



PREFET DE L'EURE

**Autorité environnementale**  
**Préfet de département (Eure)**

**Mise en compatibilité du Schéma de cohérence territoriale  
Seine Eure – Forêt de Bord  
avec la déclaration d'utilité publique  
du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13  
présentée par la Préfète de Normandie**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant la mise en compatibilité du SCOT et  
comprenant le rapport environnemental**

au titre des articles L. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme

Accusé réception de l'autorité environnementale : 3 novembre 2015

## RESUME DE L'AVIS

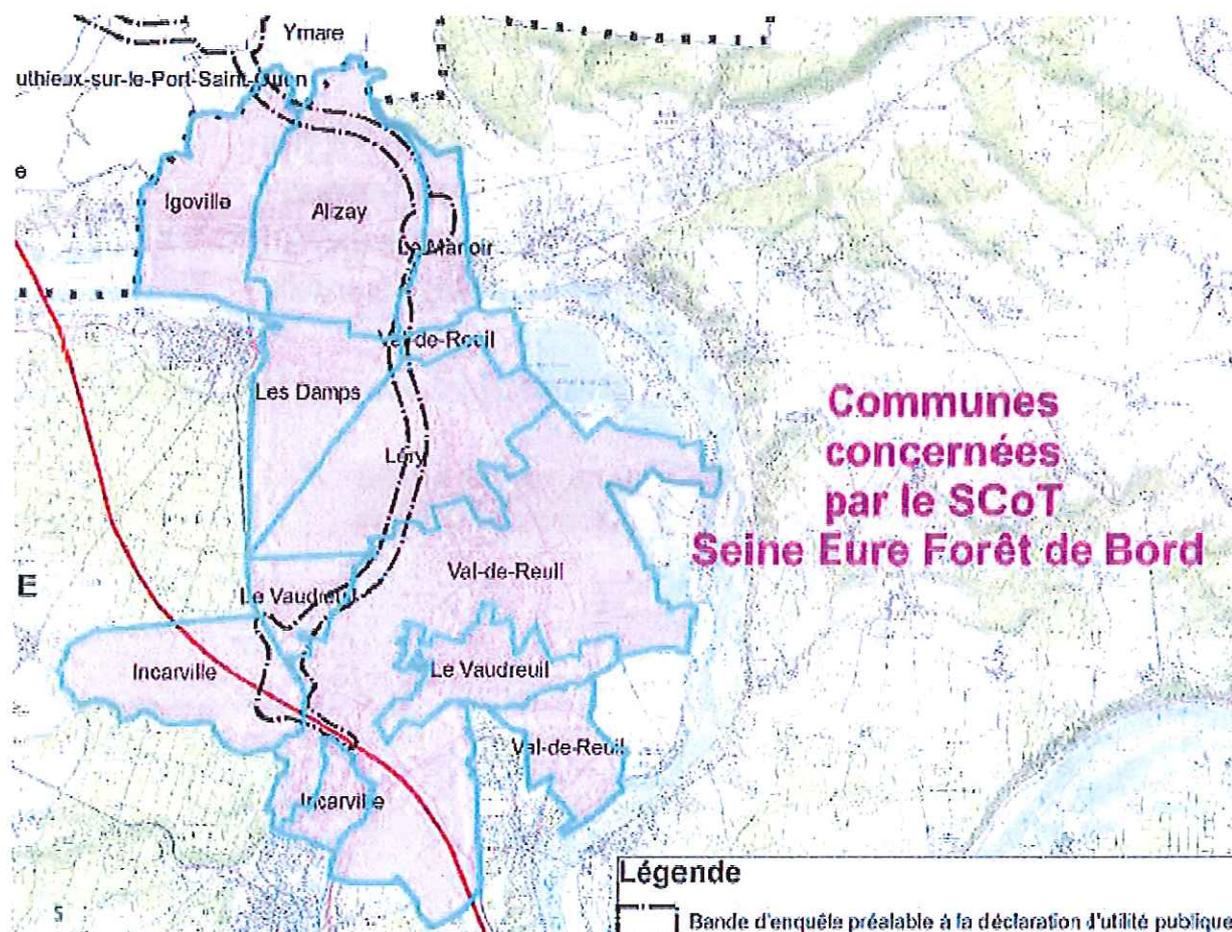
La réalisation du projet autoroutier de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 nécessite la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération Seine-Eure. Elle vise essentiellement à modifier le document d'orientation et d'objectifs afin de rendre compatible les dispositions s'attachant à la protection des espaces naturels remarquables et à l'intégration du risque inondation dans les projets d'aménagement.

Les dispositions introduites par le maître d'ouvrage conduisent, en grande majorité, à créer des dispositions dérogatoires autorisant les projets routiers sous certaines conditions :

- ils doivent être déclarés d'utilité publique ;
- leurs impacts doivent être dûment étudiés ;
- la doctrine éviter-réduire-compenser doit être mise en œuvre afin de définir des mesures environnementales adaptées.

Le risque induit par l'introduction de ces dispositions reste faible dès lors que les conditions déclinées ci-avant doivent être respectées. Aussi, l'économie générale du document n'est elle pas impactée.

Le maître d'ouvrage présente les impacts et mesures qu'il entend mettre en œuvre sur le territoire du SCOT afin de respecter ces dispositions quant aux enjeux de protection des espaces naturels remarquables et d'intégration du risque inondation dans les projets d'aménagement. La non aggravation du risque inondation est assurée. Une présentation plus aboutie de l'étude hydraulique réalisée aurait enrichi l'évaluation environnementale.



## AVIS DETAILLE

### 1. ELEMENTS DE CONTEXE

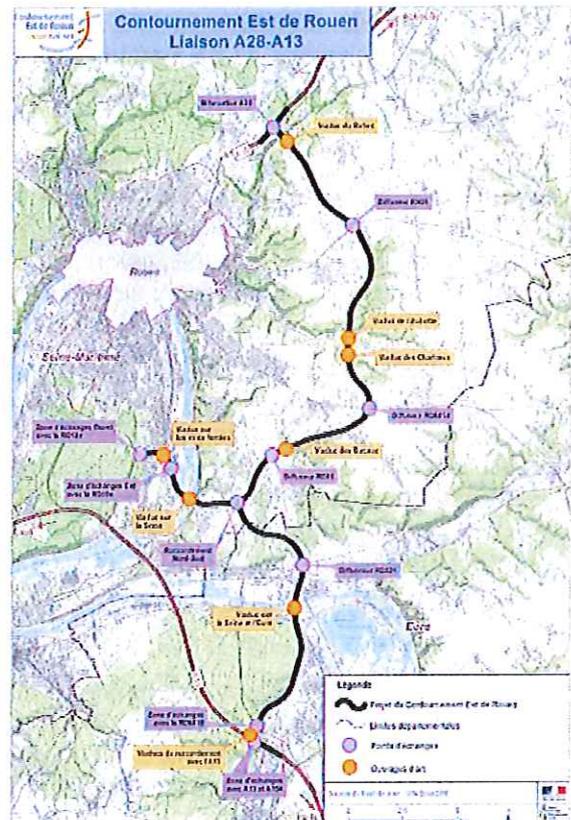
#### 1.1. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

La Communauté d'Agglomération Seine-Eure (CASE) est concernée par le passage sur son territoire du projet de contournement Est de Rouen visant à relier les autoroutes A28 au nord et A13 au sud, incluant un barreau de raccordement vers Rouen. Il prévoit la construction de 41,5 km d'une nouvelle infrastructure à 2 x 2 voies aux normes autoroutières :

- une section de 36 km joignant l'A28 au niveau de Isneauville à l'A13 et à l'A154 au niveau d'Incarville,
- une branche de 5,5 km la reliant depuis Gouy / Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à la RD 18 sur la commune de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Afin de permettre une bonne desserte des territoires traversés, sont également prévus en plus des raccordements aux infrastructures connectées, six échangeurs avec les principaux axes rencontrés.

Il est prévu que ce projet, sous maîtrise d'ouvrage du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE), estimé à 886 millions d'euros (valeur 2015) soit réalisé dans le cadre d'une mise en concession autoroutière, avec système de péages fermés. Les estimations de trafic varient selon les sections concernées de 20 000 à 30 000 véhicules par jour.



Le projet retenu s'inscrit au sein d'une bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP) d'une emprise moyenne de 300 mètres à l'intérieur de laquelle le tracé final défini par le concessionnaire devra s'inscrire, une fois le projet déclaré d'utilité publique.

Sur la base de cette EPDUP, une étude d'impact a été réalisée au titre de l'article L 122-1 du code de l'environnement et transmise au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente, pour avis.

Parallèlement et compte tenu des évolutions qu'il s'avère nécessaire d'apporter aux documents d'urbanisme des 27 communes traversées ainsi qu'aux 3 Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) concernés, ont été menées des procédures de mise en compatibilité par le biais de la déclaration d'utilité publique comme le permettent les articles L 143-44 à L143-50 et L153-54 à L153-59 du code de l'urbanisme.

La CASE dispose d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé le 14 décembre 2011. Sa mise en compatibilité vise essentiellement à modifier le document d'orientations générales d'aménagement (DOG) afin de rendre compatible les dispositions s'attachant à la protection des espaces naturels remarquables et à l'intégration du risque inondation dans les projets d'aménagement.

À l'issue de la procédure de mise en compatibilité telle que décrite aux articles L143-44 et suivants du code de l'urbanisme, la signature de l'acte déclarant l'utilité publique emporte modification des évolutions apportées au SCOT.

## 1.2. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

S'agissant d'une mise en compatibilité de documents d'urbanisme (PLU et SCOT) liée à une déclaration d'utilité publique, la nécessité de réaliser une évaluation environnementale des évolutions à apporter, s'apprécie (cf art. R104-1 et suivants CU) selon qu'elles s'avèrent "*susceptibles ou non d'affecter de manière significative un site Natura 2000*" (qu'il soit présent sur le territoire de la commune concernée ou sur une commune voisine). Néanmoins, par souci d'exemplarité, le choix a été fait par la maîtrise d'ouvrage de mettre en œuvre cette démarche pour l'ensemble des documents concernés par une mise en compatibilité. La notion de "susceptibilité" est ainsi interprétée largement, comme justifié par l'auteur dans le résumé non technique (cf. dossier de mise en compatibilité, paragraphe 3.1.1).

L'évaluation environnementale constitue une démarche itérative visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration ou de l'évolution du document d'urbanisme. Elle doit porter sur les incidences pour l'environnement et la santé humaine des modifications à apporter au SCOT, afin de permettre la réalisation de l'infrastructure à l'intérieur de la bande identifiée dans le cadre de la DUP. Bien qu'étroitement liée au projet et ses impacts, elle se distingue en cela de l'étude d'impact.

En application de l'article R 104-23 CU, l'Autorité environnementale est consultée sur la qualité de l'évaluation environnementale telle que décrite dans les documents établis pour chacun des documents d'urbanisme concernés (identifiés "Pièce G" du dossier) ainsi que sur la prise en compte de l'environnement par le document d'urbanisme modifié. Il a également pour objet d'aider à son amélioration et à sa compréhension par le public. Pour les SCOT, l'avis de l'Autorité environnementale est émis par le préfet de département. Il est préparé par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en liaison avec les autres services de l'État.

Cet avis a été sollicité le 3 novembre 2015. Conformément à l'article R 104-24 CU, le directeur de l'Agence régionale de santé (ARS) a été consulté le 12 novembre 2015.

Cet avis simple doit être joint à l'enquête publique. À l'issue de l'enquête publique, il appartiendra à la personne publique menant cette procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, d'informer le public et l'Autorité environnementale sur la manière dont cet avis aura été pris en considération, conformément à l'article L 104-7 du CU.

## 2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### 2.1. CONSIDÉRATIONS PRELIMINAIRES

- **Concernant la démarche de mise en compatibilité liée à une déclaration d'utilité publique :**

En l'absence de dispositions réglementaires quant à son contenu et à sa forme, il apparaît cependant souhaitable que le dossier de mise en compatibilité du SCOT soit organisé en deux volets :

- l'un relatif au projet autoroutier en tant que tel et à la procédure de déclaration d'utilité publique mise en œuvre pour sa réalisation, précisant notamment les modalités de concertation avec le public (enquête publique unique) et les autorisations nécessaires (urbanisme, "loi sur l'eau") ;
- l'autre concernant la mise en compatibilité du document d'urbanisme, avec le rapport de présentation initial modifié ou complété, les pièces et annexes modifiées dans leurs versions avant et après l'adoption de la déclaration de projet.

- **Concernant plus particulièrement l'évaluation environnementale :**

Le code de l'urbanisme ne donne pas de précisions sur les éléments du rapport de présentation qu'il convient d'ajouter ou de modifier afin de traduire cette démarche d'évaluation environnementale. Les informations néanmoins attendues dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme sont :

1. *l'exposé du diagnostic conduisant aux modifications proposées ainsi que leurs articulations avec les autres plans ou programmes, dont la prise en compte est pertinente à l'échelle du projet ;*
2. *l'analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution, en exposant*

- notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être impactées par la réalisation du projet ;
3. l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du document modifié sur l'environnement, et notamment sur les sites Natura 2000 ;
  4. l'explication des choix retenus dans l'évolution du document, concernant notamment les modifications apportées à la délimitation des zones et aux règles qui y sont applicables, ainsi que (dans le cas d'un PLU) les éventuels changements apportés aux orientations du Plan d'aménagement et de développement durables (PADD) ;
  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 plan modifié sur l'environnement, et précise les indicateurs qui devront être élaborés ;
  6. un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

## 2.2. COMPLÉTUDE DU DOSSIER ET QUALITÉ DE SES PRINCIPALES PIÈCES

Le dossier relatif à la mise en compatibilité du SCOT de la CASE transmis à l'Autorité environnementale (Pièce G) est organisé en trois parties présentant successivement :

- le projet de contournement Est de Rouen, l'inscription de la bande déclarée d'utilité publique ainsi que le cadre législatif et réglementaire,
- l'examen des modifications à apporter au document afin de le rendre compatible avec le projet,
- l'évaluation environnementale des modifications apportées, incluant l'incidence sur les sites Natura 2000.

Les informations et éléments d'analyse fournis sont clairs, et présentés de façon très méthodique. Les éléments du SCOT qu'il convient de modifier sont clairement identifiables ; cependant il n'est pas précisé comment ces modifications seront concrètement incorporées au document d'urbanisme opposable.

L'autorité environnementale souligne l'intérêt pour le lecteur des considérations relatives à la méthodologie et aux difficultés et limites rencontrés par l'auteur (paragraphe 3.8), notamment l'absence comme évoqué précédemment d'indications réglementaires directement transposables à l'exercice de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme et l'incertitude relative liée à la phase de conception actuelle du projet.

Concernant la qualité des principales rubriques du rapport environnemental :

- Le **diagnostic** consiste en une véritable analyse de la compatibilité des différentes pièces du SCOT avec les besoins liés au projet. Sont ainsi successivement examinés le rapport de présentation, le PADD et le DOG. Le diagnostic est clairement conclusif quant à la compatibilité de chaque élément. Il conduit à la nécessité d'apporter des modifications :

=> au rapport de présentation : actualisation des éléments descriptifs associés au projet ;

=> au DOG : dérogation à la protection des espaces naturels remarquables dans le cas de projets routiers déclarés d'utilité publique et sous certaines conditions ainsi qu'autorisation explicite des projets routiers déclarés d'utilité publique en zones inondables sous certaines conditions.

- **L'état initial** (chapitre 3.3) est réalisé sur la partie de territoire concerné par la bande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (EPDUP). Il aborde les diverses thématiques attendues au regard des enjeux relatifs aux modifications apportées au DOG : eaux superficielles, risques naturels, milieux naturels.

En l'espèce, concernant la CASE :

=> sur le plan des eaux superficielles : l'enjeu de préservation des cours d'eau (Seine et Eure) et vallons secs interceptés ;

=> la richesse des milieux naturels traversés par l'infrastructure : milieux forestiers, calcicoles, silicicoles ou humides et leur cortège floristique et faunistique associé ;

=> sur les risques naturels : les zones d'expansion des crues dans le lit majeur de la Seine et le plan de prévention du risque inondation en vigueur sur le territoire traversé.

- **L'analyse des incidences** sur l'environnement (chapitre 3.4) liées aux modifications qu'il s'avère nécessaire d'apporter au SCOT est réalisée pour chacun des enjeux identifiés. Les mesures susceptibles d'atténuer ou d'éviter les effets identifiés sont clairement exposées et la doctrine éviter-

réduire-compenser et bien mise en avant.

La synthèse proposée met correctement en évidence les éléments à retenir, en l'espèce :

- => la traversée des vallées en viaduc et le risque de pollution chronique, saisonnière et accidentelle induit par la nouvelle infrastructure ;
- => l'impact sur les zones inondables de la vallée de la Seine et de l'Eure et les enjeux de transparence hydraulique associés ;
- => la destruction de milieux naturels, habitats d'espèces, les dégradations induites sur ces habitats et espèces, les dérangements d'espèces ainsi que l'impact sur les continuités écologiques.

• **L'étude d'incidence Natura 2000**, obligatoire pour tout document d'urbanisme soumis à évaluation environnementale, fait état de la présence de :

- la ZSC « Îles et berges de la Seine dans l'Eure » située à environ 600m du projet et pour laquelle l'étude conclue en l'absence d'incidence notable sur ce site et les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC.

Tous les éléments attendus définis à l'article R 414-23 du code de l'environnement sont présentés dans le tome 2.2 de l'étude d'impact (pièce E du dossier d'EPDUP). Cette présentation va dans le sens d'une réduction de la taille du dossier, sans pour autant nuire à sa bonne compréhension.

• **L'explication des choix** retenus quant au positionnement de la bande EPDUP renvoie à la partie de l'étude d'impact traitant des divers scénarios alternatifs étudiés (cf paragraphe 3.6). Concernant la mise en compatibilité du SCOT en tant que telle, il n'est pas fait état de scénarios alternatifs aux modifications proposées. Cependant le PADD s'avérant compatible avec la mise en place de la bande de projet, il n'a pas été nécessaire d'arbitrer un choix quant à l'évolution de ces éléments du SCOT.

• **Des modalités de suivi** sont proposées (paragraphe 3.7) : elles concernent notamment la consommation foncière des espaces naturels ainsi que les surfaces d'emprises en zone inondable.

• **Le résumé non technique**, placé au début de la partie du document consacrée à l'évaluation environnementale (paragraphe 3,1) reprend de façon quasi exhaustive les informations proposées dans le document. Il permet d'avoir une vision globale des effets inhérents aux évolutions qu'il est nécessaire d'apporter au document d'urbanisme afin de permettre la réalisation de l'infrastructure. Le tableau synoptique présenté au paragraphe 3.1.2 est particulièrement efficace : il passe en revue, en fonction des diverses modifications à apporter les différentes thématiques environnementales susceptibles d'être soumises à des incidences potentielles ainsi que les mesures proposées afin de les éviter - réduire - compenser. Sont ainsi examinés : les eaux superficielles, le patrimoine naturel et les risques naturels. Les conclusions apportées permettent au public de prendre rapidement connaissance des non-compatibilités et d'avoir une vision rapide des incidences sur l'environnement des modifications apportées.

### **2.3. PRISE EN COMPTE DES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES**

L'articulation avec les dispositions des " autres plans et programmes ", avec lesquelles la mise en compatibilité du SCOT de la CASE doit être compatible ou qu'il convient de prendre en compte n'est pas présentée. Si le maître d'ouvrage précise bien que l'étude d'impact liée au projet peut servir de support à la lecture de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme et considérant que, compte tenu des modifications apportées au DOG, la compatibilité des modifications peut s'apprécier au regard de la compatibilité du projet avec ces documents cadres, il aurait été préférable de faire, à minima, un renvoi explicite et précis afin d'orienter le lecteur de manière appropriée et de présenter les principales conclusions de l'analyse considérée.

## **3. ANALYSE DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PREND EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT**

### **3.1. SUR LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES**

Le DOG du SCOT limite les occupations du sol dans les espaces naturels remarquables à certaines activités particulières. Ces espaces sont présentés sur la carte de la page 29 du DOG. Il s'agit notamment, sur l'aire d'étude proche du projet, des coteaux calcaires surplombant la Seine et l'Eure et

des milieux forestiers de la forêt de Bord-Louviers.

Le maître d'ouvrage met en compatibilité ces dispositions en autorisant, dans ces espaces, les projets routiers déclarés d'utilité publique à condition que leurs impacts soient dûment évalués et que des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées soient mises en œuvre.

Cette dérogation pourrait induire un risque pour les espaces naturels remarquables dès lors qu'y sont autorisés les projets routiers déclarés d'utilité publique. Les clauses associées à cette dérogation permettent néanmoins de s'assurer de la bonne préservation de ces milieux dès lors que les porteurs de projets devront présenter les impacts dûment évalués et justifier de la pertinence des mesures ERC mises en œuvres dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

C'est pourquoi le maître d'ouvrage du projet ici considéré présente les mesures qui doivent lui permettre d'éviter les impacts sur ces espaces, les réduire le cas échéant et compenser les impacts résiduels significatifs qui pourraient subsister.

Il propose notamment des mesures préalables au chantier permettant d'identifier les habitats et espèces sensibles et d'adapter les zones de chantier hors emprises afin d'éviter leur destruction, des mesures de gestion de chantier permettant de réduire son impact, l'implantation de passages à faunes permettant de réduire l'impact sur les continuités écologiques ainsi que la compensation et la mise en gestion des espaces ouverts, boisés ou humides qui seront, in fine, effectivement détruits par la construction de l'infrastructure.

Une cartographie adaptée aurait permis au lecteur de bien appréhender les enjeux associés à la préservation et la compensation de ces milieux, d'autant qu'elle existe dans l'étude d'impact du projet.

### **3.2. SUR L'INTÉGRATION DU RISQUE INONDATION DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

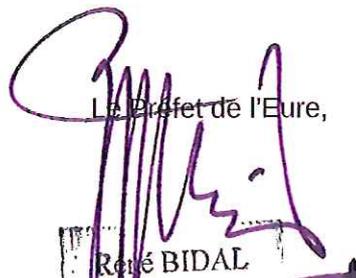
De façon analogue à la mise en compatibilité des dispositions intéressant la protection des espaces naturels remarquables, le maître d'ouvrage ouvre la possibilité d'autoriser les projets routiers en zones inondables dès lors qu'ils satisfont à deux obligations : être déclarés d'utilité publique et ne pas aggraver le risque inondation.

Le risque induit par cette disposition est donc également limité quant à ses incidences sur le risque inondation des terrains puisque les projets routiers pouvant être autorisés, devront justifier de leur utilité publique et de leur transparence hydraulique dans le cadre d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le porteur de projet propose ainsi un certain nombre de mesures permettant de justifier de la non aggravation du risque inondation dans les espaces traversés. Il franchit notamment la vallée de la Seine et l'Eure au moyen d'un viaduc permettant de réduire largement les surfaces prélevées à l'expansion des crues. Une étude hydraulique, présentée dans l'étude d'impact du projet, justifie du caractère non significatif de l'impact résultant. Ses principaux résultats auraient également pu être présentés ici.

Afin de préserver les milieux associés à ces zones d'expansion des crues, un système d'assainissement performant et compatible avec les dispositions du SDAGE Seine-Normandie doit être mis en œuvre. Les espaces humides détruits seront compensés et mis en gestion.

A Évreux, le 02 FEV. 2016

Le Préfet de l'Eure,  
  
René BIDAS

