurois » 11

Figure 4 : Extrait du projet d'aménagement et de
développement durable (carte page 36) 14

Figure 5 : Sites Natura 2000 à proximité de la
bande au niveau du SCoT Seine Eure Forêt de
Bord 25

Figure 6: PRINCIPAUX ENJEUX
ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU
NIVEAU DE LA BANDE EPDUP SUR LE SCOT
SEINE EURE FORET DE BORD 29

Figure 7: Schéma des variantes du projet de
liaison A28-A13..... 33

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 communauté d'agglomération de Seine Eure (CASE) dans le département de l'Eure.

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

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

Le projet autoroutier de Liaison A28-A13 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 Seine Eure Forêt de Bord compte 8 communes traversées par le projet de liaison A28-A13. Il s'agit de :

- Alizay,
- Igoville,
- Les Damps,
- Le Manoir,
- Val-de-Reuil,
- Le Vaudreuil,
- Léry,
- Incarville.

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 communauté d'agglomération 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.

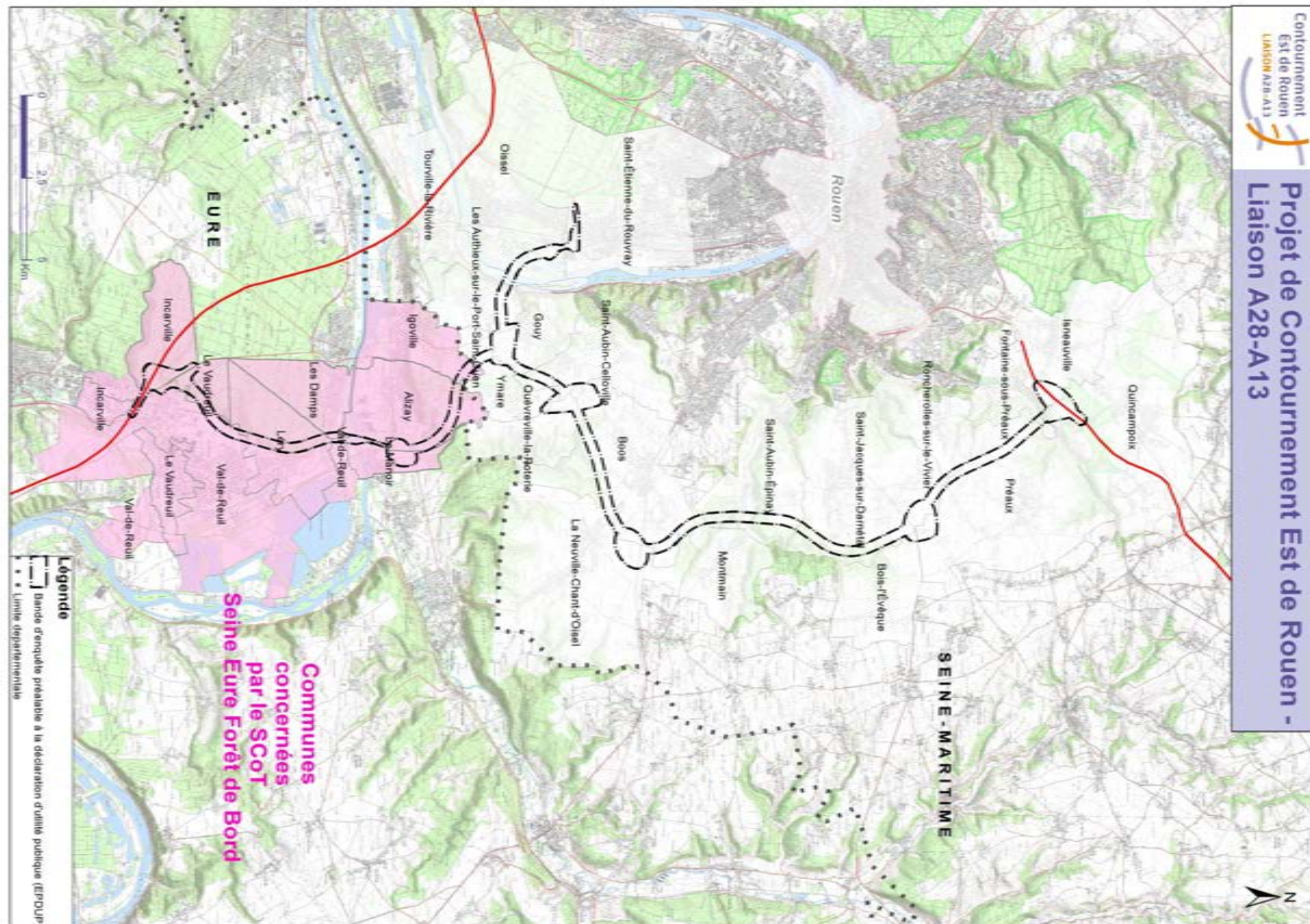


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEEDIEE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET COMMUNES DU SCOT SEINE EURE FORET DE BORD CONCERNEES PAR CELLE-CI

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

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

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

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

Inscrit pour la première fois au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1972, le projet est relancé au début des années 1990. Le 18 juin 1993, une concertation est initiée par le Préfet à l'attention des élus concernés et chambres consulaires. Un débat régional s'ensuit fin 1995-début 1996 pour retenir le fuseau de référence qui est approuvé par décision ministérielle le 24 décembre 1996, dans laquelle l'État se prononce pour la réalisation d'une rocade Est proche de l'agglomération de Rouen complétée d'un barreau en direction de l'Eure.

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

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

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

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

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



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

2 Mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale

2.1 Analyse des pièces du SCOT au regard du projet

La Communauté d'Agglomération Seine Eure est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord approuvé le 14/12/2011.

La mise en compatibilité du SCOT Seine Eure Forêt de Bord est liée à la réalisation du projet d'infrastructure routière : 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 cité de façon explicite à plusieurs reprises dans les pièces constitutives du rapport de présentation détaillées ci-après :

Diagnostic territorial

Le rapport de présentation prend en compte le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 dans le chapitre 11 dédié aux « Transports et Mobilités » :

« Des projets d'infrastructures visant à accroître la capacité du territoire au niveau régional et à structurer l'espace à l'échelle locale concernent :

- Le barreau Eurois : projet d'envergure qui permettrait de rejoindre le futur contournement de l'agglomération Rouennaise à l'A13. Il a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Nationale du Débat Public fin 2005 (et approbation ministérielle du 2 mars 2006) et prévoit la traversée de la Seine au niveau de la commune du Manoir jusqu'à l'échangeur d'Incarville selon trois variantes (le long de la Seine, le long de la Forêt de

Bord, à travers la Forêt de Bord). Le Préfet a demandé que le niveau d'études soit porté à celui du contournement Est pour permettre de lancer l'enquête publique au premier trimestre 2008. Les études d'incidences et études d'impacts réalisées à l'occasion du choix du tracé préférentiel seront à prendre en compte dans l'élaboration de l'évaluation environnementale du SCOT.

- [...] »

Toutefois, la formulation ne correspond plus à la réalité du projet : Le barreau Eurois fait partie intégrante du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13.

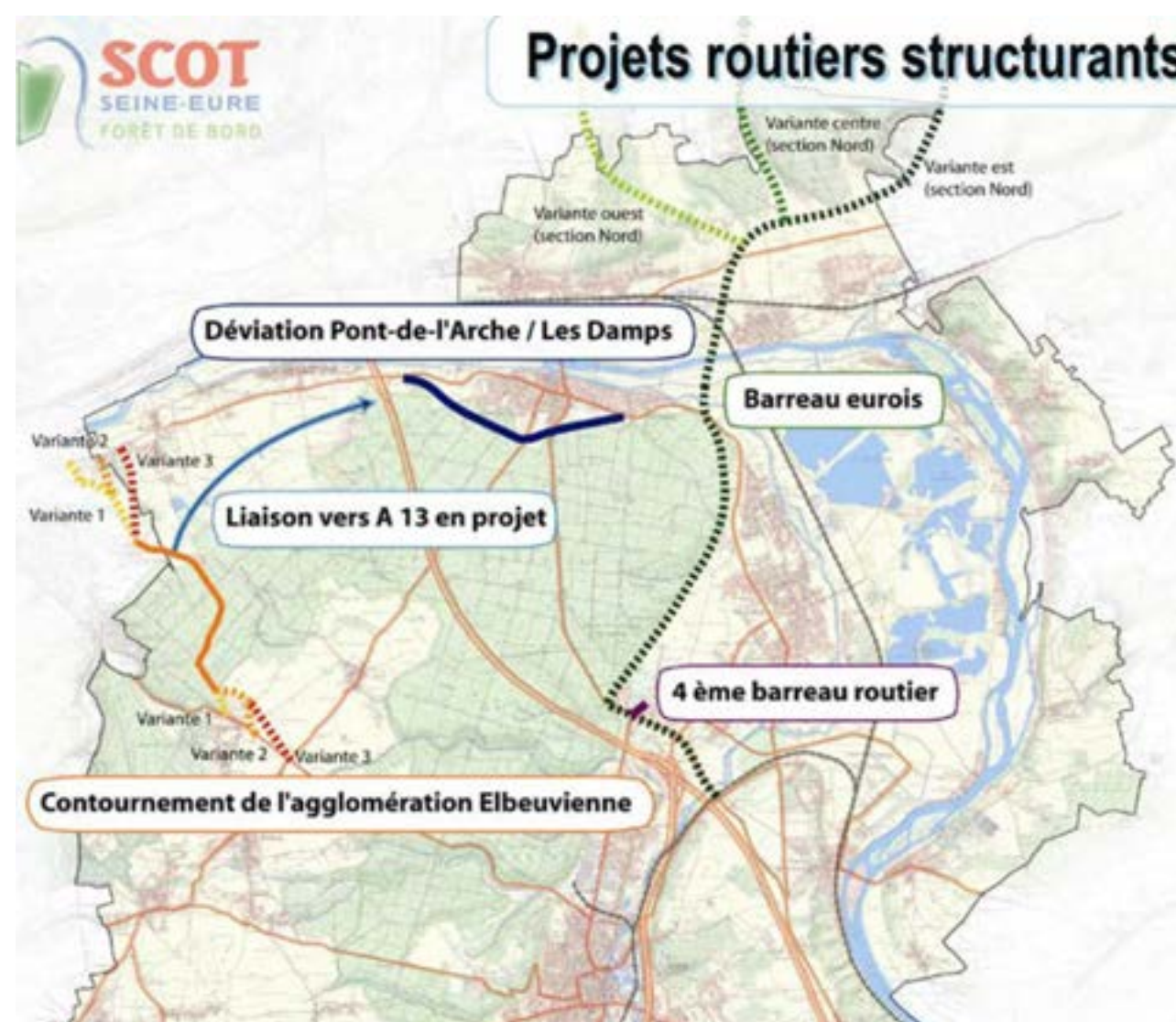


FIGURE 3 : EXTRAIT DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL – CHAPITRE SUR LES « TRANSPORTS ET MOBILITES », CARTE PORTANT LE REPERAGE DU « BARREAU EUROIS »

Etat initial de l'environnement

Le projet de Contournement Est- Liaison A28-A13 est pris en compte dans l'Etat initial de l'environnement comme un facteur favorable à une amélioration de la qualité de l'air est souligné. Il peut permettre une réduction des « émissions de 17% par rapport à un scénario « au fil de l'eau » (étude ARIA Technologie PDU Rouen) » (page 23).

« C'est dans le cadre des démarches déjà engagées (PDU, projet d'axe structurant Val de Reuil-Louviers ou projet de contournement Est de Rouen) et du SCoT qu'il conviendra de mettre en cohérence l'aménagement du territoire (localisation des fonctions résidentielles, économiques et commerciales) avec les objectifs de qualité de l'air sur le territoire » (page 26).

Les risques engendrés par le projet sont soulignés :

▪ Risques au niveau des ressources en eau

Dans le chapitre consacré à une gestion durable des ressources naturelles, le projet de Contournement Est- Liaison A28-A13 est mentionné au niveau de l'alimentation en eau potable et à l'hyperdépendance et la fragilisation des captages : « Le tracé du barreau de jonction du contournement Est, le risque transport de matières dangereuses sur les grandes infrastructures du territoire (voie ferrée Paris-Le Havre, RN15 et RN154), l'exploitation du sous-sol, ... , posent des questions quant à la gestion des captages connus (Champ captant des Hauts Prés) et des réserves hydrogéologiques non encore exploitées » (page 19).

▪ Risques au niveau du transport de matières dangereuses

« L'accessibilité routière et ferroviaire et la situation stratégique sur le plan européen (corridor de fret et de transit vers les ports de Rouen et Le Havre, futur contournement Est de Rouen et plateforme tri-modale) engendre un niveau de risque très important sur les communes traversées par ces infrastructures ou concernées par les grands projets d'aménagement » (page 58).

Il est souligné que « L'enjeu majeur repose sur l'identification des sites vulnérables et leur protection (périmètres de protection et déclaration d'utilité publique) » (page 28).

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

Nous renvoyons les lecteurs à l'étude d'impact du projet de liaison A28-A13 et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord intégrée au présent document (Chapitre 3) pour une prise de connaissance détaillées des impacts et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Justification des choix retenus

La justification des choix retenus intègre le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 comme un levier déterminant pour «Affirmer son rang et son rôle dans l'espace régional Rouennais :

Le SCoT Seine Eure Forêt de Bord entend asseoir sa place au sein d'un espace géographique nouveau, fruit du mécanisme de métropolisation en cours, la Région Urbaine Rouennaise, se traduisant par un accroissement des échanges et l'exigence de mise en œuvre à l'horizon du SCoT d'une mobilité métropolitaine durable.

Dans cette optique que le PADD fait sien plusieurs projets structurants le concernant et d'importance nationale et prévoit de devenir un nœud du réseau d'échange du Val de Seine »

Au nombre de ces projets : « une nouvelle liaison routière vers l'A13 à forte intégration environnementale souhaitée par l'Etat, permettant le désenclavement de la plaine de l'Andelle et renforçant le statut du SCoT Seine Eure Forêt de Bord comme nœud d'échange du Val de Seine Normand.

Ainsi programmé à l'horizon de sa mise en œuvre, le SCoT Seine Eure Forêt de Bord se donne les moyens d'affirmer son statut de carrefour entre la Métropole Rouennaise.» (page 25).

La justification des choix retenus pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le Document d'Orientations Générales est cohérente avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Conclusions sur le Rapport de Présentation

Le projet de liaison A28-A13 est cohérent le Rapport de présentation du Schéma de Cohérence Territoriale cependant la formulation ne correspond plus à la réalité du projet : Le barreau Eurois fait partie intégrante du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13.

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

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT Seine Eure Forêt de Bord est explicite sur la réalisation de la liaison A28-A13.

Le projet est identifié comme l'un des deux grands projets d'infrastructure appelé à transformer durablement les équilibres économiques de la région rouennaise.

Elle constitue une « *liaison nouvelle entre le Val de Seine Nord et l'A13 pour laquelle le SCoT reconnaît son opportunité dans son action de désenclavement de la plaine de l'Andelle et le raccordement de la future plateforme trimodale au réseau routier national.*

Maintenue dans un état d'hypothèses de tracés au moment de l'élaboration du document, cette future liaison nécessitera des compléments d'études pour sa réalisation définitive, en particulier dans le cadre de son approche environnementale et son intégration paysagère.

Négociée entre l'ensemble des acteurs du SCoT, les habitants du territoire et l'Etat, son autorité compétente, cette actualisation par mise en compatibilité s'attachera à définir le tracé le plus performant sur le plan du développement durable, sans effets aggravants sur les équilibres écologiques des sites qu'elle traversera, sans remise en cause de la qualité de vie des espaces résidentiels existants et programmés. »

Les 2 axes du projet de territoire détaillés ci-après et en relation direct avec la réalisation du Contournement Est-Liaison A28-A13 sont les suivants :

- « Choisir de nouvelles valeurs pour un développement durable du territoire
- Un territoire structuré autour d'un pôle urbain d'envergure et de centralités d'équilibre au sein du Grand Rouen »

Axe I – Développement durable

La mobilité est soulignée, au sein de l'axe I « *comme vecteur du développement durable* » (page 13) avec le souhait d'intensifier « *les capacités d'échanges avec la Métropole régionale* » (page 16).

Il est précisé la volonté de « *Protéger les habitants contre les risques et les nuisances (pollutions de l'air, sonores...) : « Les nuisances sonores, liées notamment aux grandes infrastructures de transport, devront être minimisées »* (page 22).

Axe II – Territoire structuré

Le « SCoT reconnaît la nécessité d'un projet de liaison vers l'A13 lui assurant une consolidation profitable de son rôle de nœud d'échange dans la Basse Seine. En l'absence de connaissance de tracés opérationnels, et d'acte fondateur émanant de l'autorité compétente, cette liaison vers l'A13 reste placée sous éco-conditionnalité :

- d'une concertation publique active permettant à chaque composante d'acteurs (le Syndicat Mixte, les Personnes Publiques et les populations du territoire) d'exprimer ses propositions
- de l'actualisation de l'évaluation environnementale emportant la mise en compatibilité du document ;
- de garanties majeures de conservation de l'ensemble des équilibres environnementaux (biodiversité, nuisances, émissions polluantes, pressions sur les ressources, bilan carbone du SCoT...). » (page 38)

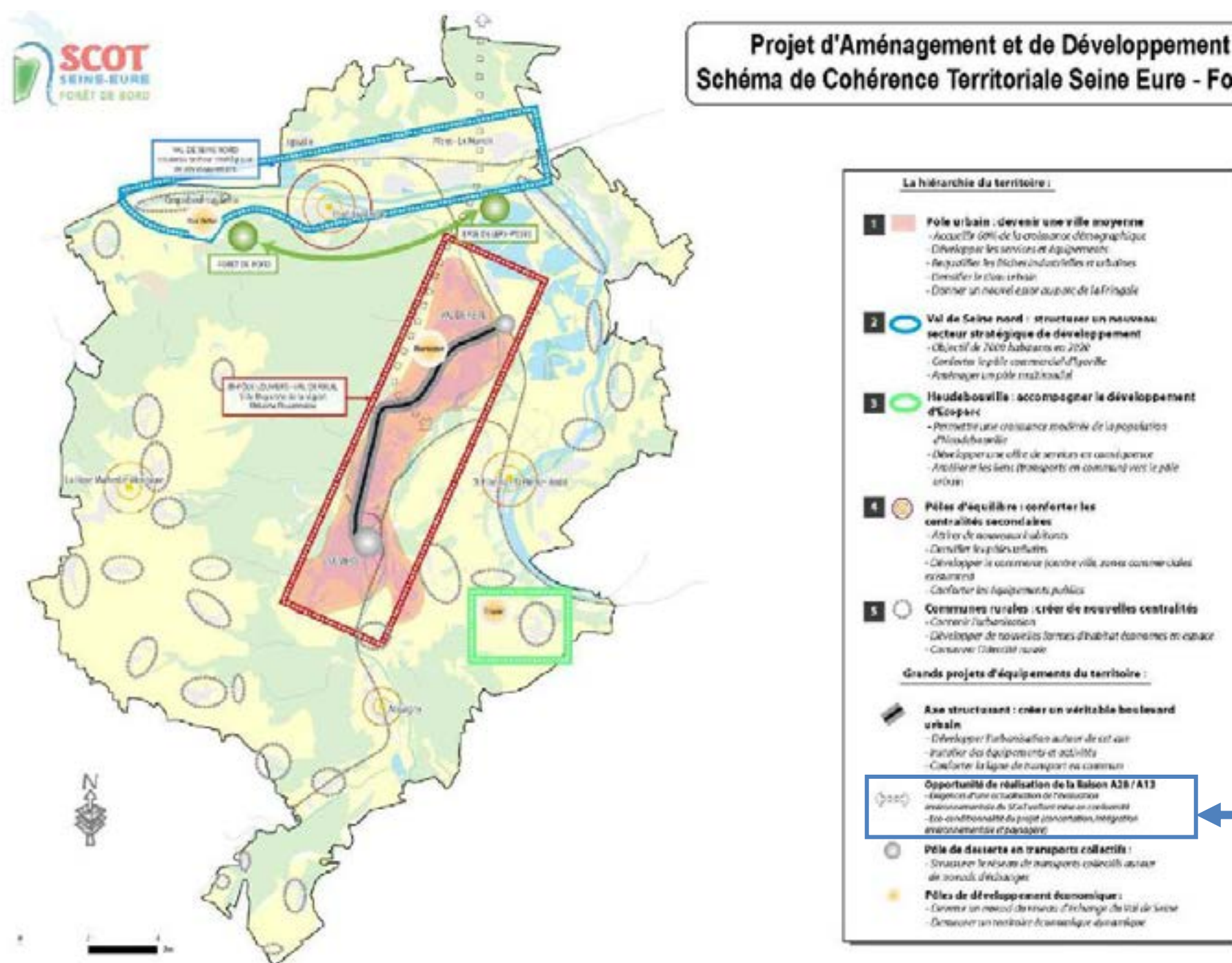
Le Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 est porté en repérage des grands projets d'équipements du territoire (cf. carte ci-après) avec la mention de « *l'opportunité de réalisation de la liaison A28-A13 :*

- exigences d'une actualisation de l'évaluation environnementale du SCoT valant mise en conformité,
- Eco-conditionnalité du projet (concertation, intégration environnementale et paysagère) ».

Le projet d'Aménagement et de Développement Durable du Schéma de Cohérence Territoriale Seine Eure Forêt de Bord intègre le Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 et ne nécessite pas de mise en compatibilité.

Conclusions sur le PADD

Le projet de liaison A28-A13 est cohérent avec les orientations du PADD du Schéma de Cohérence Territoriale.



« Opportunité de réalisation de la liaison A28-A13 :
- exigences d'une actualisation de l'évaluation environnementale du SCoT valant mise en conformité,
- Eco-conditionnalité du projet (concertation, intégration environnementale et paysagère) ».

FIGURE 4 : EXTRAIT DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (CARTE PAGE 36)

2.1.3 Le Document d'Orientations Générales d'aménagement (DOG)

Le Document d'Orientations Générales 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.

Le Document d'Orientations Générales du SCoT Seine Eure Forêt de Bord est explicite sur la réalisation de la liaison A28-A13.

La liaison A28-A13 est notamment exposée dans le point V avec l'objectif de « *conditionner chaque mise à niveau du réseau routier à la meilleure intégration environnementale* » (page 80).

Le paragraphe 1 est consacré au projet de contournement : « *Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT a considéré ce projet de liaison vers l'A13 comme exigeant des mesures de forte intégration environnementale et paysagère nécessitant la Mise en Compatibilité du SCoT et de son Evaluation Environnementale par l'État et l'instauration d'un débat public permettant à chacun de prendre connaissance et d'émettre son avis.* » (page 80).

En outre, la réalisation de la nouvelle infrastructure entre en relation avec les objectifs suivants :

- **page 26** : La protection des espaces naturels remarquables – Indice I,
- **page 27** : La préservation des zones d'intérêt écologique - Indice 2,
- **page 34** : La préservation des grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers
- **page 70** : La prévention des risques et des nuisances, et plus précisément l'intégration du risque d'inondation dans les projets d'aménagement.

Nous détaillons ces objectifs par rapport au projet de contournement de façon détaillée dans les paragraphes ci-après :

Protection des espaces naturels remarquables – Indice 1

Le SCoT Seine Eure Forêt de Bord édicte les préconisations suivantes :

Au sein des espaces naturels remarquables sont autorisées les activités suivantes :

- « *les actions et programmes relevant de l'entretien du paysage et la gestion écologique des sites,*
- *l'agriculture d'accompagnement associée à l'entretien de ces sites, en particulier l'élevage en zone humide et le pastoralisme sur les coteaux (y compris les bâtiments liés au pastoralisme),*
- *les installations nécessaires aux activités de découverte et de sensibilisation à l'environnement ainsi que les voies vertes,*
- *les projets à vocation touristique ou de loisir situés dans les zones de loisir d'importance SCoT,*
- *Les exploitations de carrière dans les conditions fixées au chapitre «objectifs relatifs à la prévention des risques et des nuisances»* (page 26).

La bande déclarée d'utilité publique intersecte une ZNIEFF de type II : « la Vallée de l'Aubette » : **Les restrictions apposées aux espaces naturels remarquables ne sont pas compatibles avec le projet de contournement.**

Préservation des zones d'intérêt écologique – Indice 2

Le Document d'Orientations Générales précise que l'aménagement : « *de sentiers et de pistes cyclables est possible dans ce secteur de lisière, tout comme ponctuellement la traversée par une infrastructure routière d'intérêt général ou l'extension d'installations agricoles existantes dans cette zone, dès lors que ces aménagements ne remettent pas en cause la préservation globale de la lisière forestière considérée* » (page 27).

Cette formulation est compatible avec la réalisation du Contournement Est- Liaison A28-A13.

Préservation des grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers

La réalisation de la nouvelle infrastructure sur les zones naturelles, agricoles ou forestières est autorisée dans le Document d'Orientations Générales : « *Les équipements d'intérêt général et les infrastructures routières y sont admis sous réserve d'être limités et argumentés sur leur nécessité technique quant à leur localisation* » (page 34).

Cette formulation est compatible avec la réalisation du Contournement Est- Liaison A28-A13.

Intégration du risque d'inondation dans les projets d'aménagement

Les secteurs inondables sont protégés par le Document d'Orientations Générales et doivent « *se retrouver dans le cadre d'une exploitation agricole de ces terrains ou bien une valorisation touristique ou de loisir* » (page 70).

Les emprises du tracé théorique nécessaire à la réalisation du Contournement Est-Liaison A28-A13 représentent 7 hectares sur des zones inondables du PPRI.

L'absence de dérogation à la vocation agricole, touristique ou de loisir est incompatible avec la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.

Conclusions sur le Document d'Orientations Générales

Le Document d'Orientations Générales du SCOT Seine Eure Forêt de Bord est incompatible pour partie avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 : Certaines prescriptions entraînent une incompatibilité, notamment vis à vis de la vocation des zones inondables et la protection des espaces remarquables.

En réponse au souhait du SCoT de protéger les espaces remarquables et les zones inondables, la démarche environnementale comprend des mesures spécifiques.

Exemples :

- Traverser la vallée de l'Eure et de la Seine par un viaduc,
- Minimiser les remblais en zone inondable,
- Mettre en place des mesures de précaution vis-à-vis du risque de pollution de l'eau et des milieux naturels lors des travaux.

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 pour détaillent les impacts, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

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 Seine Eure Forêt de Bord 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 diagnostic territorial du rapport de présentation** présente un scénario qui n'est plus à jour. Il convient donc de mettre à jour le diagnostic.
- **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 Générales** du SCoT Seine Eure Forêt de Bord présente une rédaction peu explicite sur le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13, Il ne prévoit pas toutes les dispositions nécessaires en matière d'utilisation du sol et de non aggravation du risque d'inondation dans le secteur concerné par le projet. **Il convient donc de mettre Document d'Orientations Générales en compatibilité.**

2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité du document d'urbanisme

2.3.1 Mise en cohérence du rapport de présentation

Le diagnostic territorial intègre le Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 sur le territoire du SCoT Seine Eure Forêt de Bord.

Il nécessite cependant un ajustement afin de présenter le « barreau Eurois » comme une composante du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

Par conséquent le paragraphe de la page 142 mentionnant « le barreau Eurois » fera l'objet d'une nouvelle formulation.

Aide à la lecture pour la mise en cohérence du rapport de présentation

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

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

Exemple d'insertion ou de modification :

Composante du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28/A13 ayant ...

EXTRAIT DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE SEINE EURE FORET DE BORD		
Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 142		
11.2	<p>DES PROJETS D'AMENAGEMENTS ROUTIERS POUR CONFORTER LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE ET AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION INTERNES</p> <p>Parallèlement à ces phénomènes d'augmentation du trafic automobile et d'hégémonie de la voiture plusieurs réponses sont apportées pour pallier à court, moyen et long terme cet engorgement du réseau routier sur le territoire du SCoT. Des projets d'infrastructures visant à accroître la capacité du territoire au niveau régional et à structurer l'espace à l'échelle locale concernent :</p> <p>- Le barreau Eurois : projet d'envergure qui permettrait de rejoindre le futur contournement de l'agglomération Rouennaise à l'A13. Il a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Nationale du Débat Public fin 2005 (et approbation ministérielle du 2 mars 2006) et prévoit la traversée de la Seine au niveau de la commune du Manoir jusqu'à l'échangeur d'Incarville selon trois variantes (le long de la Seine, le long de la Forêt de Bord, à travers la Forêt de Bord). Le Préfet a demandé que le niveau d'études soit porté à celui du contournement Est pour permettre de lancer l'enquête publique au premier trimestre 2008. Les études d'incidences et études d'impacts réalisées à l'occasion du choix du tracé préférentiel seront à prendre en compte dans l'élaboration de l'évaluation environnementale du SCoT.</p> <p>- Le contournement de l'agglomération elbeuvienne : le report du trafic lié au péage de l'A13 sur la RD 321 engendre plus de 16 000 déplacements par jour sur cet axe qui traverse le centre-ville de plusieurs communes (St Pierre-les-Elbeuf, Criquebeuf-sur-Seine et Pont-de-l'Arche). Le contournement devrait permettre de soulager cet axe des circulations de transit. Le projet intègre la déviation de Criquebeuf-sur-Seine, permettant ainsi une meilleure desserte du futur pôle logistique.</p>	<p>DES PROJETS D'AMENAGEMENTS ROUTIERS POUR CONFORTER LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE ET AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION INTERNES</p> <p>Parallèlement à ces phénomènes d'augmentation du trafic automobile et d'hégémonie de la voiture plusieurs réponses sont apportées pour pallier à court, moyen et long terme cet engorgement du réseau routier sur le territoire du SCoT. Des projets d'infrastructures visant à accroître la capacité du territoire au niveau régional et à structurer l'espace à l'échelle locale concernent :</p> <p>- Le barreau Eurois : <i>Composante du projet de contournement Est de Rouen-Liaison A28/A13 ayant fait l'objet le 7 janvier 2015 de l'accord de Ségolène ROYAL, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, pour la poursuite du projet de Contournement Est de Rouen, et par conséquent pour la réalisation du projet de Contournement Est de Rouen-Liaison A28/A13 par la tenue d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.</i></p> <p>- Le contournement de l'agglomération elbeuvienne : le report du trafic lié au péage de l'A13 sur la RD 321 engendre plus de 16 000 déplacements par jour sur cet axe qui traverse le centre-ville de plusieurs communes (St Pierre-les-Elbeuf, Criquebeuf-sur-Seine et Pont-de-l'Arche). Le contournement devrait permettre de soulager cet axe des circulations de transit. Le projet intègre la déviation de Criquebeuf-sur-Seine, permettant ainsi une meilleure desserte du futur pôle logistique.</p>

2.3.2 Mise en cohérence du Document d'Orientations Générales d'Aménagement

Le Document d'Orientations Générales d'Aménagement Seine Eure Forêt de Bord intègre une rédaction explicite sur le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 en soulignant les enjeux environnementaux.

Pour renforcer la compatibilité du projet, des mentions faisant explicitement référence aux projets déclarés d'utilité publique seront intégrées aux pages 26 et 70 en précisant les réserves liées à la prise en compte des incidences potentielles du projet autoroutier autorisé :

- sous réserve que leurs **impacts soient dûment évalués** et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mise en œuvre.
- sous réserve d'une **non aggravation du risque d'inondation**.

Aide à la lecture pour le Document d'Orientations Générales d'Aménagement

« 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 déclarés d'utilité publique portés par l'État...

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE SEINE EURE FORET DE BORD			
Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 26			
LES ESPACES ET SITES NATURELS ET URBAINS A PROTEGER	I - Protéger les Espaces Naturels Remarquables - indice 1	<p>Le SCoT identifie précisément les espaces naturels remarquables : indice 1 de protection représentés soit par des périmètres soit par des localisations ponctuelles, dans lesquels les occupations et utilisations du sol sont limitées aux actions de gestion et de mise en valeur du biotope :</p> <p>PRESCRIPTION DU SCoT Sont autorisées les activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">■ les actions et programmes relevant de l'entretien du paysage et la gestion écologique des sites,■ l'agriculture d'accompagnement associée à l'entretien de ces sites, en particulier l'élevage en zone humide et le pastoralisme sur les coteaux (y compris les bâtiments liés au pastoralisme),■ les installations nécessaires aux activités de découverte et de sensibilisation à l'environnement ainsi que les voies vertes,■ les projets à vocation touristique ou de loisir situés dans les zones de loisir d'importance SCoT,■ Les exploitations de carrière dans les conditions fixées au chapitre «objectifs relatifs à la prévention des risques et des nuisances». <p>Sur les coteaux, le SCoT demande :</p> <ul style="list-style-type: none">■ le classement en zone inconstructible, ou dans les conditions fixées dans le chapitre «protection des paysages du DOG»,■ un maintien des surfaces boisées existantes (refus de constructibilité et de mise en culture) permettant de conserver le couronnement végétal des villages et d'assurer la stabilisation des sols,■ à l'inverse, la conservation en espace ouvert -pelouses- des coteaux calcaires en empêchant leur ouverture à l'urbanisation et en agissant contre le reboisement progressif.	<p>Le SCoT identifie précisément les espaces naturels remarquables : indice 1 de protection représentés soit par des périmètres soit par des localisations ponctuelles, dans lesquels les occupations et utilisations du sol sont limitées aux actions de gestion et de mise en valeur du biotope :</p> <p>PRESCRIPTION DU SCoT Sont autorisées les activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">■ les actions et programmes relevant de l'entretien du paysage et la gestion écologique des sites,■ l'agriculture d'accompagnement associée à l'entretien de ces sites, en particulier l'élevage en zone humide et le pastoralisme sur les coteaux (y compris les bâtiments liés au pastoralisme),■ les installations nécessaires aux activités de découverte et de sensibilisation à l'environnement ainsi que les voies vertes,■ les projets à vocation touristique ou de loisir situés dans les zones de loisir d'importance SCoT,■ Les exploitations de carrière dans les conditions fixées au chapitre «objectifs relatifs à la prévention des risques et des nuisances». <p>Sur les coteaux, le SCoT demande :</p> <ul style="list-style-type: none">■ le classement en zone inconstructible, ou dans les conditions fixées dans le chapitre «protection des paysages du DOG»,■ un maintien des surfaces boisées existantes (refus de constructibilité et de mise en culture) permettant de conserver le couronnement végétal des villages et d'assurer la stabilisation des sols,■ à l'inverse, la conservation en espace ouvert -pelouses- des coteaux calcaires en empêchant leur ouverture à l'urbanisation et en agissant contre le reboisement progressif. <p><i>Dans ces espaces, les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique pourront être autorisés sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mise en œuvre.</i></p>

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE SEINE EURE FORET DE BORD

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 70			
LES OBJECTIFS RELATIFS A LA PREVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES	I - Intégrer le risque inondation dans les projets d'aménagement	<p>Territoire de rivières et de confluences, le risque inondation est omniprésent dans les espaces valléens du SCoT.</p> <p>Sans détailler les préconisations techniques des Plans de Prévention Inondation approuvés, le SCoT inscrit une série d'objectifs à atteindre concourant à la pondération du risque et à l'intégration de l'aléa dans ses réflexions.</p> <p>En milieu rural</p> <p>Les zones inondables doivent conserver une vocation économique et/ou sociale indispensables à leur bonne gestion et leur entretien, garantie de rôle de champ d'expansion de crues. Cette «utilité» de ces zones inondables devra se retrouver dans le cadre d'une exploitation agricole de ces terrains ou bien une valorisation touristique ou de loisir.</p> <p>Si les zones d'aléa fort devront demeurer non construites, les zones d'aléa modéré à faible permettront la réalisation de constructions nouvelles sous réserve d'utiliser des techniques adaptées permettant de réduire leur vulnérabilité (parades).</p> <p>En milieu urbanisé</p> <p>Il est rappelé que la densification de l'urbanisation n'étant pas possible dans les zones d'aléa des Plans de Prévention des Risques Inondation, ces sites ne sont pas soumis aux normes de typologie énoncées en partie 1 du DOG.</p> <p>Dans le cadre des autorisations sur l'eau, les nouvelles opérations d'aménagement placeront la gestion des eaux pluviales au cœur de leurs préoccupations environnementales.</p> <p>La limitation de l'imperméabilisation des sols au strict nécessaire sera la première exigence en matière de parti d'aménagement de façon à ne pas aggraver le risque en aval et accélérer les écoulements. La gestion des eaux pluviales au sein de l'opération elle-même au moyen d'aménagements naturels (noues, bassins paysagers inondables...) sera également préconisée plutôt que la rétention collective par infrastructure. Les zones inondables ou de compensation à l'aménagement seront idéalement fonctionnalisées au sein des projets en zones de loisir, de sport ou de détente. Le plus souvent, ces zones de compensation s'inscriront dans les zones tampons requises dans le cadre des ouvertures à l'urbanisation.</p>	<p>Territoire de rivières et de confluences, le risque inondation est omniprésent dans les espaces valléens du SCoT.</p> <p>Sans détailler les préconisations techniques des Plans de Prévention Inondation approuvés, le SCoT inscrit une série d'objectifs à atteindre concourant à la pondération du risque et à l'intégration de l'aléa dans ses réflexions.</p> <p>En milieu rural</p> <p>Les zones inondables doivent conserver une vocation économique et/ou sociale indispensables à leur bonne gestion et leur entretien, garantie de rôle de champ d'expansion de crues. Cette «utilité» de ces zones inondables devra se retrouver dans le cadre d'une exploitation agricole de ces terrains ou bien une valorisation touristique ou de loisir.</p> <p>Si les zones d'aléa fort devront demeurer non construites, les zones d'aléa modéré à faible permettront la réalisation de constructions nouvelles sous réserve d'utiliser des techniques adaptées permettant de réduire leur vulnérabilité (parades).</p> <p>En milieu urbanisé</p> <p>Il est rappelé que la densification de l'urbanisation n'étant pas possible dans les zones d'aléa des Plans de Prévention des Risques Inondation, ces sites ne sont pas soumis aux normes de typologie énoncées en partie 1 du DOG.</p> <p>Dans le cadre des autorisations sur l'eau, les nouvelles opérations d'aménagement placeront la gestion des eaux pluviales au cœur de leurs préoccupations environnementales.</p> <p>La limitation de l'imperméabilisation des sols au strict nécessaire sera la première exigence en matière de parti d'aménagement de façon à ne pas aggraver le risque en aval et accélérer les écoulements. La gestion des eaux pluviales au sein de l'opération elle-même au moyen d'aménagements naturels (noues, bassins paysagers inondables...) sera également préconisée plutôt que la rétention collective par infrastructure. Les zones inondables ou de compensation à l'aménagement seront idéalement fonctionnalisées au sein des projets en zones de loisir, de sport ou de détente. Le plus souvent, ces zones de compensation s'inscriront dans les zones tampons requises dans le cadre des ouvertures à l'urbanisation.</p> <p><i>En milieu rural et urbanisé, les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique pourront être autorisés sous réserve d'une non aggravation du risque d'inondation.</i></p>

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT Seine Eure Forêt de Bord

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.

3.1.2 Analyse 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
« Dans les espaces naturels remarquables, les projets déclarés d'utilité publique portés par l'Etat ou pour son compte pourront être autorisés sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mise en œuvre. »	Eaux superficielles	La bande intercepte 5 talwegs et 2 cours d'eau : la Seine et l'Eure.	Modification du réseau de surface.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels.
	Patrimoine naturel	La bande intersecte 1 ZNIEFF de type II : « la Vallée de l'Aubette », dont 68ha des boisements (Bois d'Ennebourg) sont des EBC et constituent des réservoirs de biodiversité. Plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées (8 espèces de chiroptère, 7 espèces avifaunes, l'écureuil et 2 espèces d'amphibiens) et une espèce végétale remarquable : <i>Polystichum aculeatum</i> ont été identifiées. La commune comprend 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 (notamment du bois d'Ennebourg) avant le démarrage de chantier pour éviter la destruction d'espèces. 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.
« En milieu rural et urbanisé, les projets déclarés d'utilité publique, portée par l'Etat ou pour son compte, pourront être réalisés sous réserve de la non aggravation du risque inondation. »	Risques	Inondations par débordement des cours d'eau de la Seine et l'Eure. Interception des zonages verts du PPRI de la Boucle de Poses.	Risque d'aggraver les risques d'inondation	Traverser la vallée de l'Eure et de la Seine par un viaduc. Minimiser les remblais en zone inondable.

3.1.3 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche du SCoT Seine Eure Forêt de Bord, les « Iles et Berges de la Seine dans l'Eure » (FR2302007), est situé à environ 600 m de la bande d'EPDUP au niveau de la traversée de la Seine à Pîtres. En l'absence d'impact indirect des modifications du SCoT sur cette zone, la mise en compatibilité n'aura 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 Seine Eure Forêt de Bord, la mise en compatibilité consiste en un renforcement des dispositions, par adjonction dans le rapport de présentation et dans le document d'orientations générales (DOG), 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 rapport de présentation. La mise en compatibilité de ce document se résume donc en une simple mise à jour de l'historique du projet.

Quant au DOG, la mise en compatibilité est un complément sur les orientations prescriptives en matière de protection des « espaces naturels remarquables (indice 1) » et l'intégration du risque inondation dans les projets d'aménagement.

Les « espaces naturels remarquables (indice 1) », définis dans le SCoT Seine Eure Forêt de Bord, sont « soit des périmètres, soit des localisations ponctuelles, dans lesquels les occupations et utilisations du sol sont limitées aux actions de gestion et de mise en valeur du biotope. »

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 Communauté d'Agglomération Seine Eure.

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



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 Seine Eure Forêt de Bord.

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

- Eaux superficielles,
- Risques naturels,
- 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 territoire du SCoT Seine-Eure Forêt de Bord couvre les 29 communes de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, les 7 communes de la communauté de communes Seine-Bord et la commune de Portejoie.

Il s'applique à 8 communes concernées par le projet : Alizay, Les Damps, Igoville, Incarville, Léry, Le Manoir, Le Vaudreuil et Val-de-Reuil.

Il a été approuvé le 14 décembre 2011.

3.3.2 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte 5 talwegs d'orientation nord ouest-sud est et 2 cours d'eau : la Seine et l'Eure sur les 8 communes du SCoT Seine Eure Forêt de Bord.

3.3.3 Risques naturels

La bande EPDUP traverse la vallée de la Seine et l'Eure, qui comprend des zones inondables. Elle est concernée principalement par les zonages verts du Périmètre de Protection du Risque d'inondation (PPRI) de la Boucle de Poses. Ces zonages correspondent à des secteurs non urbanisés, soumis à un aléa inondation et voués à l'expansion des crues.

3.3.4 Patrimoine naturel

La bande EPDUP traverse majoritairement des milieux boisés : la forêt de Bord Louviers et le Bois de Rouville ; et des milieux aquatiques avec la Seine et l'Eure et les zones humides de part et d'autre de ces cours d'eau.

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

Type de ZNIEFF	Nom de la ZNIEFF	Principaux enjeux
I	La ferme de l'Essart	Pelouses calcicoles, prairies, et cortège floristiques inféodés à ces deux milieux
	Les Vauloines	Peuplements forestiers, espèces floristiques très rares et vulnérables régionalement
	Les îles longues raies	Boisements et espèces floristiques très rares régionalement
II	La forêt de Longboel, le Bois des Essarts	Habitats diversifiés, avec des cortèges acidiphiles, neutrophiles et calcicoles. Zones de refuge pour la faune.
	La forêt de Bord, la forêt de Louviers, le bois de Saint Didier	Milieux boisés, landes et quelques coteaux calcicoles. Flore riche et diversifiée. Grande diversité d'oiseaux. Enjeux chiroptérologiques (chasse et gîtes), herpétologiques et entomologiques.

Concernant le réseau écologique, on note que :

- La forêt de Bord Louviers constitue un réservoir de biodiversité de milieux boisés identifié par le SRCE de Haute Normandie ;
- Un corridor de milieux calcicoles identifié par le SRCE de Haute Normandie est présent en lisière de la forêt de Bord Louviers ;

- Le bois de Rouville et les coteaux boisés de la Garenne de l'Essart sont identifiés comme réservoir de biodiversité des milieux boisés par le SRCE de Haute Normandie ;
- Un réservoir de biodiversité calcicole identifié par le SRCE de Haute Normandie est présent au sud-ouest de la ferme de l'Essart ;
- Des corridors sylvo-arborés, calcicoles et silicicoles sont présents dans ce secteur ;
- Un réservoir de biodiversité humide est présent au sud de la voie ferrée Paris-Rouen, mais hors de la bande EPDUP.

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

- Lépidoptères : Sylvain azuré et Tabac d'Espagne en lisière de forêt et Ecaille chinée à proximité des berges de l'Eure ;
- Orthoptères : Criquet des pins en lisière de forêt de Bord Louviers ; Barbitiste des bois au niveau de la fosse aux loups et Méconème scutigère au niveau de la ferme de l'Essart ;
- Avifaune : Engoulevent d'Europe, Pic noir, Bondrée apivore, Epervier d'Europe et Chouette chevêche en lisière de forêt de Bord Louviers ;
- Chiroptères : Murin à oreilles échancrées, Murin de Natterer, Oreillard roux, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl. La lisière de la forêt de Bord constitue une zone de déplacements importants pour les chiroptères. Un gîte a de plus été identifié au niveau de la maison forestière de Léry.
- Amphibiens : Crapaud calamite au niveau de la Haye Adam ;
- Oiseaux : OEdicnème criard et Vanneau huppé au sud de la RD321, OEdicnème criard et Chouette chevêche entre la Seine et l'Eure, Engoulevent d'Europe au niveau du bois de Rouville ;
- Mammifères terrestres dans le bois de Rouville et les coteaux boisés de la Garenne de l'Essart : Ecureuil roux.

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

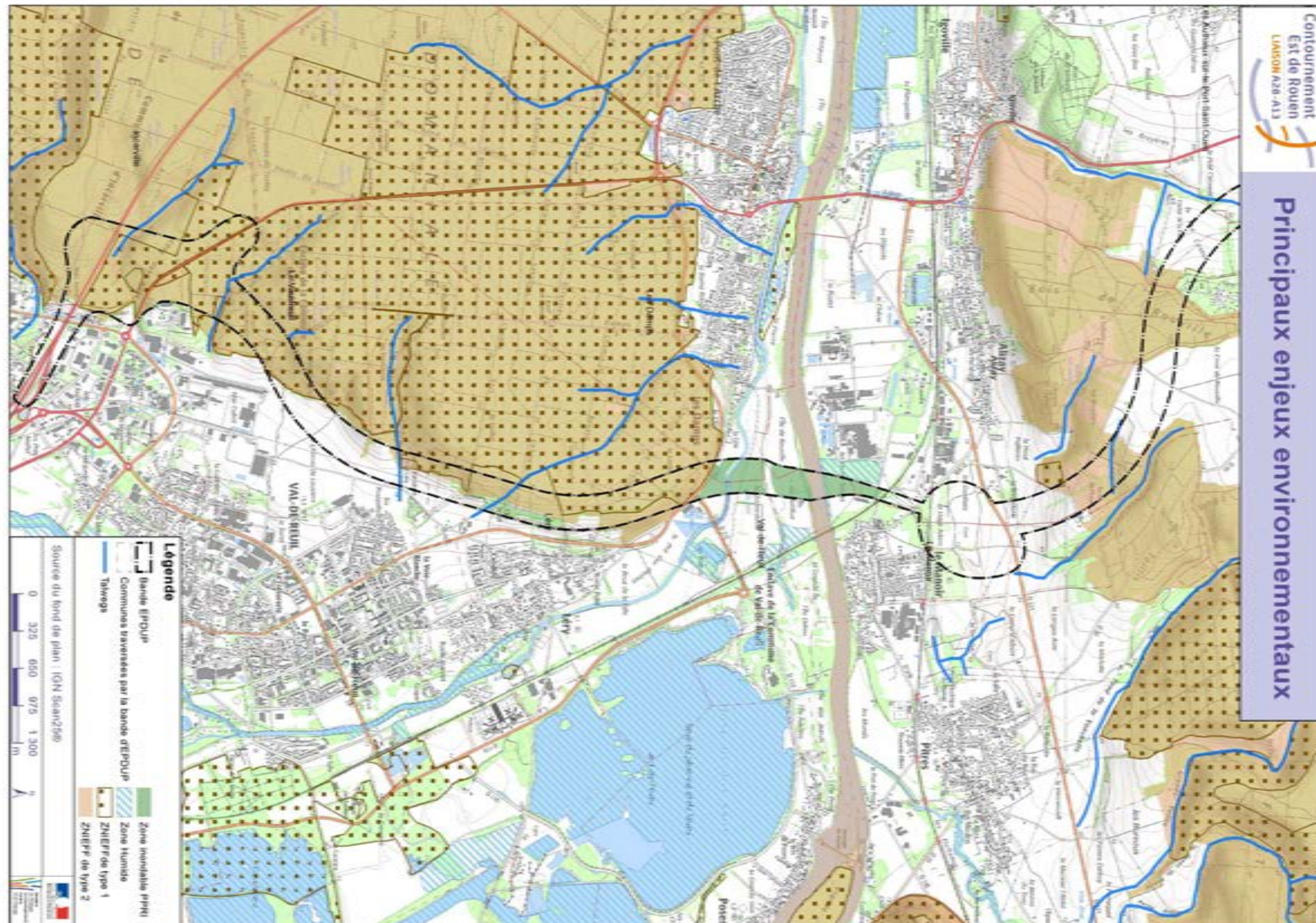


FIGURE 6: PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE EPDUP SUR LE SCOT SEINE EURE FORET DE BORD

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 Seine Eure Forêt de Bord 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 Générales (DOG) 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 5 talwegs et les cours d'eau : la Seine et l'Eure, et les zones humides de part et d'autre de ces cours d'eau.


La vallée de la Seine et l'Eure est un élément de la trame bleue. Le projet traverse cette vallée par un viaduc, ouvrage de moindre impact sur les milieux aquatiques. Les espaces remarquables (indice 1) de la trame bleue ne sont pas traversés par le projet.


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


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

 Recourir à la solution constructive du viaduc, en limitant le nombre de piles dans les lits mineurs des cours d'eau pour les traversées de la Seine et de l'Eure, 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 au niveau de la Seine et de l'Eure, et à 2l/s/ha pour le reste du tracé. Mesurer les incidences du projet sur les écoulements superficiels des cours d'eau et talwegs (aspect quantitatif).

 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 les traversées de la Seine et de l'Eure :

- 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.

3.4.2 Risques naturels

Impacts

Le projet passe dans plusieurs zones inondables au niveau de la vallée de la Seine et de l'Eure, qui sont incluses dans le PPRI de la Boucle de Poses.

Les impacts sont de plusieurs types :

- La création de piles en zone inondable et de piles supplémentaires dans les lits mineurs de cours d'eau qui modifient de façon négligeable l'écoulement et le niveau des crues, d'après la modélisation hydraulique réalisée ;
- L'imperméabilisation de surface qui ne permet plus à l'eau de s'infiltrer sur ces zones et qui ruisselle.

Mesures

↓ Respecter les dispositions issues des PPR en phase d'exploitation, ainsi que durant les travaux.

↓ Concevoir un système d'assainissement des eaux pour le traitement des eaux ruisselant sur les zones imperméabilisées avec un débit de fuite maximum (fixé à 2l/s/ha à l'exception de la Seine et de l'Eure qui est à 10l/s) limitant la concentration des eaux.

↓ Rétablir les écoulements des axes de concentration des ruissellements afin de ne pas interrompre les écoulements et ainsi créer des zones inondées.

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 par création et/ou acquisition et/ou mise en conventionnement des milieux humides et aquatiques en lien avec les zones inondables.

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

3.4.3 Patrimoine naturel

Impacts

La bande traverse 2 ZNIEFF de type II et 2 ZNIEFF de type I au niveau de la forêt de Bord-Louviers et du Bois de Rouville constituant aussi des espaces naturels remarquables (indice 1).

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 calcicoles).

Mesures

👁️ Réaliser une expertise arboricole des milieux boisés du bois de Rouville et de la forêt du Bord-Louviers 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 du bois de Rouville, de la forêt de Bord-Louviers et de la vallée de la Seine-Eure afin d'éviter les impacts de destruction et de dégradation des habitats et des espèces en phase chantier. Ce balisage se traduit par la pose de clôtures pérennes autour des zones sensibles qui excluent les zones de circulation des engins et de stockage de matériel.

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

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

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

Le site Natura 2000 le plus proche du ScoT Seine Eure Forêt de Bord, les « Iles et Berges de la Seine dans l'Eure » (FR2302007), est situé à environ 600 m de la bande d'EPDUP au niveau de la traversée de la Seine à Pîtres. En l'absence d'impact indirect des modifications du SCoT sur cette zone, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC). Ainsi, les modifications effectuées dans le SCoT ne pourraient avoir un impact qu'indirect sur la ZSC.

Cependant, compte tenu de la localisation de la ZSC, et de la définition de mesures d'évitement et de réduction, notamment afin de limiter les risques de dégradation des milieux naturels présents à proximité des zones de travaux, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

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

3.6 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 7: 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, et que les mesures compensatoires sont réalisées en cohérence avec les surfaces réellement impactées.

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 suivie 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 :
 - Surface naturelle urbanisée ;
 - Surface imperméabilisée en zone inondable d'après les zonages PPRI.
- Réalisation du projet (avant modification du SCoT) :
 - Emprise du projet par type de zone au sein du SCoT ;
 - Surface de compensation par type de zone au sein du SCoT.

Au-delà de ces calculs liés au projet et à l'évolution de la modification du document d'urbanisme, il apparaît intéressant de suivre à chaque étape les surfaces de chaque type de zone. Ce suivi sera 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 du SCoT Seine Eure Forêt de Bord.

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

TABLEAU 1:EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCOT SEINE EURE FORET DE BORD

	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 territoire du SCoT (ha)
Surface naturelle (boisement, zone humide, ...)	356	122		
Zone inondable (PPRI)	28,2	7		

Ce suivi sera réalisé par le Maître d'ouvrage en association / partenariat avec les collectivités concernées, notamment la communauté d'agglomération.

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 communauté d'agglomération Seine-Eure. Les études sur lesquelles s'appuie l'étude d'impact sont présentées dans le chapitre 11 « Bibliographie » du tome 2-1 de l'étude d'impact.

La méthodologie s'est inspirée de la réglementation et de retours d'expérience.

La difficulté majeure rencontrée réside dans la nouveauté de la procédure. Ainsi, il apparaît par exemple difficile d'évaluer le degré de précision à apporter. Néanmoins, le fait que l'évaluation environnementale s'appuie sur l'étude d'impact permet de limiter les manquements.

En l'absence de réglementation directement appliquée au cas des évaluations de mise en compatibilité des 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 DOG 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, circonscrites à l'emprise de la bande EPDUP. Cependant, pour appréhender l'impact du projet à l'échelle du SCoT, il apparaît parfois important de donner quelques éléments à l'échelle de la communauté d'agglomération dans cet état initial.