

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

Schéma de Cohérence Territoriale Pays entre Seine et Bray



Sommaire

Liste des figures.....	4
1 Objet du dossier et présentation du projet.....	5
1.1 Objet du dossier	5
1.2 Cadre législatif et réglementaire.....	7
1.2.1 Modalités d'inscription de la bande déclarée d'utilité publique.....	7
1.2.2 Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique.....	7
1.2.3 L'enquête publique	7
1.2.4 Cadre de l'enquête publique unique.....	8
1.2.5 Avis rendus avant approbation.....	8
1.2.6 La Déclaration d'Utilité Publique	8
1.3 Description sommaire du projet	9
1.3.1 Objectifs du projet	9
1.3.2 Principales caractéristiques du projet	9
1.3.3 Principales étapes du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique	9
2 Mise en compatibilité du 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 et d'Objectifs (DOO) 13	
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 Document d'Orientations et d'Objectifs..	16
3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT entre Seine et Bray.....	23

3.1 Résumé non technique.....	23
3.2 Objectifs, contexte réglementaire et contenu de l'évaluation environnementale.....	26
3.2.1 Rappel du contexte réglementaire	26
3.2.2 Objectifs de l'évaluation environnementale	26
3.2.3 Contenu de l'évaluation environnementale.	28
3.3 Analyse de l'état initial de l'environnement	30
3.3.1 Présentation générale du SCoT	30
3.3.2 Eaux superficielles.....	30
3.3.3 Agriculture.....	30
3.3.4 Patrimoine naturel.....	30
3.4 Incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures	32
3.4.1 Eaux superficielles.....	32
3.4.2 Agriculture.....	33
3.4.3 Patrimoine naturel.....	33
3.5 Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000 et mesures	34
3.6 Justification de la mise en compatibilité	34
3.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité.....	35
3.8 Méthodologie, difficultés et limites pour conduire l'évaluation environnementale.....	36

Liste des figures

Figure 1 : Bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dédiée au projet de Liaison A28-A13 et des communes du SCoT entre Seine et Bray 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, carte présentant la variante préférentielle proposée en octobre 2012 et corespondant au tracé de la déclaration d'utilité publique.....	11
Figure 4 : AXE I, Extrait du Document d'orientation et d'objectifs, Document graphique n°2 : les principes de continuités écologiques à préserver et/ou à restaurer ...	14
Figure 5 : Sites Natura 2000 à proximité de la bande au niveau du SCoT entre Seine et Bray	27
Figure 6: Principaux enjeux environnementaux présents au niveau de la bande d'EPDUP sur le SCoT entre Seine et Bray.....	31
Figure 7: Schéma des variantes du projet de liaison A28-A13.....	35

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 le Syndicat Mixte Pays Seine et Bray dans le département de la Seine-Maritime.

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

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

Le projet autoroutier de Liaison A28-A13 s'inscrit sur un territoire dont la politique d'aménagement est régie par 3 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), document d'urbanisme de portée géographique plus large que la commune :

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

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

A l'heure actuelle, la zone dédiée au projet s'étend sur une bande d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (EPDUP), bande de 300 mètres de large en dehors des points d'échanges. Les modifications apportées à ces documents sont indispensables à la bonne conduite du projet.

Le SCoT entre Seine et Bray compte 3 communes traversées par le projet de liaison A28-A13. Il s'agit de :

- Quincampoix ;
- Préaux ;
- Bois l'Evêque.

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

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

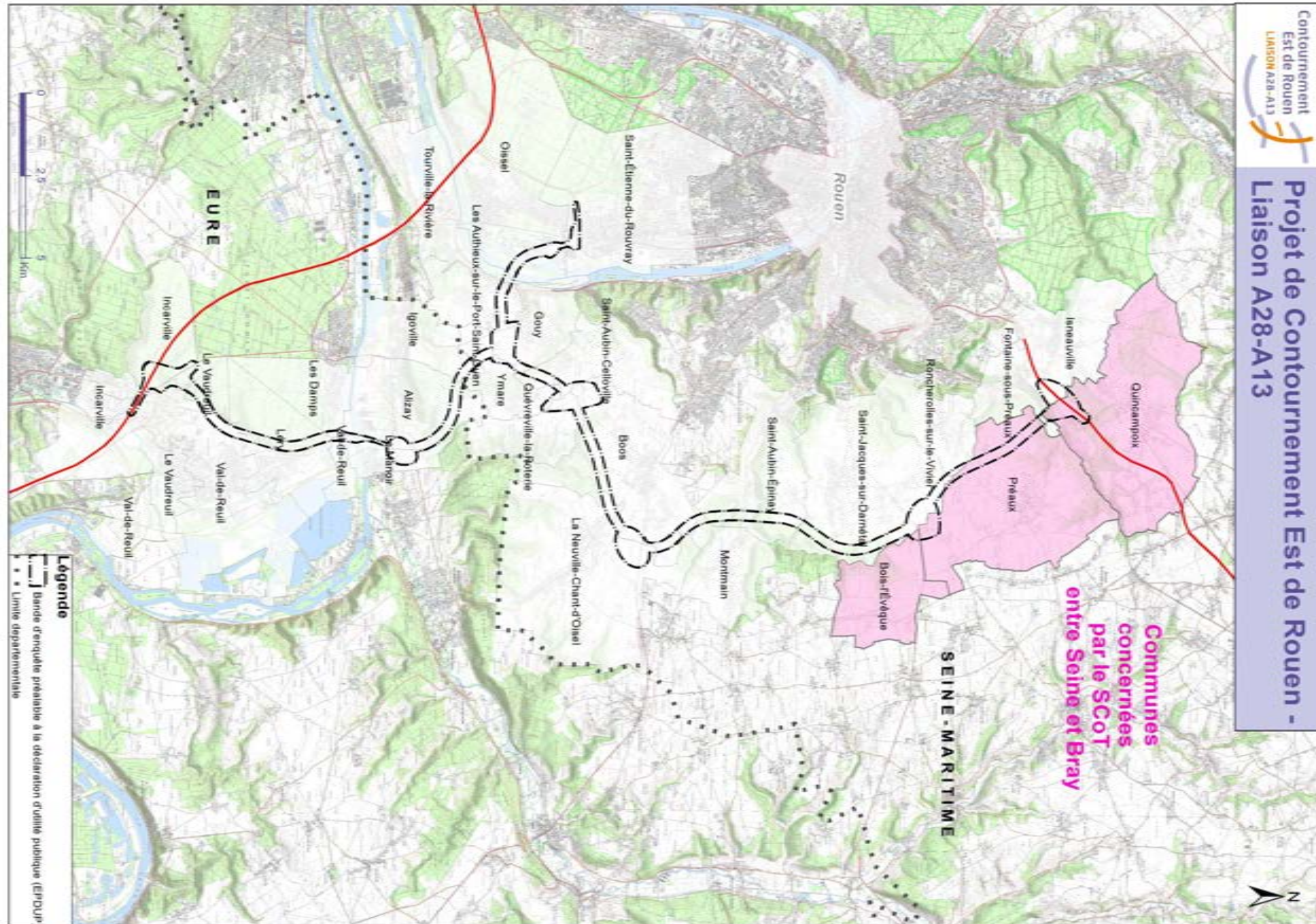


FIGURE 1 : BANDE D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DEDIEE AU PROJET DE LIAISON A28-A13 ET DES COMMUNES DU SCOT ENTRE SEINE ET BRAY CONCERNEES PAR CELLE-CI

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 Intercommunale 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.liasona28a13.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

Le Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray, qui regroupe les Communautés de Communes des Portes Nord-Ouest de Rouen, du Moulin d'Écalles et du Plateau de Martainville, est couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays entre Seine et Bray approuvé le 24 novembre 2014.

La mise en compatibilité du SCOT du Pays entre Seine et Bray 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 et de manière positive à plusieurs reprises dans les pièces constitutives du rapport de présentation détaillées ci-après :

Diagnostic territorial

Le contournement Est- Liaison A28-A13 est exposé de manière positive comme l'un « des projets régionaux majeurs qui impacteront le Territoire à long terme » (page 21). L'enjeu futur identifié est de « gérer la mise en service de la liaison A28-A13 » (page 83).

Il est précisé :

« Le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 est un projet routier qui, depuis une trentaine d'années, est envisagé pour permettre de répondre à la problématique d'engorgement routier de l'agglomération rouennaise dans sa partie Est.

Compte-tenu de la situation de nœud routier, que constitue Rouen, le contournement Est/liaison A28-A13 est de nature à apporter de grandes améliorations, notamment en raison des deux nouveaux franchissements de Seine prévus dans le projet, l'un en amont de Rouen, l'autre dans les secteurs de Louviers/Val-de-Reuil.

Le débat public organisé en 2005, pour mesurer l'opportunité et mieux partager les objectifs et les caractéristiques du projet, a permis de mettre en évidence clairement la nécessité :

- d'une liaison directe entre les autoroutes A28 et A13 ;
- d'un franchissement de Seine afin de permettre le raccordement direct avec la Rive-Gauche de Rouen.

Ce débat a aussi été l'occasion de mieux identifier les divers enjeux du projet, notamment sur le plan environnemental et a donc conclu à la poursuite d'études sur les différentes dimensions du projet et ses différentes variantes de tracé.

Le projet doit répondre aux 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.
- 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.
- Délester l'autoroute A13 d'une partie du trafic de transit Nord-Sud entre A28 et A13.

Ce contournement essentiel doit donc répondre en priorité à des objectifs de décongestionnement du trafic, en détournant le grand trafic de transit du centre de l'agglomération de Rouen, mais il s'inscrit également dans une logique plus large d'aménagement urbain » (pages 21 et 22).

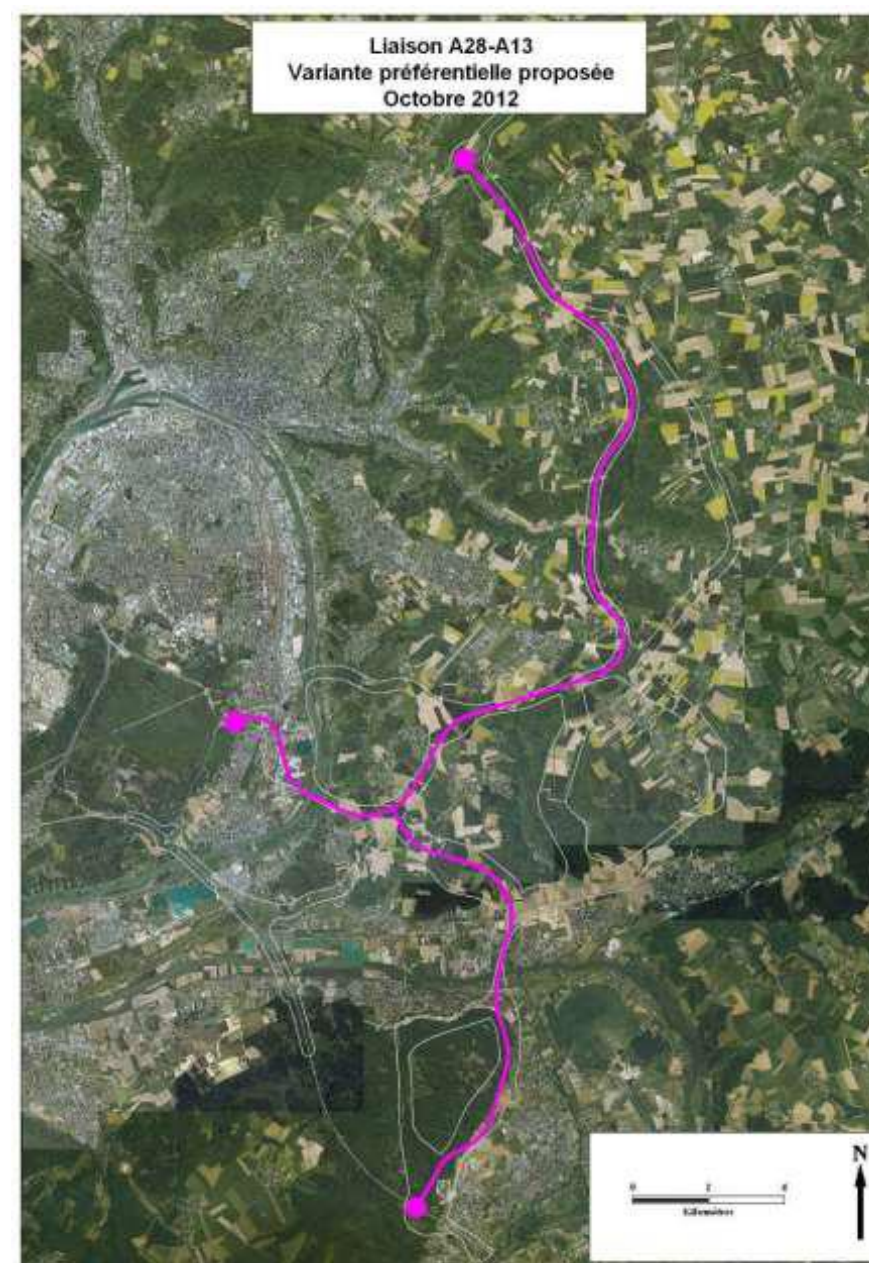


FIGURE 3 : EXTRAIT DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL, CARTE PRESENTANT LA VARIANTE PREFERENTIELLE PROPOSEE EN OCTOBRE 2012 ET COORESPONDANT AU TRACE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Etat initial de l'environnement

Le projet de Contournement Est- Liaison A28-A13 est pris en compte dans l'Etat initial de l'Environnement qui en souligne :

- **les risques** avec une pression foncière d'ores et déjà importante. Le projet de la nouvelle infrastructure s'implante sur les Plateaux de périphérie d'agglomération Rouennaise. « Ils sont, ou seront soumis (projet de contournement Est), à une pression foncière importante et à une urbanisation croissante » (page 19).
- **les bénéfices attendus sur la qualité de l'air** : « Véritable projet de contournement, et bien que situé en limite Est du Pays, ce projet pourrait avoir un impact sur le trafic local, par le détournement des véhicules empruntant l'A28 et le centre de Rouen » (page 138).

Les études du Contournement Est de Rouen sont de plus listées dans les sources ayant permis d'identifier les mares des milieux structurants des continuums (pages 48 et 79).

La synthèse globale et territorialisée

La synthèse globale et territorialisée mentionne de façon explicite le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13. Il constitue :

- **Une clef de lecture** pour comprendre l'évolution du territoire et l'urbanisation le long des grands axes routiers. Il est précisé que le découpage du territoire en 6 secteurs tient compte de la « problématique autoroutière (liée à l'A28, et dans le futur au projet de contournement Est/liaison A28-A13) : forte pression urbaine sur l'axe de l'A28 qui s'est traduit ces dernières années par une activité importante de création de logements » (page 6).
- **Un atout** « en termes de développement économique » (page 27).

Il est noté que le « projet de liaison A28-A13 - contournement Est de l'agglomération [...] pourra fortement impacter cette partie du territoire d'un point de vue physique » (page 19).

Justification des choix retenus

La justification des choix retenus pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le Document d'Orientation et d'Objectif intègre le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 mais ne conditionne pas le projet de territoire à la réalisation de la nouvelle infrastructure.

Il est rappelé que « le territoire pourra être fortement impacté par un certain nombre de projets, d'infrastructures métropolitaines notamment : Liaison A28-A13 – Contournement Est.

[...] La question de leur intégration dans le projet de SCoT a donc été posée régulièrement. Mais force est de constater que ces projets ne dépendent pas d'une maîtrise d'ouvrage locale, que leur temporalité est souvent en dehors du temps du SCoT, et que les conditions de faisabilité ou la détermination de leurs impacts restaient largement à préciser. Les élus du SCoT ont donc fait le choix de ne pas conditionner leur propre projet de territoire à la réalisation de ces grandes infrastructures.

Pour autant il ne s'agissait pas non plus d'évacuer ces projets de la réflexion notamment en phase prospective. La question a donc été de juger si ces infrastructures pouvaient à l'avenir conforter l'orientation du SCoT et inversement les élus ont veillé à ce que le projet du SCoT n'ait pas un impact rédhibitoire vis-à-vis de ces projets. Par le biais du SCoT, à l'occasion de son suivi et dans le cadre du nécessaire dialogue entre les territoires de la grande aire urbaine de Rouen, les élus du Pays entendent bien participer pleinement à la réflexion visant à préparer la réalisation de ces projets. » (page 8).

L'évaluation environnementale du Schéma de Cohérence Territoriale Pays entre Seine et Bray

L'évaluation environnementale du Schéma de Cohérence Territoriale Pays entre Seine et Bray tient compte du projet de Contournement Est – Liaison A28-A13 en le positionnant comme un projet majeur et structurant pour l'aménagement du territoire.

Il est noté que « Le projet de Contournement Est - Liaison A28/A13, inscrit dans le SCoT (diagnostic territorial) doit donc répondre en priorité à des objectifs de décongestionnement du trafic, en détournant le grand trafic de transit du centre de l'agglomération de Rouen, mais il s'inscrit également dans une logique plus large d'aménagement urbain. En effet, l'accessibilité aux zones d'emploi, difficile, en particulier sur Rouen et la Rive Gauche, en voiture particulière comme en transports collectifs, devrait être amélioré par le projet. Il devrait permettre en outre de désengorger les axes pénétrants (RN31, RD6014, RD6015) rendant possibles leur requalification, la réorganisation des circulations avec notamment un TCSP (Transport en Commun en Site Propre), la mise en place de parkings de rabattement...

Quelle que soit la rapidité avec laquelle ce projet majeur sera établi, il nécessitera une implication forte des Collectivités du territoire afin de gérer au mieux les impacts positifs et négatifs. Compte-tenu de son caractère éminemment interterritorial, cette gestion ne peut s'envisager que dans un cadre concerté avec les autres territoires concernés dans l'aire urbaine de Rouen, la CREA et la Communauté d'Agglomération Seine-Eure en tête » (page 78 de l'évaluation environnementale).

Conclusions sur le rapport de présentation

D'une manière générale : Le rapport de présentation prend en compte de manière positive le projet en mesurant les impacts et en intégrant le projet dans la réflexion prospective du développement du territoire.

Toutefois le parti d'urbanisme retenu consiste à ne pas conditionner le projet de territoire à la liaison A28-A13.

Le rapport de présentation est cohérent avec la réalisation du 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 est construit en tenant compte de l'infrastructure du projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28/A13, tel que rappelé préalablement.

La liaison A28-A13 n'étant pas constitutive du projet de territoire, elle n'est pas mentionnée dans le PADD et il ne semble pas indispensable de l'évoquer spécifiquement : En limite du Pays entre Seine et Bray, la liaison A28-A13 se situe sur quelques kilomètres au sein d'un nombre limité de communes (Quincampoix, Préaux et Bois l'Evêque).

Les secteurs concernés par la nouvelle infrastructure autoroutière étant aujourd'hui des espaces naturels et agricoles, le projet entre cependant en interaction avec les orientations suivantes du PADD :

- La préservation des espaces agricoles stratégiques (page 24),
- le souhait de ne pas créer de nouvelles fragmentations avec une réflexion approfondie sur la création de nouvelles infrastructures (page 42).

En réponse au souhait du SCoT de préserver ses espaces naturels et agricoles et de ne pas créer de nouvelles fragmentations, le projet de contournement s'inscrit dans une démarche environnementale qui prévoit notamment les mesures suivantes :

- Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage.
- Limiter les emprises sur les terres agricoles.
- Réaliser un aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF).

Ces différentes mesures permettent d'inscrire le projet dans une volonté de préservation des milieux naturels et agricoles et rejoignent les objectifs du SCoT.

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

Conclusions sur le PADD

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

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

Le Document d'Orientation et d'Objectifs définit des prescriptions à destination des communes et de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme.

Les orientations prescriptives indiquées dans ce document sont des règles d'urbanisme de portée juridique qui s'imposent aux documents d'urbanisme de norme inférieure dont les Plans d'Occupation des Sols et les Plans Locaux d'Urbanisme.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT entre Pays Seine et Bray ne mentionne pas de façon explicite le projet de Contournement Est - Liaison A28-A13.

Hormis l'axe IV consacré à l'attractivité du territoire par une offre résidentielle et de services renouvelée, la réalisation de la nouvelle infrastructure entre en interaction avec l'ensemble des 6 axes développés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs :

- L'axe I : « Rechercher un équilibre entre développement urbain, pérennisation des corridors écologiques, et préservation des paysages »,
- L'axe II : « Organiser l'armature urbaine et la mobilité »
- L'axe III : « Favoriser l'attractivité économique du Pays entre Seine et Bray et équilibrer son développement ».
- L'axe V : « Limiter l'impact foncier des projets de développement »
- L'axe VI : « Gérer les ressources et les risques environnementaux »

Les pages suivantes détaillent l'ensemble de ces axes par rapport au projet de liaison A28-A13.

Axe I- Maintien et la restauration des corridors écologiques du territoire

Continuités écologiques

L'axe I se traduit par l'obligation de traduire dans les documents d'urbanisme locaux les principes de continuités écologiques à préserver.

Une carte spécifique (intégrée ci-contre) présente les espaces de connexion dont deux (espaces de connexion prioritaire) croiseront le futur Contournement Est :

- la vallée du Robec Amont : Préaux, Quincampoix, Morgny-la-Pommeraye (espace de connexion 4)
- la ravine de l'Aubette : Bois-d'Ennebourg, Bois-l'Evêque (espace de connexion 5).

Des continuités étant coupées par le projet autoroutier, les orientations prescriptives en lien avec la cartographie seront à intégrer à la réalisation de la liaison A28-A13.

En réponse au souhait du SCoT de préserver les corridors écologiques du territoire, la démarche environnementale prévoit notamment d'installer des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT jointe au présent document (chapitre 3) et l'étude d'impact du projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 détaillent les impacts, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Protection des mares

L'axe I intègre la préservation des milieux aquatiques et les fonds de vallées et se traduit par l'interdiction stricte du comblement des mares, qu'elles soient d'intérêt écologique ou hydraulique (page 21).

Or le projet de contournement intercepte 2 mares sur la commune de Préaux.

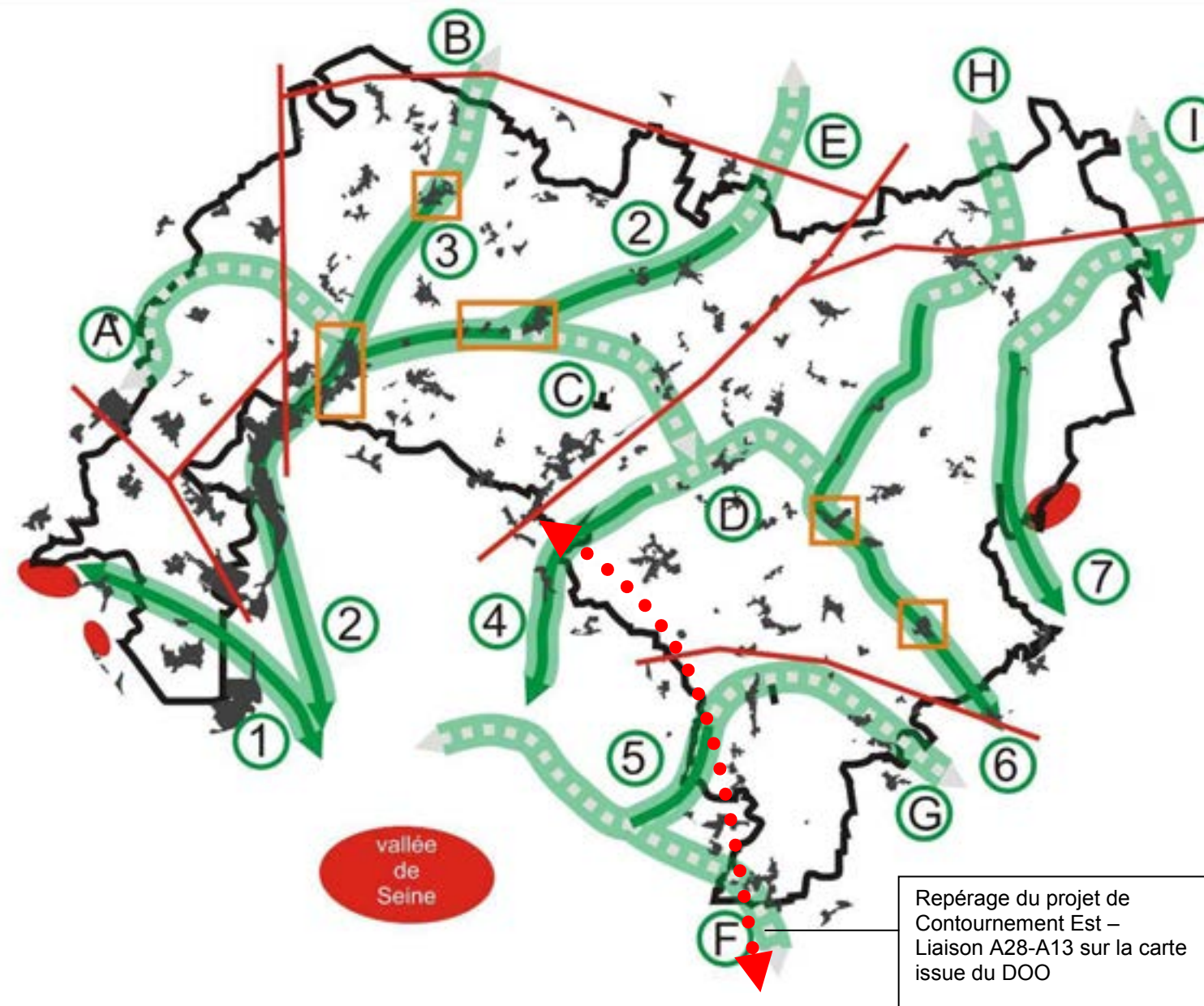
L'interdiction stricte du comblement des mares n'est pas compatible avec le projet de contournement.

En réponse au souhait du SCoT de préserver les corridors écologiques du territoire, la démarche environnementale prévoit les mesures suivantes :

- Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels.
- Compenser les milieux aquatiques et humides détruits.

Ces différentes mesures permettent d'inscrire le projet dans une volonté de préservation des milieux naturels et agricoles et rejoignent les objectifs du SCoT (cf. étude d'impact du contournement et chapitre 3 de ce présent document sur l'évaluation environnementale pour l'analyse détaillée).

FIGURE 4 : AXE I, EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS, DOCUMENT GRAPHIQUE N°2 : LES PRINCIPES DE CONTINUITÉS ECOLOGIQUES A PRESERVER ET/OU A RESTAURER



▪ **Protection des espaces boisés**

L'axe I précise que « les documents d'urbanisme locaux devront favoriser la protection des principaux espaces boisés » (page 22).

Le tracé du Contournement Est traverse les massifs forestiers de Préaux et Quincampoix.

La protection des principaux espaces boisés sans mention de dérogation n'est pas compatible avec le projet de contournement.

▪ **Protection des prairies et haies**

Enfin l'axe 1 comprend la préservation des espaces de prairie et les haies bocagères avec la définition d'orientations prescriptives : « Les espaces de prairies et les haies bocagères devront être préservés dans les documents d'urbanisme locaux. Les communes définiront à l'occasion de la création, modifications, révisions des documents d'urbanisme locaux, les sites stratégiques à préserver, voire à restaurer, parmi cet ensemble de prairies et de haies bocagères, et favoriser la préservation des prairies en limitant les pressions sur ces espaces et sur l'activité d'élevage » (page 23).

La préservation des espaces de prairies et des haies bocagères au sein des documents d'urbanisme locaux sans mention de dérogation n'est pas compatible avec le projet de contournement.

Axe II – Armature urbaine et mobilité

L'axe II comprend des prescriptions pour améliorer l'insertion des nouvelles infrastructures : « La définition des tracés des nouvelles infrastructures nécessitera d'expertiser finement l'impact de ces grands travaux sur l'activité agricole, les paysages et les milieux naturels.

Les zones interstitielles entre infrastructures et agglomérations devront garder un potentiel exploitable.

L'amélioration de la desserte routière devra être conditionnée à la prise en compte des nuisances sonores (dispositifs anti-bruit).

Les nouveaux aménagements relatifs aux infrastructures routières seront soumis à la condition de mise en place de mesures d'intégration paysagère, et de passages à faune adaptés (nécessitant la réalisation d'études spécifiques) dans le cas où le secteur faisant l'objet de travaux est concerné par un corridor écologique » (pages 36 et 37).

Le souhait de mettre en place des prescriptions pour améliorer les nouvelles infrastructures est cohérent avec la réalisation du projet de contournement Est.

Nous renvoyons le lecteur à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT jointe au présent document (chapitre 3) et à l'étude d'impact du projet de Contournement Est-Liaison A28-A13 pour une prise de connaissance détaillée des impacts, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation proposées.

Axe III – Attractivité économique

L'axe III présente des interactions avec la nouvelle infrastructure en imposant des prescriptions réglementaires sur les espaces agricoles qui limitent le mitage : « Le mitage en milieu agricole sera interdit : aucune construction non liée à une activité agricole ou ne bénéficiant à l'activité agricole ne sera autorisée dans les espaces agricoles, sauf le changement de destination de bâtiments agricoles remarquables, de restructuration de l'existant ou de l'implantation d'un équipement d'intérêt général (niveau communal ou intercommunal) lié notamment à la production d'énergie (stations électriques...) ou au traitement des déchets (solides ou liquides) qui peuvent être exceptionnellement implantés dans les espaces agricoles » (page 42).

Les restrictions apposées aux projets en secteurs agricoles ne sont pas compatibles avec le projet de contournement.

Axe V – Impact foncier des projets de développement

Afin d'encadrer les besoins en foncier pour le développement des équipements et des infrastructures, le Document d'Orientation et d'Objectifs « intègre une programmation foncière afin de permettre la réalisation de nouveaux équipements et infrastructures au cours des 20 prochaines années en accompagnement du développement résidentiel.

L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles surfaces sera donc autorisée dans la limite de 40 hectares sur 20 ans, et de l'ordre de 20 hectares maximum au cours des dix premières années de mise en oeuvre du SCoT (à répartir en fonction des besoins locaux), ce qui correspond à l'évolution observée depuis 10 ans » (page 89).

Cette estimation ne tient pas compte du projet de Contournement Est – Liaison A28-A23 dont la bande déclarée d'utilité publique totalise 220 hectares et dont la consommation foncière du tracé théorique porte sur 59 hectares.

Elle n'est pas compatible avec le projet de contournement Est.

Axe VI – Ressources et risques

Afin de préserver les zones humides, le Document d'Orientation et d'Objectifs impose, pour les documents d'urbanisme locaux, l'édition de « règles empêchant toute forme d'occupation des sols pouvant entraîner la destruction ou compromettre les fonctionnalités des zones humides (ouverture à l'urbanisation) » (page 97).

La préservation des zones humides au sein des documents d'urbanisme locaux sans mention de dérogation n'est pas compatible avec le projet de contournement.

Conclusions sur le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT Pays entre Seine et Bray est incompatible avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13 : Certaines prescriptions entraînent une incompatibilité, notamment vis à vis du comblement des mares, de la protection des espaces boisés et des zones humides.

D'une façon générale, en réponse au souhait du SCoT d'améliorer l'insertion des nouvelles infrastructures et de protéger le patrimoine naturel et l'espace agricole, la démarche environnementale comprend des mesures spécifiques (exemples : rétablir les connexions coupées par l'ouvrage, limiter les emprises sur les terres agricoles...).

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

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 du Pays entre Seine et Bray est liée à la réalisation de Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.

- **Le rapport de présentation** intègre de façon explicite la réalisation de la nouvelle infrastructure et ne nécessite pas de mise en compatibilité.
- **Le projet d'Aménagement et de Développement Durable est cohérent avec la réalisation de la liaison A28-A13** qui n'est pas constitutive du projet territorial,
- **Le Document d'Orientations et d'Objectifs est incompatible avec le projet Contournement Est de Rouen – Liaison A28/A13.**
Certaines prescriptions entraînent une incompatibilité, notamment vis à vis du comblement des mares et de la destruction de zones humides. D'autres modifications sont apportées pour renforcer la compatibilité (mitage et foncier par exemple).
Il ne prévoit pas toutes les dispositions nécessaires en matière d'occupation et d'utilisation du sol dans le secteur concerné par le projet. **Il convient donc de mettre le document d'urbanisme en compatibilité.**

2.3 Dispositions prises pour la mise en compatibilité Document d'Orientations et d'Objectifs

Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT du Pays entre Seine et Bray nécessite le renforcement des dispositions de manière à assurer sa compatibilité avec le projet de Contournement Est – Liaison A28-A13.

Par conséquent des mentions faisant explicitement référence aux projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publiques sont intégrées aux pages 20 à 23, 36, 42, 89 et 97.

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

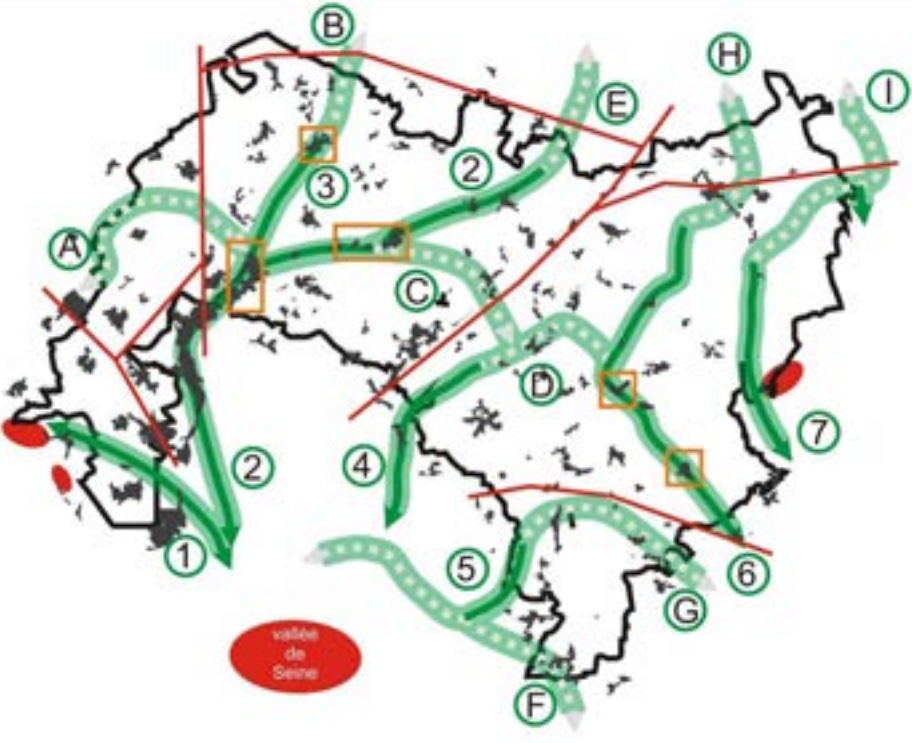






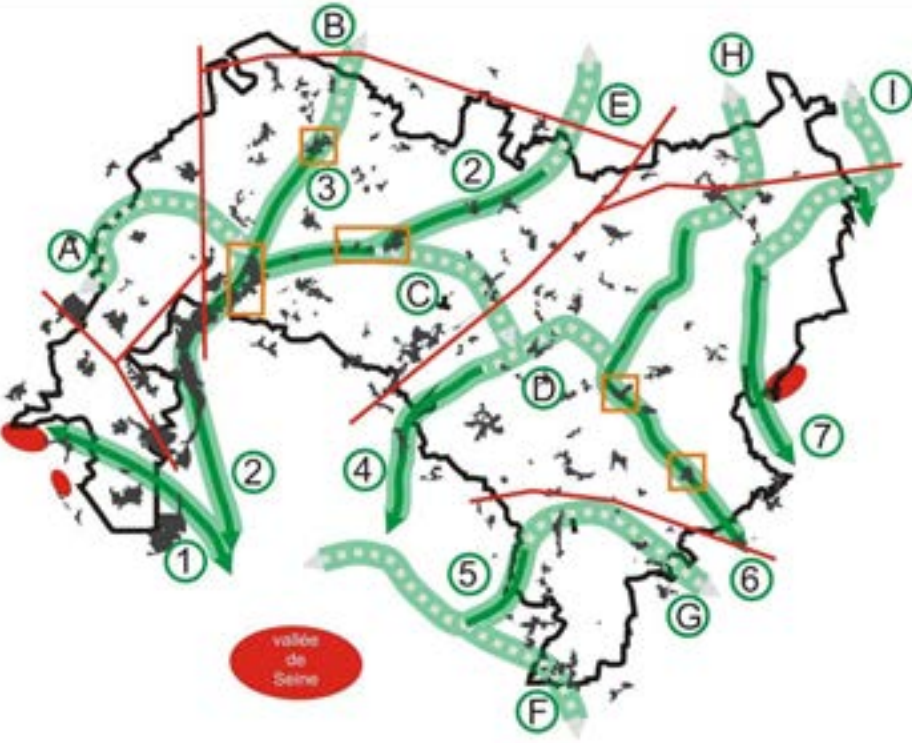






« La situation actuelle avant mise en compatibilité » et « La situation après mise en compatibilité » sont présentées sous forme de tableau, en vis-à-vis l'un de l'autre, et classés selon axes et chapitres.

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

Exemple d'insertion :

Dans ces espaces, les projets déclarés d'utilité publique portés par l'État...

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 20			
<p>I. RECHERCHER UN EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN, PERENNISATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ET PRESERVATION DES PAYSAGES</p>	<p>2 – ASSURER LE MAINTIEN ET LA RESTAURATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE</p> <p>2.1 – PROTEGER LES MILIEUX STRUCTURANTS ET NATURELS DES CONTINUITES ECOLOGIQUES, FONDEMENT DU CARACTERE PAYSAGER</p>	<p>Traduire dans les documents d'urbanisme locaux les principes de continuités écologiques à préserver</p>  <ul style="list-style-type: none">  Continuités écologiques globales  espace de connexion à préserver/conforter ou restaurer  axe diffus secondaire (pas japonais)  Pôle écologique d'importance rég.  coupure forte (fragmentation)  perméabilité urbaine à préserver/restaurer 	<p>Traduire dans les documents d'urbanisme locaux les principes de continuités écologiques à préserver</p>  <ul style="list-style-type: none">  Continuités écologiques globales  espace de connexion à préserver/conforter ou restaurer  axe diffus secondaire (pas japonais)  Pôle écologique d'importance rég.  coupure forte (fragmentation)  perméabilité urbaine à préserver/restaurer <p><i>Concernant les projets d'infrastructures routières déclarés d'utilité publique, ils seront 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>
Page 21			

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
I. RECHERCHER UN EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN, PERENNISATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ET PRESERVATION DES PAYSAGES	2 – ASSURER LE MAINTIEN ET LA RESTAURATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE 2.1 – PROTEGER LES MILIEUX STRUCTURANTS ET NATURELS DES CONTINUITES ECOLOGIQUES, FONDEMENT DU CARACTERE PAYSAGER	<p>Préserver les milieux aquatiques et les fonds de vallées : les cours d'eau, pièces d'eau et leur ripisylve</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les berges des continuités écologiques aquatiques et fonds de vallées non encore urbanisés devront être préservées de toute urbanisation. En complément, le SCoT impose de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir la continuité écologique liée à l'eau, en particulier sur les axes migrateurs importants. - Préserver les zones humides et leurs abords de tout développement susceptible de porter atteinte à leurs fonctions, écologiques et hydrologiques. Ces zones humides, qu'elles soient ou non utilisées à des fins agricoles, devront prioritairement être classées en zone Naturelle dans les PLU. Sauf nécessité liée à l'abreuvement du bétail, et sous réserve de conformité avec le règlement du SAGE, leur destruction par drainage sera également interdite. - Déposer une déclaration préalable dans le cadre de la réalisation de puits et forages <p>Les mares, qu'elles soient d'intérêt écologique ou hydraulique, devront être protégées par l'interdiction stricte de leur comblement. Les mares situées dans des zones urbanisées devront être protégées du développement urbain comme les cours d'eau : une zone tampon devra être définie dans le document d'urbanisme local autour de chaque mare. Une dérogation motivée et exceptionnelle pour les mares situées en zone urbanisée dense pourra être envisagée, avec l'accord d'une autorité compétente.</p>	<p>Préserver les milieux aquatiques et les fonds de vallées : les cours d'eau, pièces d'eau et leur ripisylve</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les berges des continuités écologiques aquatiques et fonds de vallées non encore urbanisés devront être préservées de toute urbanisation. En complément, le SCoT impose de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantir la continuité écologique liée à l'eau, en particulier sur les axes migrateurs importants. - Préserver les zones humides et leurs abords de tout développement susceptible de porter atteinte à leurs fonctions, écologiques et hydrologiques. Ces zones humides, qu'elles soient ou non utilisées à des fins agricoles, devront prioritairement être classées en zone Naturelle dans les PLU. Sauf nécessité liée à l'abreuvement du bétail, et sous réserve de conformité avec le règlement du SAGE, leur destruction par drainage sera également interdite. - Déposer une déclaration préalable dans le cadre de la réalisation de puits et forages <p>Les mares, qu'elles soient d'intérêt écologique ou hydraulique, devront être protégées par l'interdiction stricte de leur comblement. <i>Toutefois, les projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique pourront être admis sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.</i></p> <p>Les mares situées dans des zones urbanisées devront être protégées du développement urbain comme les cours d'eau : une zone tampon devra être définie dans le document d'urbanisme local autour de chaque mare. Une dérogation motivée et exceptionnelle pour les mares situées en zone urbanisée dense pourra être envisagée, avec l'accord d'une autorité compétente.</p>

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
I. RECHERCHER UN EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN, PERENNISATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ET PRESERVATION DES PAYSAGES	<p>2 – ASSURER LE MAINTIEN ET LA RESTAURATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE</p> <p>2.1 – PROTEGER LES MILIEUX STRUCTURANTS ET NATURELS DES CONTINUITES ECOLOGIQUES, FONDEMENT DU CARACTERE PAYSAGER</p>	<p>Préserver les milieux boisés et les milieux ouverts :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les continuités écologiques liées aux milieux boisés et aux milieux ouverts sont constituées par des éléments linéaires ou ponctuels qui permettent une connexion entre les réservoirs de biodiversité identifiés. Leur localisation est indicative sur le document graphique n°2. Leur contour sera défini par les documents d'urbanisme à l'échelle locale ou par délibération de la Collectivité (article L 123-1-5 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme).</p> <p>Afin d'identification, il s'agit plus précisément des :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réservoirs de biodiversité prioritaires pour le SCoT : les sites Natura 2000, les sites concernés par un Arrêté de Protection de Biotope et les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1. Ils devront être protégés en tant qu'espaces naturels de qualité, et préservés de toute nouvelle urbanisation. - Les zones boisées, zones en mutations, landes xérophiles à mésophiles, landes acidiphiles, pelouses calcicoles et milieux associés forment également des réservoirs de biodiversité à préserver ou des corridors écologiques qui participent au maintien et au développement de la diversité écologique. <p>Le SCoT impose d'interdire le mitage et le développement de nouvelles extensions urbaines linéaires qui fragmentent ces milieux. Des extensions urbaines limitées, des équipements publics pourront cependant être admis sous réserve d'une évaluation des impacts et de l'établissement, le cas échéant, de mesures compensatoires. Les PLU devront matérialiser des coupures d'urbanisation afin de rompre le développement de l'habitat sous forme linéaire et la fragmentation des continuités.</p> <p>Les documents d'urbanisme locaux devront favoriser la protection des principaux espaces boisés. Il pourra s'agir notamment d'instituer par le biais du zonage et/ou du règlement des zones tampons ou des reculs de profondeur adaptée vis-à-vis des constructions.</p>	<p>Préserver les milieux boisés et les milieux ouverts :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les continuités écologiques liées aux milieux boisés et aux milieux ouverts sont constituées par des éléments linéaires ou ponctuels qui permettent une connexion entre les réservoirs de biodiversité identifiés. Leur localisation est indicative sur le document graphique n°2. Leur contour sera défini par les documents d'urbanisme à l'échelle locale ou par délibération de la Collectivité (article L 123-1-5 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme).</p> <p>Afin d'identification, il s'agit plus précisément des :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réservoirs de biodiversité prioritaires pour le SCoT : les sites Natura 2000, les sites concernés par un Arrêté de Protection de Biotope et les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1. Ils devront être protégés en tant qu'espaces naturels de qualité, et préservés de toute nouvelle urbanisation. - Les zones boisées, zones en mutations, landes xérophiles à mésophiles, landes acidiphiles, pelouses calcicoles et milieux associés forment également des réservoirs de biodiversité à préserver ou des corridors écologiques qui participent au maintien et au développement de la diversité écologique. <p>Le SCoT impose d'interdire le mitage et le développement de nouvelles extensions urbaines linéaires qui fragmentent ces milieux. Des extensions urbaines limitées, des équipements publics pourront cependant être admis sous réserve d'une évaluation des impacts et de l'établissement, le cas échéant, de mesures compensatoires. Les PLU devront matérialiser des coupures d'urbanisation afin de rompre le développement de l'habitat sous forme linéaire et la fragmentation des continuités.</p> <p>Les documents d'urbanisme locaux devront favoriser la protection des principaux espaces boisés. Il pourra s'agir notamment d'instituer par le biais du zonage et/ou du règlement des zones tampons ou des reculs de profondeur adaptée vis-à-vis des constructions.</p> <p><i>Toutefois, les projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique pourront être admis sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.</i></p>

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 23			
I. RECHERCHER UN EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN, PERENNISATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES, ET PRESERVATION DES PAYSAGES	<p>2 – ASSURER LE MAINTIEN ET LA RESTAURATION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE</p> <p>2.1 – PROTEGER LES MILIEUX STRUCTURANTS ET NATURELS DES CONTINUITES ECOLOGIQUES, FONDEMENT DU CARACTERE PAYSAGER</p>	<p>Préserver les espaces de prairie et les haies bocagères :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les espaces de prairies et les haies bocagères devront être préservés dans les documents d'urbanisme locaux. Les communes définiront à l'occasion de la création, modifications, révisions des documents d'urbanisme locaux, les sites stratégiques à préserver, voire à restaurer, parmi cet ensemble de prairies et de haies bocagères, et favoriser la préservation des prairies en limitant les pressions sur ces espaces et sur l'activité d'élevage.</p> <p>Recommandations</p> <p>Les collectivités et EPCI compétents pourront mobiliser, dans le cadre de leur document d'urbanisme, des outils visant à renforcer la protection de ces prairies et haies bocagères stratégiques, comme par exemple les Espaces Boisés Classés, les Zones Agricoles de Protection (ZAP), les Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN).</p>	<p>Préserver les espaces de prairie et les haies bocagères :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Les espaces de prairies et les haies bocagères devront être préservés dans les documents d'urbanisme locaux. Les communes définiront à l'occasion de la création, modifications, révisions des documents d'urbanisme locaux, les sites stratégiques à préserver, voire à restaurer, parmi cet ensemble de prairies et de haies bocagères, et favoriser la préservation des prairies en limitant les pressions sur ces espaces et sur l'activité d'élevage.</p> <p><i>Les projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique pourront être admis sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.</i></p> <p>Recommandations</p> <p>Les collectivités et EPCI compétents pourront mobiliser, dans le cadre de leur document d'urbanisme, des outils visant à renforcer la protection de ces prairies et haies bocagères stratégiques, comme par exemple les Espaces Boisés Classés, les Zones Agricoles de Protection (ZAP), les Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN).</p>
Page 36			
II. ORGANISER L'ARMATURE URBAINE ET LA MOBILITE	<p>2 – FACILITER LES DEPLACEMENTS SUR LE RESEAU ROUTIER DU TERRITOIRE</p> <p>2.2 – AMELIORER LA DESSERTE ROUTIERE DU TERRITOIRE</p>	<p>Améliorer l'insertion des nouvelles infrastructures :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>La définition des tracés des nouvelles infrastructures nécessitera d'expertiser finement l'impact de ces grands travaux sur l'activité agricole, les paysages et les milieux naturels.</p> <p>Les zones interstitielles entre infrastructures et agglomérations devront garder un potentiel exploitable.</p> <p>L'amélioration de la desserte routière devra être conditionnée à la prise en compte des nuisances sonores (dispositifs anti-bruit).</p> <p>Les nouveaux aménagements relatifs aux infrastructures routières seront</p>	<p>Améliorer l'insertion des nouvelles infrastructures :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>La définition des tracés des nouvelles infrastructures nécessitera d'expertiser finement l'impact de ces grands travaux sur l'activité agricole, les paysages et les milieux naturels.</p> <p><i>Les impacts ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées seront dûment évalués dans le cadre de l'étude d'impact du dossier de Déclaration d'Utilité Publique.</i></p>

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
Page 42			
III. FAVORISER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DU PAYS ENTRE SEINE ET BRAY ET EQUILIBRER SON DEVELOPPEMENT	1 – SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE LOCALE ET CONFORTER SON CARACTERE MULTIFONCTIONNEL (ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL) 1.1 – PRESERVER LES ESPACES AGRICOLES	<p>Préserver les espaces agricoles en limitant le mitage :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Le mitage en milieu agricole sera interdit : aucune construction non liée à une activité agricole ou ne bénéficiant à l'activité agricole ne sera autorisée dans les espaces agricoles, sauf le changement de destination de bâtiments agricoles remarquables , de restructuration de l'existant ou de l'implantation d'un équipement d'intérêt général (niveau communal ou intercommunal) lié notamment à la production d'énergie (stations électriques...) ou au traitement des déchets (solides ou liquides) qui peuvent être exceptionnellement implantés dans les espaces agricoles.</p>	<p>Préserver les espaces agricoles en limitant le mitage :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Le mitage en milieu agricole sera interdit : aucune construction non liée à une activité agricole ou ne bénéficiant à l'activité agricole ne sera autorisée dans les espaces agricoles, sauf le changement de destination de bâtiments agricoles remarquables , de restructuration de l'existant ou de l'implantation d'un équipement d'intérêt général (niveau communal ou intercommunal) lié notamment à la production d'énergie (stations électriques...) ou au traitement des déchets (solides ou liquides) qui peuvent être exceptionnellement implantés dans les espaces agricoles.</p> <p><i>En dehors des cas prévus dans l'alinéa précédent, seule sera autorisée la mise en œuvre de projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.</i></p>
Page 89			
V - LIMITER L'IMPACT FONCIER DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT	2 – ORGANISER DES EXTENSIONS URBAINES RESIDENTIELLES PLUS ECONOMES EN	<p>Les besoins en foncier pour le développement des équipements et des infrastructures :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Le SCoT intègre une programmation foncière afin de permettre la réalisation de nouveaux équipements et infrastructures au cours des 20 prochaines</p>	<p>Les besoins en foncier pour le développement des équipements et des infrastructures :</p> <p>Orientations prescriptives</p> <p>Le SCoT intègre une programmation foncière afin de permettre la réalisation de nouveaux équipements et infrastructures au cours des 20 prochaines</p>

EXTRAIT DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Axe	Chapitre	Situation actuelle avant mise en compatibilité	Situation après mise en compatibilité
	FONCIER 2.3 – LIMITER LA CONSOMMATION DE NOUVEAUX ESPACES (LOGEMENTS, EQUIPEMENTS, INFRASTRUCTURES)	années en accompagnement du développement résidentiel. Compte-tenu de son niveau d'équipement actuel et des besoins futurs émergents (petite enfance, prise en compte du vieillissement, etc...), compte-tenu que la consommation foncière par les équipements publics locaux est comparativement faible par rapport aux autres secteurs, le SCoT ne fixe pas un objectif de réduction spécifique. L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles surfaces sera donc autorisée dans la limite de 40 hectares sur 20 ans, et de l'ordre de 20 hectares maximum au cours des dix premières années de mise en œuvre du SCoT (à répartir en fonction des besoins locaux), ce qui correspond à l'évolution observée depuis 10 ans.	années en accompagnement du développement résidentiel. Compte-tenu de son niveau d'équipement actuel et des besoins futurs émergents (petite enfance, prise en compte du vieillissement, etc...), compte-tenu que la consommation foncière par les équipements publics locaux est comparativement faible par rapport aux autres secteurs, le SCoT ne fixe pas un objectif de réduction spécifique. L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles surfaces sera donc autorisée dans la limite de 40 hectares sur 20 ans, et de l'ordre de 20 hectares maximum au cours des dix premières années de mise en œuvre du SCoT (à répartir en fonction des besoins locaux), ce qui correspond à l'évolution observée depuis 10 ans. <i>Toutefois cette limite ne s'applique pas aux grands projets d'infrastructures portés par l'Etat et déclarés d'utilité publique dont la réalisation du Contournement Est – Liaison A28-A13.</i> <i>Pour la réalisation de ce projet, les emprises théoriques représentent 59 hectares sur le territoire du Pays entre Seine et Bray.</i>
Page 97			
VI - GERER LES RESSOURCES ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX	1 – ASSURER LA PRESERVATION DES RESSOURCES EN EAU 1.3 – PROTEGER LES ZONES VULNERABLES AUX POLLUTIONS	Préserver les zones humides : Orientations prescriptives Des règles empêchant toute forme d'occupation des sols pouvant entraîner la destruction ou compromettre les fonctionnalités des zones humides (ouverture à l'urbanisation) devront être édictées dans les documents d'urbanisme locaux.	Préserver les zones humides : Orientations prescriptives Des règles empêchant toute forme d'occupation des sols pouvant entraîner la destruction ou compromettre les fonctionnalités des zones humides (ouverture à l'urbanisation) devront être édictées dans les documents d'urbanisme locaux. <i>Toutefois, les projets d'infrastructure routière déclarés d'utilité publique pourront être admis sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.</i>

3 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du SCoT entre Seine et Bray

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 liaisons 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
« les projets déclarés d'utilité publique portés par l'Etat ou pour son compte pourront être admis sous réserve que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre. » au niveau des milieux aquatiques et les fonds de vallées (cours d'eau, pièces d'eau et leur ripisylve); des milieux boisés et ouverts; des espaces agricoles et des zones humides.	Eaux superficielles	La bande intercepte une dizaine de talwegs et 2 mares (dont la mare à pierre) sur la commune de Préaux.	Modification du réseau de surface. Comblement des mares.	Préserver la qualité, la trajectoire et le débit des écoulements superficiels. Compenser les milieux aquatiques et humides détruits.
	Agriculture	La bande traverse 154ha de terre agricole, 51 parcelles et 29 exploitants.	Consommation de terrains agricoles et ses effets indirects : effet de coupure, modifications microclimatiques.	Rétablir les connexions coupées par l'ouvrage. Limiter les emprises sur les terres agricoles. Réaliser un aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF).
	Patrimoine naturel	La bande intersecte 3 ZNIEFF de type I et 2 ZNIEFF de type II; les boisements (Bois d'Ennebourg, de la Houssaye et de Préaux) constituent des réservoirs de biodiversité de milieux boisés. Plusieurs espèces faunistiques patrimoniales et/ou protégées; de nombreux réservoirs et corridors mésophiles à proximité des zones urbanisées.	Incidences potentielles : dégradations et destructions d'habitats temporaires ou permanentes. Rupture de continuités écologiques. Risque de destructions d'individus. Dérangement d'individus.	Réaliser une expertise arboricole des arbres avant le démarrage de chantier. Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue. Conserver et compenser, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, les milieux naturels (boisés, ouverts, humides, ...) 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.
Les besoins en foncier pour le développement des équipements et des infrastructures : « la limite de 40ha sur 20 ans pour l'ouverture à l'urbanisation ne s'applique pas aux grands projets d'infrastructures portés par l'Etat et déclarés d'utilité publique. »	Occupation du sol	Aucun zonage urbanisé traversé par la bande EPDUP sur les 3 communes du SCoT entre Seine et Bray.	Création d'un zonage de 220 ha inclus dans la bande EPDUP, dédié au projet de liaison A28-A13.	Organiser un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF). Préserver des emprises agricoles et naturelles en phase travaux et restaurer (balisage).

3.1.3 Evaluation des incidences Natura 2000 et mesures

Le site Natura 2000 le plus proche des communes du SCoT entre Seine et Bray, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien », est situé à environ 7,6 km de la bande EPDUP lorsqu'elle traverse la commune du SCoT la plus proche : Préaux. Compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la bande, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre la commune et la ZSC, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

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 entre Seine et Bray, la mise en compatibilité consiste en un renforcement des dispositions, par adjonction dans le rapport de présentation et dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO), de mentions faisant explicitement référence aux projets déclarés d'utilité publique.

Le SCoT prend déjà en compte le projet de Contournement Est de Rouen – liaison A28-A13 dans le rapport de présentation (volet 5).

Quant au DOO, la mise en compatibilité est un complément sur les orientations prescriptives en matière de foncier et de protection des milieux agricoles et naturels (aquatiques, humides, boisés, ouverts).

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 le Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray.

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 (agricole, 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 entre Seine et Bray 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.

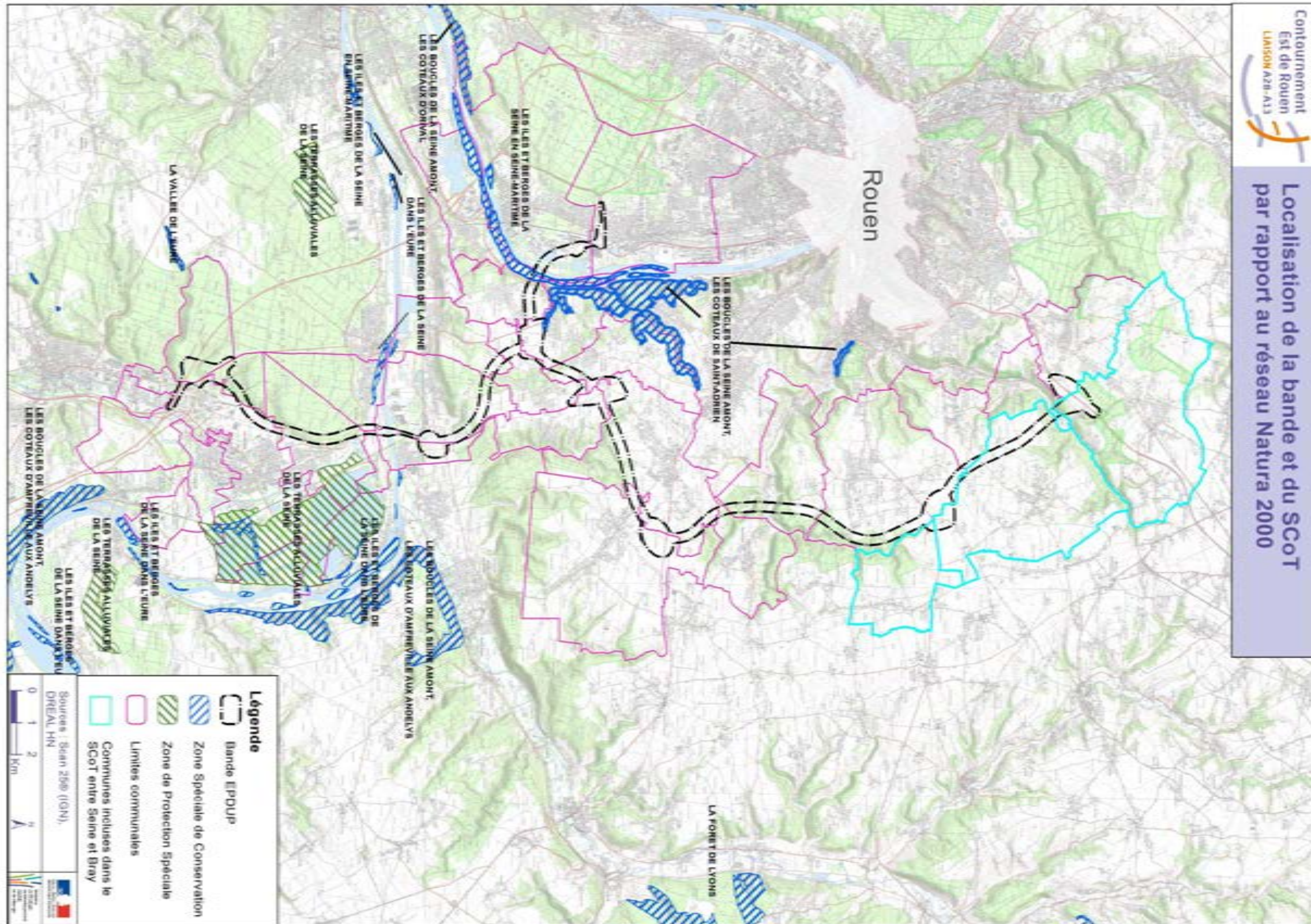


FIGURE 5 : SITES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA BANDE AU NIVEAU DU SCOT ENTRE SEINE ET BRAY

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 entre Seine et Bray.

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

- Eaux superficielles ;
- Agriculture ;
- Patrimoine naturel.

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

3.3.1 Présentation générale du SCoT

Le SCOT du Pays entre Seine et Bray couvre 62 communes. Il a été approuvé le 24 novembre 2014.

Il s'applique à 3 communes concernées par le projet : Quincampoix, Préaux et Bois l'Evêque.

3.3.2 Eaux superficielles

La bande EPDUP intercepte une dizaine de talwegs majoritairement d'orientation nord ouest-sud est sur les 3 communes du SCoT entre Seine et Bray.

Elle traverse aussi 2 mares, dont celle « à pierre » sur la commune de Préaux.

3.3.3 Agriculture

114 exploitations différentes cultivent des parcelles sur les 3 communes du SCoT, représentant une surface d'environ 2721ha. Les activités dominantes sont les grandes cultures et l'élevage d'herbivores.

La majeure partie est constituée de loess et limons de plateau présentant d'excellentes potentialités agronomiques.

3.3.4 Patrimoine naturel

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

Type de ZNIEFF	Nom de la ZNIEFF	Principaux enjeux
I	La Forêt de Préaux	Peuplements forestiers, enjeux floristiques
	Le Bois de la Houssaye : Bas la Gruchette	Hêtraie neutrophile à jacinthe
	La Grande Vallée	Richesse botanique diversifiée, enjeux entomologiques
II	La vallée de l'Aubette	Milieux forestiers et pelouses calcicoles. Enjeux floristiques et entomologiques
	La Vallée du Robec et de la Forêt de Préaux	Principalement milieux forestiers, quelques enjeux sur des lisières et pelouses sèches calcicoles

Concernant le réseau écologique, on note que :

- le Bois de Beaulieu, le Bois de la Houssaye et la forêt de Préaux constituent des réservoirs de biodiversité de milieux boisés identifiés par le SRCE de Haute Normandie ;
- Des corridors calcicoles et sylvo-arborés sont situés en limite nord de la commune de Préaux ;
- Des corridors et petits réservoirs de milieux mésophiles sont présents sur le territoire des communes de Préaux et Quincampoix.

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

- Des chiroptères ont été contactés en lisière du Bois de Beaulieu : les Pipistrelles de Kühl et de Nathusius, Sérotine commune, Grand murin et le Murin à oreilles échancrées ; et dans la forêt de Préaux : Sérotine commune, Noctule commune, Murin de Natterer, Grand murin, Murin à oreilles échancrées, Murin de Bechstein, Oreillard indéterminé, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle de Nathusius ; Grand murin, Murin de Bechstein, Noctule commune, Sérotine commune, Oreillard roux et Pipistrelle de Nathusius au niveau du Bois de la Houssaye ;
- Des amphibiens : Grenouilles rousses au nord de la RN31 et au niveau des mares à proximité de l'A28 ; Salamandre tachetée dans le bois de Beaulieu, et des Grenouilles rousses et vertes au niveau de la mare à Pierre ;
- Des oiseaux : Pic noir, Busard Saint Martin, Bondrée apivore dans le bois de Beaulieu ; des Grosbecs casse-noyaux, des Faucons hobereau et des Bondrées apivores dans la forêt de Préaux, et Chouette chevêche dans les milieux ouverts entre Préaux et Roncherolles-sur-le-Vivier ; Bondrée apivore et Moineau friquet en lisière du Bois de la Houssaye ;
- Des mammifères terrestres : Ecureuils roux dans la forêt de Préaux ;
- Lépidoptères : Petit sylvain, Damier de la succise (espèce protégée au niveau national), et Ecaille chinée en lisière du Bois de la Houssaye.

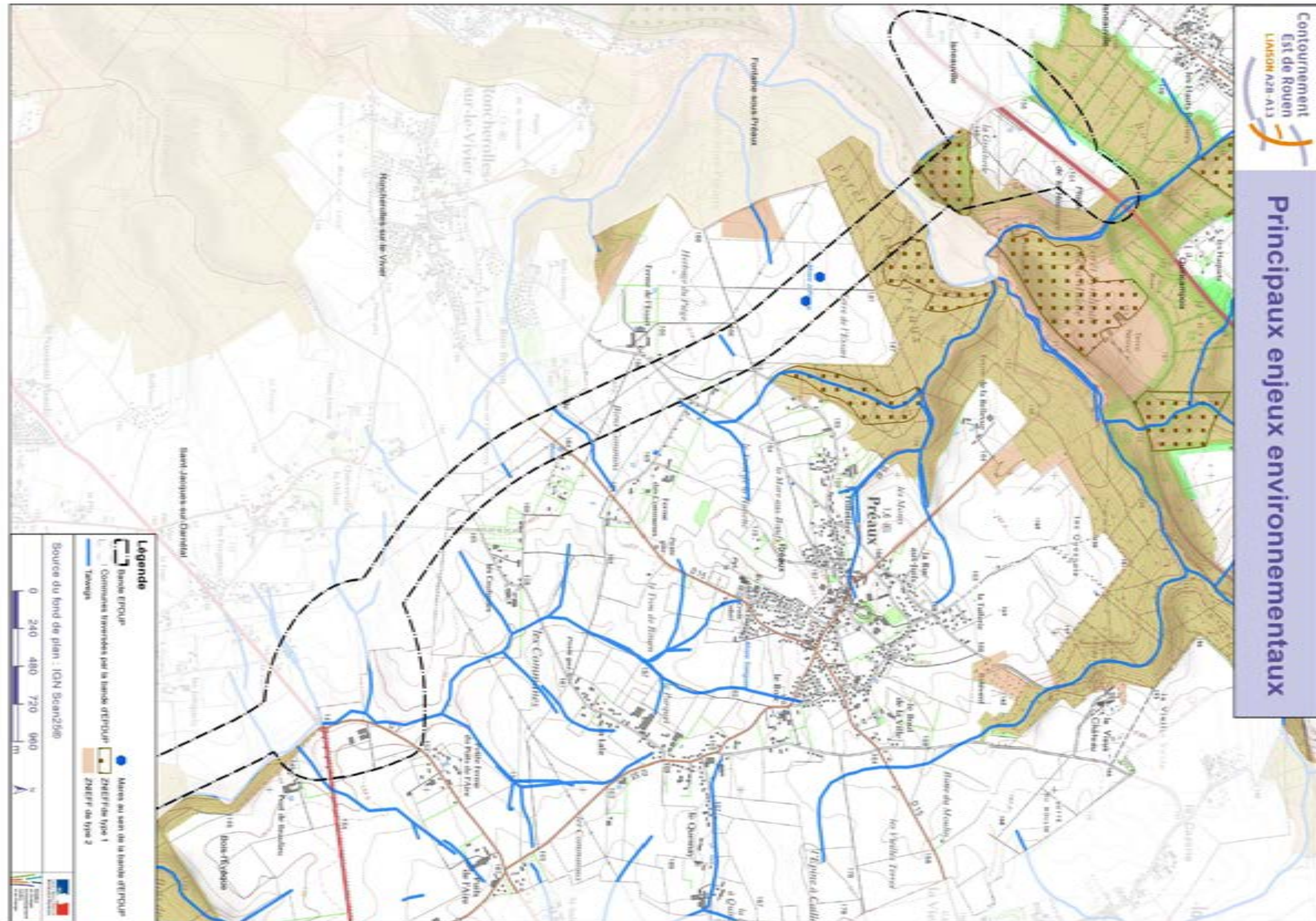


FIGURE 6: PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRESENTS AU NIVEAU DE LA BANDE D'EPDUP SUR LE SCOT ENTRE SEINE ET BRAY

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 entre Seine et Bray 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 e(t d'Objectifs (DOO) du SCoT pour la mise en compatibilité avec le projet, et les incidences potentielles sur l'environnement qui découlent de cette modification.

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

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

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


3.4.1 Eaux superficielles


Impacts


La bande EPDUP traverse une dizaine de talwegs et 2 mares au niveau de Préaux. Les emprises du projet nécessitent le comblement des 2 mares.


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


 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 2l/s/ha. Mesurer les incidences du projet sur les écoulements superficiels des cours d'eau et talwegs (aspect quantitatif).


 Pour les eaux rejetées en talwegs secs :


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

 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 Agriculture

Impacts

51 parcelles agricoles, principalement des cultures céréalières et des prairies, sont comprises dans la bande (environ 154ha, 29 exploitants)..

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

Au stade de l'étude d'impact, l'emprise projetée du projet devrait impacter environ 41ha de surface agricole, impactant ainsi 21 exploitations sur les 114 présentes sur les 3 communes du SCoT.

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


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


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

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


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

Mesures


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

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

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

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

 Rétablir les canalisations d'adduction d'eau.

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

Pour plus de détails, consulter les parties 4.3.4 Agriculture et 4.8.3 Environnement humain 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 au sein des zones de travaux avant le démarrage du chantier pour éviter la destruction d'individus (juvéniles non volants et individus en hibernation dans les gîtes arboricoles notamment).

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

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

- Faire suivre le chantier par un ingénieur écologue ;
- Mettre en place un phasage des opérations de chantier dans le temps et dans l'espace, permettant, dans la mesure du possible, de faire corréliser 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 les milieux humides et aquatiques (notamment les mares) détruits par le projet et les impacts sur les communautés biologiques qui y sont inféodées par la création et/ou l'acquisition/mise en conventionnement de milieux humides et aquatiques, et leur gestion
Pour plus de détails, consulter les parties 4.5 Impacts permanents du projet sur l'environnement naturel et mesures envisagées et 4.8.6 Environnement naturel du tome 2.1 de l'étude d'impact.

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

Le site Natura 2000 le plus proche des communes du SCoT entre Seine et Bray est la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Boucles de la Seine amont, coteaux de Saint Adrien ». Il est localisé sur le territoire de neuf communes, et situé à environ 8,5km de la bande EPDUP lorsqu'elle traverse la commune la plus proche : Préaux. Ainsi, les modifications effectuées dans le PLU n'auront pas d'effets directs d'emprises sur la ZSC.

Compte-tenu de la localisation de la ZSC en dehors de la bande, et de l'absence de lien direct, en particulier hydraulique, entre les communes du SCoT et la ZSC, la mise en compatibilité n'aura pas d'incidence sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

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

3.6 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.

Le suivi s'échelonne de la mise en compatibilité du document d'urbanisme jusqu'à l'inscription du projet dans le document une fois celui-ci réalisé. 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 (à ce stade, l'emprise correspond à la bande EPDUP) :
 - Surface naturelle urbanisée ;
 - Surface agricole urbanisée ;
 - Emprises au sol ;
- Réalisation du projet (avant modification du SCoT) :
 - Emprise du projet par type de zone, comprenant les mesures compensatoires ;
 - Emprise des boisements réellement détruits.

Au-delà de ces calculs liés au projet et à l'évolution de la modification du document d'urbanisme, il 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.

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

TABLEAU 1: EXEMPLE DE TABLEAU DE SUIVI DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCoT ENTRE SEINE ET BRAY

	Emprise de la bande au moment de la mise en compatibilité du SCoT (ha)	Emprise théorique du projet (ha)	Emprise réelle du projet (ha)	Surface compensée sur le territoire du SCoT (ha)
Surface naturelle (boisement, zone humide, ...)	41,3	11		
Surface agricole	154	41		
Emprise au sol	220	59		
Nombre de mares comblées	2	2		

Ce suivi sera réalisé par le Maître d'ouvrage en association / partenariat avec les collectivités concernées, notamment le Syndicat Mixte Pays entre Seine et Bray.

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 entre Seine et Bray. 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 DOO qui constitue en elle-même un impact sur le SCoT et d'évaluer les impacts sur l'environnement de cette modification.

Concernant les scénarios alternatifs étudiés, les sujets étant appréhendés à une échelle supérieure à la communauté d'agglomération, nous invitons le lecteur à se référer à l'étude d'impact.

Il a été choisi d'adapter le contenu du « rapport environnemental dans le cadre de l'élaboration d'un SCoT » à une « évaluation environnementale d'une mise en compatibilité » (cf. paragraphe 9.1.2 du tome 2.1 de l'étude d'impact). Pour rappel, est en effet ici évalué l'impact environnemental de la modification du SCoT et ce qu'elle change dans la pratique (permissions et interdictions), et non un projet de territoire.

Le contenu du rapport environnemental étant fixé à l'article R.121-18 du Code de l'urbanisme, une des difficultés a donc été de transcrire chaque partie exigée dans les rapports environnementaux de documents d'urbanisme en un pendant cohérent et pertinent.

Une autre difficulté importante vient du fait que la mise en compatibilité et son évaluation environnementale interviennent très en amont par rapport au degré de précision actuelle du projet. Il s'agit ici d'une évaluation environnementale d'une bande maximaliste de passage du projet. L'impact est donc surestimé. C'est pourquoi il a été choisi de présenter, dans la mesure du possible, à la fois les impacts au niveau de l'emprise de la bande, mais aussi les impacts au niveau de l'emprise du projet, malgré le manque important de précision de cette dernière. Cette estimation se base sur un tracé indicatif élaboré dans le cadre de l'étude d'impact.

Plus largement l'approche sur les limites géographiques de l'évaluation environnementale et en particulier de l'état initial de l'environnement est variable. Les modifications sont, le plus souvent, 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.