

Réalisation des aménagements cyclables de la « dorsale vélo » suite au schéma directeur cyclable de Caux Seine Agglo

Assistance à Maitrise d'Ouvrage

DOSSIER D'EXAMEN AU CAS PAR CAS – ANNEXE 8 – NOTICE ENVIRONNEMENTALE

Communauté d'Agglomération Caux Seine Agglo

ARTELIA / OCTOBRE 2025 / 4621925

Réalisation des aménagements cyclables de la « dorsale vélo » suite au schéma directeur cyclable de Caux Seine Agglo

Assistance à Maitrise d'Ouvrage

Communauté d'Agglomération Caux Seine agglo

DOSSIER D'EXAMEN AU CAS PAR CAS – ANNEXE 8 – NOTICE ENVIRONNEMENTALE

A	07/10/2025	R. VERSEIL	L. SIBILEAU	C. EVEILLARD	Version initiale
INDICE	**DATE DE REVISION**	**REDACTEUR***	**VERIFICATEUR***	**APPROBATEUR- (SI EXIGENCE)**	**DESCRIPTION DES MODIFICATIONS**

ARTELIA BU VILLES ET TERRITOIRES – Département Eau & Génie Urbain - CHOISY-LE-ROI

ARTELIA - Siège Social : 16 rue Simone Veil - 93400 SAINT-OUEN-SUR-SEINE - France

SAS au capital de 13 262 150 Euros - 444 523 526 RCS BOBIGNY - SIRET 444 523 526 00804 - APE 7112B

N° Identification TVA : FR 40 444 523 526 - **www.arteliagroup.com**

SOMMAIRE

1. DESCRIPTION DU PROJET 6
1.1. localisation du projet 6
1.2. Description des aménagements projetés 7
1.2.1. Tronçon 1 7
1.2.2. Tronçon 2 8
1.2.3. Tronçon 3 9
1.2.4. Tronçon 4 9
1.2.5. Tronçon 5 9
1.2.6. Tronçon 6 10
1.2.7. Tronçon 7 10
1.2.8. Tronçon 8 10
1.2.9. Tronçon 9 11
1.2.10. Tronçon 10 11
1.2.11. Tronçon 11 13
1.2.12. Tronçon 12 13
1.2.13. Tronçon 13 14
1.2.14. Tronçon 14 15
1.2.15. Tronçon 15 16
1.2.16. Synthèse des aménagements 16
1.3. Dispositions constructives 17
1.3.1. Travaux préparatoires 17
1.3.2. Terrassements 18
1.3.3. Structures et revêtements 18
1.3.4. Gestion des eaux pluviales 19
1.3.5. Mobiliers et équipements 19
1.3.6. Plantations 19
2. CLASSEMENT DU PROJET 20
2.1. Article R122-2 du code de l'environnement 20
2.2. Rubriques Loi sur l'eau 20
3. DESCRIPTION DE L'ÉTAT INITIAL 21
3.1. Milieu naturel 21

3.1.1. Natura 2000 21
3.1.2. Parc Naturel Régional 22
3.1.3. Réserve Naturelle 22
3.1.4. Arrêté de protection de biotope 23
3.1.5. Site Ramsar 24
3.1.6. Autres zonages naturels 25
3.1.7. ZNIEFF 25
3.1.8. Zones humides 26
3.1.8.1. Pre-localisation 26
3.1.8.2. Délimitation des zones humides 27
3.2. Hydrographie et hydrogéologie 27
3.2.1. Eaux superficielles et milieux aquatiques 27
3.2.2. Eaux souterraines 29
3.2.2.1. Masse d'eau souterraine 29
3.2.2.2. Zone de répartition des eaux 30
3.3. Milieu humain 30
3.3.1. PLUi 30
3.3.2. Incidences sur le patrimoine 32
3.3.3. Incidence sur les captages d'eau potable 34
3.3.4. Transport 35
3.3.5. Plan de prévention du bruit 36
3.3.6. Acquisitions foncières 36
3.4. Risques naturels et technologiques 37
3.4.1. Risques naturels 37
3.4.1.1. Retrait gonflement des argiles 37
3.4.1.2. Risque inondation 37
3.4.1.3. Cavités souterraines 38
3.4.1.4. Mouvement de terrain 39
3.4.2. Risques technologiques 40
3.4.2.1. ICPE 40
3.4.2.2. Transport de matières dangereuses 41
3.4.2.3. Pollution des sols 42
3.4.2.4. Amiante et HAP dans les enrobés 43
3.5. Synthèse des enjeux environnementaux 44
4. DÉVELOPPEMENT DE LA SÉQUENCE ERC 46

4.1. Evitement 46
4.2. Réduction 47
4.3. Compensation 48
5. ANALYSE DES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT 49

TABLEAUX

Tableau 1 : Détails des linéaires et des voies empruntés par le projet 7
Tableau 2 : Rubrique du R122-2 concernée par le projet 20
Tableau 3 : Rubriques loi sur l'eau concernée par le projet 20
Tableau 4 : Objectif du SDAGE Seine-Normandie pour les masses d'eau superficielles concernées par le projet 28
Tableau 5 : Objectif du SDAGE Seine-Normandie pour les masses d'eau souterraine concernées par le projet 29
Tableau 6 : Périmètres de protection aux abords des monuments historiques 33
Tableau 7 : Enjeux et contraintes liés au transport sur chaque tronçon 35
Tableau 8 – Emprise des travaux et nécessité d'acquisition foncière 36

FIGURES

Figure 1 : Présentation des tronçons 6
Figure 2 – Aménagement d'une surlargeur en terre pierre le long des RD473 et RD373 8
Figure 3 – Principe d'aménagement de bandes de rives sur l'avenue Victor Bettencourt 9
Figure 4 : Principe d'aménagement de la piste cyclable le long de la rue de l'Abbaye 10
Figure 5 : Arbustes à supprimer sur le tronçon 10 12
Figure 6 – Implantation de la voie verte le long de la rue du 11 Novembre 1918 (RD910) 12
Figure 7 – Principe de voie verte sur le chemin agricole existant 13
Figure 8 – Principe d'aménagement le long de la RD910 avec l'ajout d'une GBA 14
Figure 9 – Principe de modification du profil en travers sur l'ouvrage existant au-dessus de l'autoroute A29 15
Figure 10 – Aménagement de surlargeur sur la route de Calmare 16
Figure 11 : Synthèse des aménagements 17
Figure 12 : Localisation des sites Natura 2000 21
Figure 13 : Localisation du PNR 22
Figure 14 : Localisation des réserves naturelles nationales 23
Figure 15 : Localisation des arrêtés de protection de biotope 24
Figure 16 : Localisation du site Ramsar 25
Figure 17 : Localisation des ZNIEFF 26
Figure 18 : Localisation des zones humides effectives et probables 27
Figure 19 : Cours d'eau et masses d'eau superficielles 29
Figure 20 : Zonages des PLUi 31
Figure 21 : Prescriptions des PLU 32
Figure 22 : Patrimoine remarquable à proximité du projet 33
Figure 23 : Localisation des périmètres de protection de captage 34
Figure 24 : Exposition au retrait-gonflement des argiles 37
Figure 25 : Zones sujettes aux remontées de nappe 38
Figure 26 : Cavités non minières 39
Figure 27 : Mouvements de terrain 40
Figure 28 : ICPE à proximité du projet 41
Figure 29 : Transport de matières dangereuses 42
Figure 30 : Sites BASOL et BASIAS 43

1. DESCRIPTION DU PROJET

La présente opération porte sur l'aménagement de liaisons cyclables sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Caux Seine Agglo (CSA). Ces aménagements font suite au schéma directeur cyclable territorial, réalisé par la société BL Evolution, et approuvé le 14 décembre 2021.

1.1. LOCALISATION DU PROJET

Les tracés et le découpage des tronçons à aménager, tels que validés lors de la phase des Etudes Préliminaires, sont présentés sur la carte ci-dessous.

L'itinéraire cyclable s'étend sur 5 communes : Lillebonne, Gruchet-le-Valasse, Bolbec, Saint-Jean-de-la-Neuville, Beuzeville-la-Grenier. Il démarre à Lillebonne, à la jonction de l'itinéraire de la Seine à Vélo, et se termine par le tronçon 15 à la limite communale entre Beuzeville-la-Grenier et Bréauté, ce qui correspond également la limite du territoire de Caux Seine Agglo. Les aménagements cyclables ont donc vocations à être poursuivis jusqu'à la gare de Bréauté, par la commune de Bréauté ou par la communauté de communes de Campagne de Caux, sur un linéaire d'environ 300 m.

Les tronçons 4 et 5 ne sont pas contigus et sont reliés par une voie verte existante dans le parc de l'Abbaye du Gruchet-le-Valasse, puis par une autre voie verte récemment aménagée.

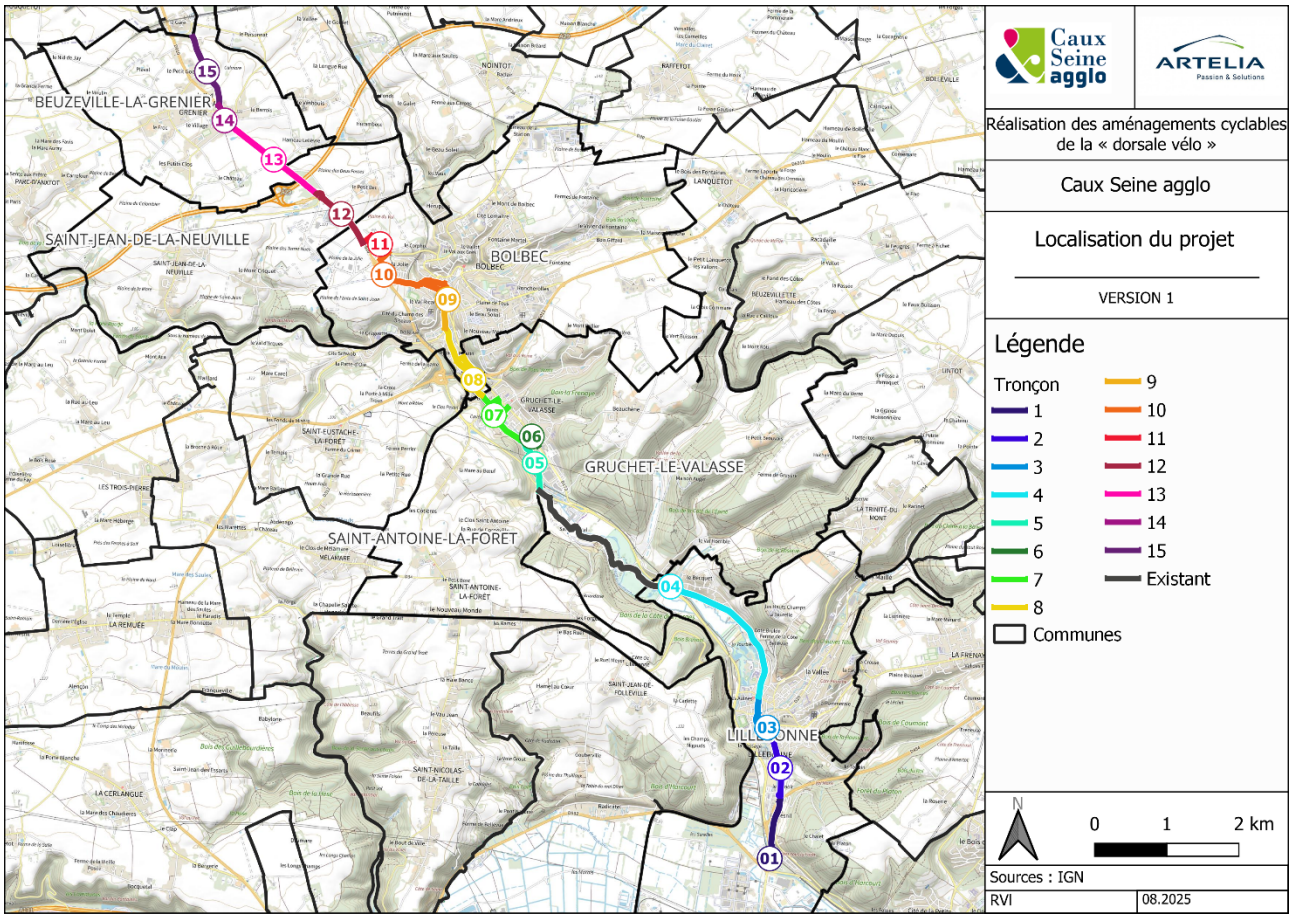


Figure 1 : Présentation des tronçons

Le tableau ci-dessous détaille les rues et voiries empruntées ainsi que le linéaire à aménager.

Tableau 1 : Détails des linéaires et des voies empruntés par le projet

Tronçons	Itinéraires empruntés	Linéaires à aménager
1	**Lillebonne :** RD473 / RD373	**715 m**
2	**Lillebonne :** Rue de la République (RD373)	**1 040 m**
3	**Lillebonne :** Rue Pasteur (RD982) / Boulevard Maréchal de Lattre de Tassigny (RD473) / Rue Thiers (RD373)	**635 m**
4	**Lillebonne :** Rue Thiers (RD373) / Avenue Victor Bettencourt (RD373)	**2 274 m**
5	**Gruchet-le-Valasse :** Rue Saint Marcel / rue du Général Bridoux	**974 m**
6	**Gruchet-le-Valasse :** Rue de l'Abbaye (RD173)	**228 m**
7	**Gruchet-le-Valasse :** Rue Saint-Marcel / Rue Pierre Meurice / Rue de Tancarville	**1 430 m**
8	**Bolbec :** Rue Alcide Damboise / Rue du Pont Bellet / Avenue du Maréchal Foch (RD173) / Rue Gisel Petit (RD17) / Rue Alcide Damboise	**1 550 m**
9	**Bolbec :** Rue Léon Gambetta (RD910) / Rue Thiers (RD173)	**967 m**
10	**Bolbec :** Rue Georges Lemaître / Rue Léon Gambetta (RD910) / Rue Edouard Dupray / Rue du 11 Novembre 1918 (RD910)	**1 650 m**
11	**Bolbec :** Rue du 11 Novembre 1918 (RD910) / chemin agricole	**482 m**
12	**Bolbec :** site propre le long de la RD910 en bordure de la ZA **Saint-Jean-de-la-Neuville :** site propre le long de la RD910 en bordure de la ZA	**995 m**
13	**Saint-Jean-de-la-Neuville :** RD910 **Beuzeville-la-Grenier :** Route de Bolbec (RD910)	**1 486 m**
14	**Beuzeville-la-Grenier :** Route de Bolbec (RD910) / Route de Goderville (RD910)	**381 m**
15	**Beuzeville-la-Grenier :** Route de Calmare	**1 033 m**

Soit un linéaire total de 15,8 km à aménager, dont 9,8 km sur route départementale.

1.2. DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS PROJETES

1.2.1. Tronçon 1

Ce tronçon est prévu majoritairement en voie verte.

Il devra se raccorder à l'itinéraire cyclable de la Seine à Vélo, itinéraire porté par le Département de la Seine Maritime au droit du projet, dont le tracé passera soit le long de la RD81, soit dans la zone d'activité du Mesnil. Dans l'attente de la définition du tracé et des aménagements de la Seine à Vélo, les aménagements du début du tronçon 1 ne sont pas définis.

Si l'itinéraire de la Seine à Vélo suit la RD81 puis la RD173 jusqu'à la RD473, il sera alors judicieux d'implanter la voie verte du tronçon 1 sur la partie de chaussée aujourd'hui destinée aux véhicules motorisés et de reporter cette circulation sur la zone en zébra, afin d'éviter une traversée de la RD473 à proximité du carrefour avec la RD173, qui serait dangereuse pour les cycles.

Sur le reste du tronçon, la voie verte sera aménagée le long des RD473 et RD373, à l'Ouest, jusqu'au passage inférieur sous la RD484. La voie verte aura une largeur de 3 m et sera séparée physiquement de la chaussée par une bande engazonnée avec des enrochements pour éviter le stationnement des véhicules. Il est prévu de conserver les arbres et la végétation existantes. Par conséquent :

- La largeur de la chaussée sera réduite à 6 m ;
- La surlargeur existante en partie Nord (entre le restaurant « Le Kam & Léon » et le passage inférieur) sera remplacée par la voie verte.

Cette surlargeur étant beaucoup utilisée comme zone de stationnement, il est également prévu de créer ponctuellement une surlargeur stabilisée par un mélange terre-pierre entre la voie verte et la chaussée, qui pourra être utilisée en stationnement (mais sans matérialisation de ce dernier).

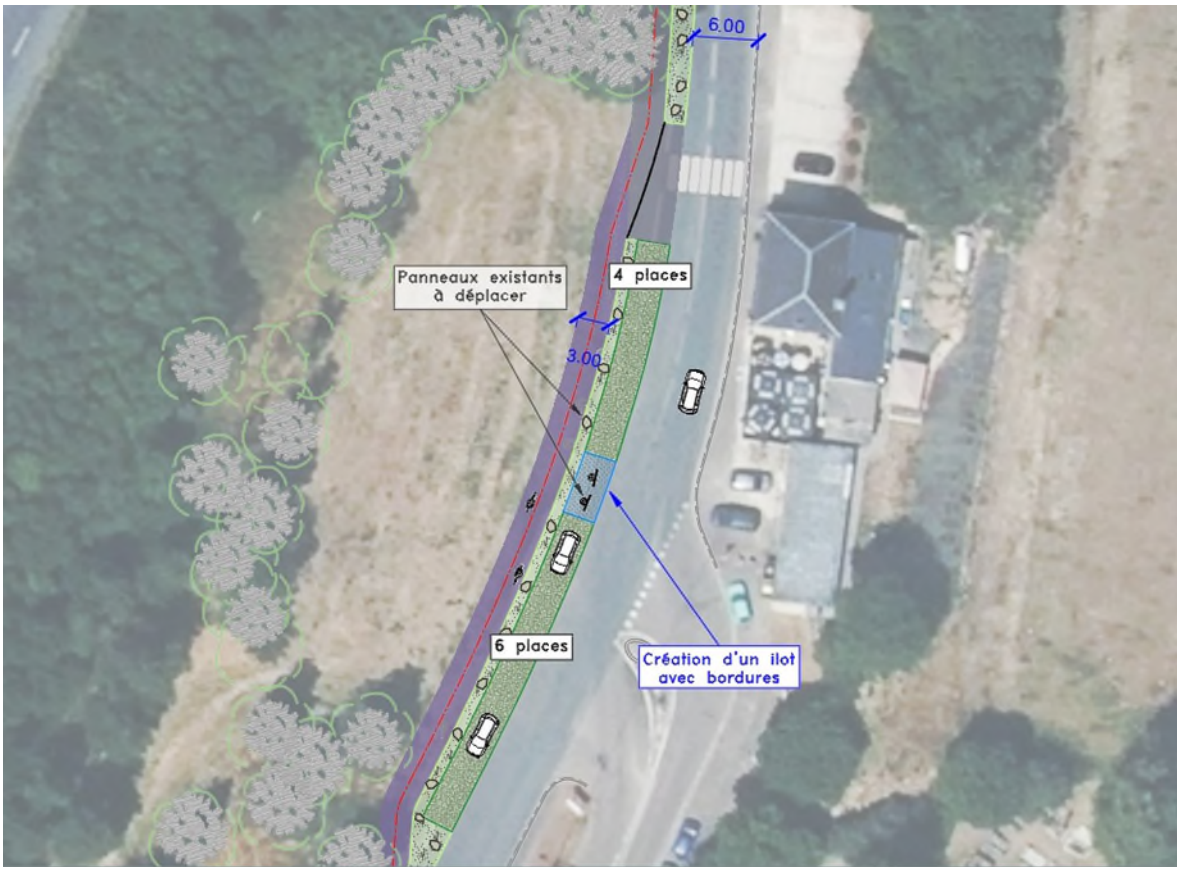


Figure 2 – Aménagement d'une surlargeur en terre pierre le long des RD473 et RD373

Une aire de repos est de plus prévu le long du tronçon 1, au niveau de l'espace arboré au droit de la traversée piétonne.

Cette aire de repos sera composée des éléments suivants :

- Table de pique-nique ;
- Corbeille de propreté bi-flux ;
- Panneau/totem d'information ;
- Appuis vélos.

1.2.2. Tronçon 2

Le tronçon 2 est prévu en site partagé.

Sur la première partie de la Rue de la République, les marquages au sol existants (double bandes blanches discontinues et logos cycles) seront effacés et remplacés par des logos cycles et des panneaux de jalonnement jusqu'au premier plateau existant. A partir du premier plateau (au niveau de « Rézo'Bus ») et jusqu'au tronçon 3, l'itinéraire parcourt un contexte très urbain et ponctué d'aménagement de réduction de vitesse (plateau) régulier. Toute cette séquence est proposée en zone 30 et sera aménagée à l'aide de signalisation horizontale et verticale (panneau de jalonnement, panneau de police « zone 30 » et logo cycle sur la chaussée).

1.2.3. Tronçon 3

Le tronçon 3 est prévu en site partagé. L'itinéraire est prévu en zone 30 avec la mise en place d'une signalisation horizontale et verticale (panneau de jalonnement, panneau de police « zone 30 » et logo cycle sur la chaussée). Au niveau des giratoires, les logos cycles seront implantés à l'axe de circulation, avec l'ajout de logo « double chevron » afin de bien marquer la présence des cycles et d'éviter les tentatives de dépassement par les véhicules motorisés.

1.2.4. Tronçon 4

Le tronçon 4 est prévu en zone 30 sur la rue Thiers, puis en chaussée à voie centrale banalisée sur l'avenue Victor Bettencourt. La fin du tronçon est en voie verte, pour la traversée du giratoire RD173 / RD373 et le raccordement à la voie verte existante du parc de l'abbaye.

Les pistes cyclables existantes matérialisées sur trottoirs seront abandonnées (ce type d'aménagement n'étant pas règlementaire). Le cycliste sera donc réintégré sur la chaussée en zone 30 ou en chaussée à voie centrale banalisée.

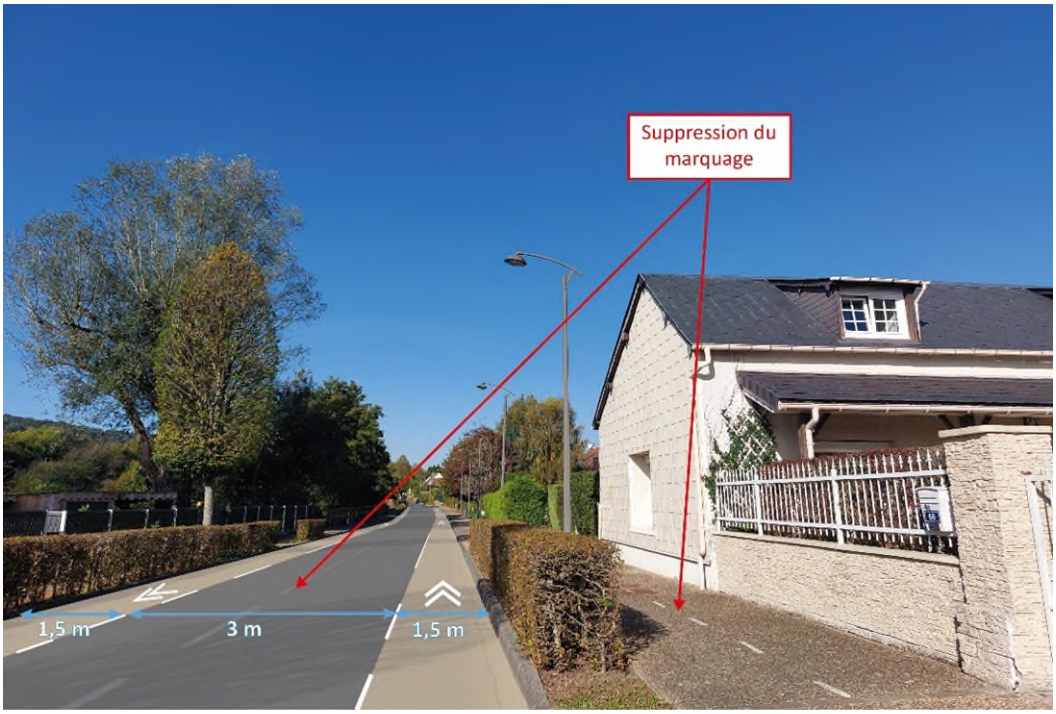


Figure 3 – Principe d'aménagement de bandes de rives sur l'avenue Victor Bettencourt

1.2.5. Tronçon 5

Le tronçon 5 est prévu en site partagé. Du fait de la faible largeur de voirie et du faible niveau de trafic, le tronçon est prévu en jalonnement avec la mise en œuvre de logo cycle à l'axe de roulement et de panneau de jalonnement cyclable.

1.2.6. Tronçon 6

Le tronçon 6 est prévu en piste cyclable bidirectionnelle, le long de la rue de l'abbaye (RD173). Il est prévu de réaliser la piste cyclable sur l'emprise du trottoir existant au Sud, qui lui-même sera recréé sur l'emprise de l'accotement enherbé existant. L'aménagement sera composé de :

- Une piste cyclable de largeur 3 m ;
- Un trottoir de largeur 2,5 m ;
- Une bande plantée de minimum 1 m entre la clôture du stade et le trottoir.

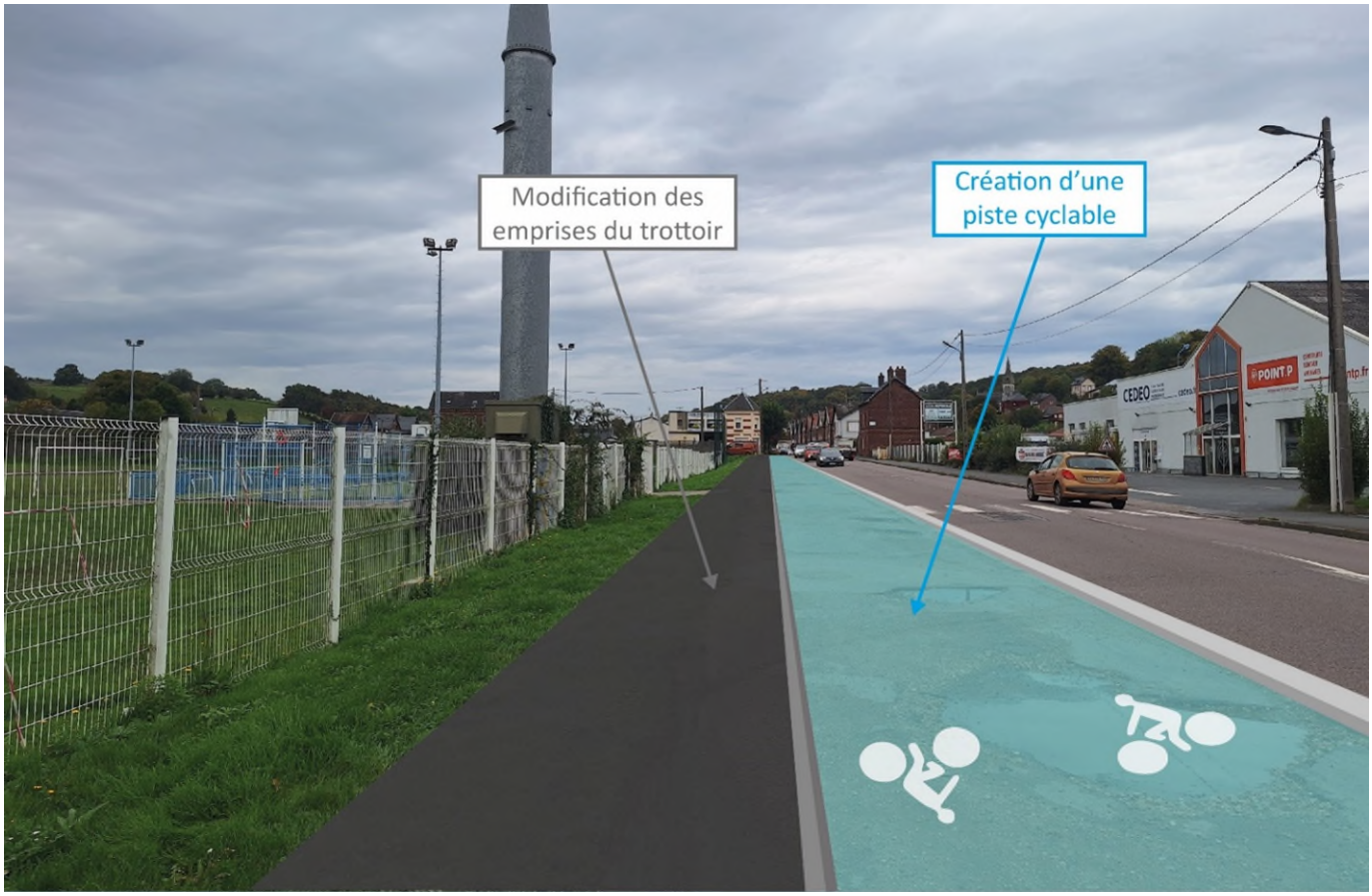


Figure 4 : Principe d'aménagement de la piste cyclable le long de la rue de l'Abbaye

La piste sera de niveau avec la chaussée et sera donc séparée du trottoir par une bordure T2 avec 14 cm de vue. Elle sera également séparée de la chaussée par une bordure double non franchissable de 50 cm de largeur et d'environ 15 cm de vue de chaque côté.

1.2.7. Tronçon 7

Le tronçon 7 est prévu en site partagé. Il sera aménagé en zone 30 accompagné de jalonnement cyclable avec la mise en œuvre de marquage au sol (logo cycle) et des panneaux directionnels.

1.2.8. Tronçon 8

Le tronçon 8 est prévu majoritairement en site partagé avec des zones 30.

Une section de la rue Alcide Damboise est en sens unique. Elle présente une chaussée d'environ 4,5 m de largeur. De nombreux véhicules sont souvent stationnés sur chaussée malgré l'absence de matérialisation du stationnement. De ce fait, les croisements avec des cycles peuvent s'avérer délicat et il n'a pas été souhaité de mise en œuvre d'un contre-sens cyclable. Il est donc nécessaire d'emprunter des itinéraires distincts selon le sens de circulation :

- La rue Alcide Damboise dans un sens ;
- La rue du Pont Bellet, l'avenue du Maréchal Foch (RD173) et la rue Gisel Petit (RD17) dans l'autre sens. La RD173 présente un trafic motorisé très élevé (environ 7 500 UVP/jour) et est situé hors agglomération (limité à 70 km/h).

A ce jour, le sens de circulation sur la rue Alcide Damboise est du Nord vers le Sud. Il est proposé d'inverser ce sens de circulation, afin d'éviter une traversée de la RD173 par les cyclistes, qui serait alors aménagé avec une bande cyclable, uniquement du côté Ouest. Il est également proposé de décaler la limite d'agglomération de Bolbec afin que cette portion se trouve en agglomération.

Toutefois, l'inversion du sens circulation sur la rue Alcide Damboise génère une problématique sur le carrefour Alcide Damboise / Gisel Petit, où la visibilité pour usagers sortant de la rue Alcide Damboise n'est pas suffisante. En effet, compte tenu de la vitesse limite (50 km/h), la distance de visibilité nécessaire est d'environ 110 m tandis que la distance de visibilité réelle est de l'ordre de 20 m. Pour pallier cette problématique, il est proposé la création d'un carrefour à feu, les emprises n'étant pas suffisantes pour un giratoire.

Une autre solution consisterait à autoriser le contre-sens cyclable sur la rue Alcide Damboise, en matérialisant le stationnement tout en gardant des « sas » pour faciliter les croisements, d'autant que le trafic sur cette rue est très faible : environ 250 véhicules/jour avec 45 véhicules sur l'heure la plus chargée (17-18 heures).

1.2.9. Tronçon 9

Le tronçon 9 est prévu en site partagé.

Compte tenu des faibles largeurs de voirie, de la présence de stationnement, des nombreux accès riverains et du caractère très urbain de cette section, il est proposé la mise en place de zone 30. Quelques portions de ce tronçon sont d'ailleurs déjà en zone 30. Il comprend déjà plusieurs plateaux surélevés permettant de limiter la vitesse.

Des panneaux de jalonnement, panneaux de police et des logos cycles seront ajoutés pour baliser l'itinéraire cyclable et marquer la présence des cyclistes.

1.2.10. Tronçon 10

Le tronçon 10 est prévu en site partagé jusqu'à la sortie d'agglomération puis en site propre le long de la rue du 11 novembre 1918 (RD910) La première partie, en site partagé, est prévu en zone 30, avec une portion en vélorue, la rue George Lemaître étant fermée à la circulation (sauf riverain). Pour la traversée de la RD910 il est prévu la création d'un ilot refuge permettant une traversée de la chaussée en deux temps. Cet ilot aura une largeur de 3 m (dont 2 m utile permettant le passage des cycles et piétons et 0,5 m de part et d'autre pour la mise en œuvre des bordures).

La voie verte sera donc implantée le long de la RD910 sur le bord Nord. Elle disposera d'une largeur de 3 m et sera séparée de la chaussée par un fossé. Elle impactera le talus existant, un mur de soutènement sera donc mis en œuvre. Les candélabres existants devront également être déplacés. Quelques arbustes devront également être abattus (environ 10 sujets).

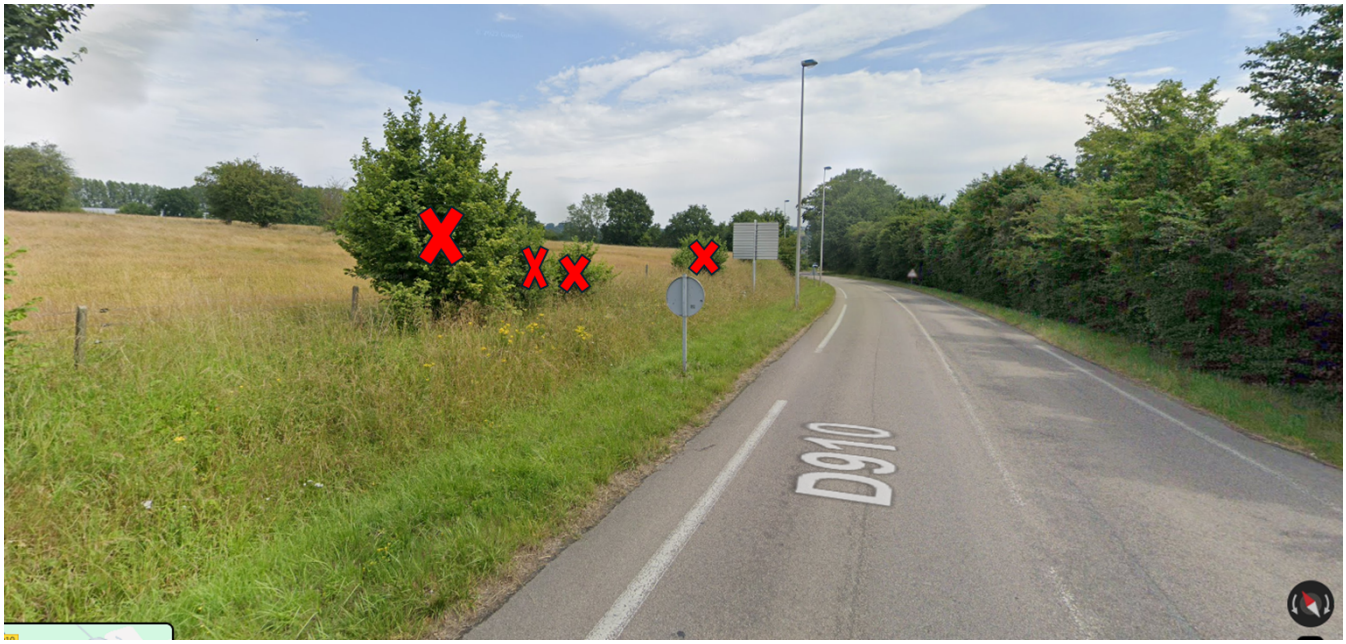


Figure 5 : Arbustes à supprimer sur le tronçon 10

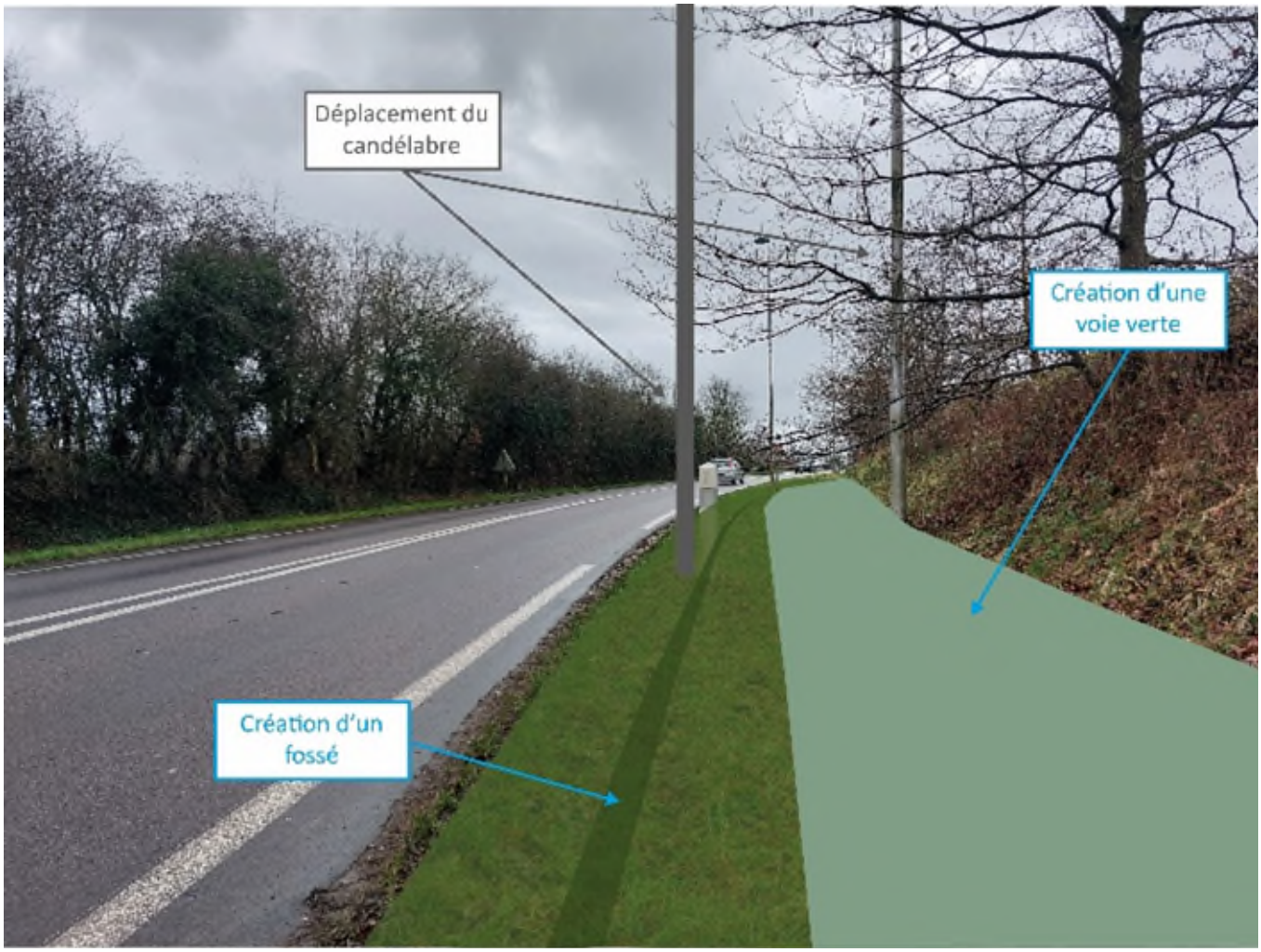


Figure 6 – Implantation de la voie verte le long de la rue du 11 Novembre 1918 (RD910)

Une aire de repos est de plus prévue le long du tronçon 10 dans la zone enherbée appartenant à la commune, entre les alignements boisés existants, en amont de la traversée de la RD910. Elle comportera une table de pique-nique, une corbeille de propreté bi-flux, et un totem d'information.

1.2.11. Tronçon 11

Le tronçon 11 est prévu en site partagé sur le délaissé de la rue du 11 Novembre 1918 puis en voie verte.

Le délaissé de chaussée ne desservant que trois parcelles, cette première partie sera aménagée en jalonnement avec du marquage au sol (logo cycle) et des panneaux de jalonnement. La deuxième partie emprunte un chemin existant et sera aménagée en voie verte de largeur 3 m, en enrobé.



Figure 7 – Principe de voie verte sur le chemin agricole existant

1.2.12. Tronçon 12

La RD910 sur le tronçon 12 est une route principale à niveau de fonction intermédiaire. De ce fait, il est prévu en site propre, avec une voie verte.

La voie verte aura une largeur de 3 m séparée de la chaussée par la végétation existante sur la première partie jusqu'au chemin agricole puis par un dispositif de retenue de type glissière en béton armé (GBA) jusqu'au giratoire, du fait de la proximité de la chaussée.

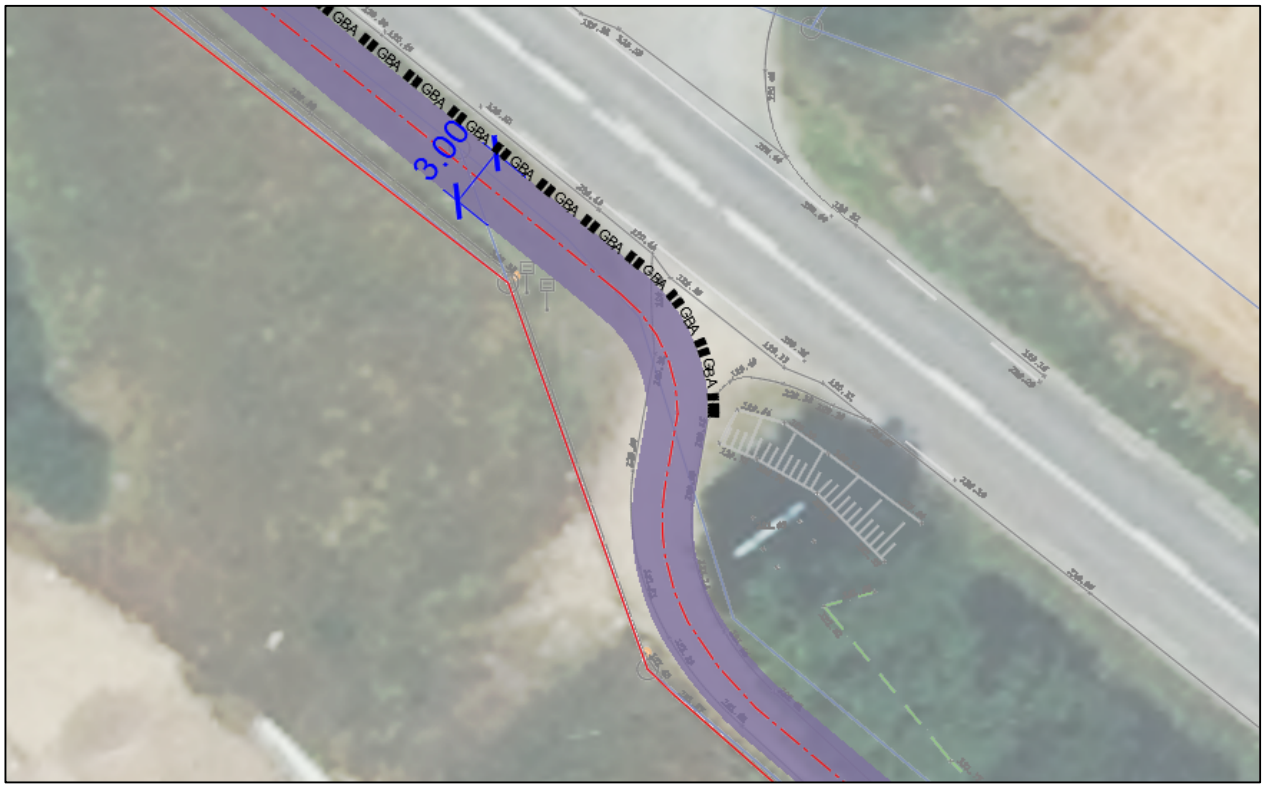


Figure 8 – Principe d'aménagement le long de la RD910 avec l'ajout d'une GBA

A l'extrémité du tronçon, des traversées bidirectionnelles seront aménagées sur 3 branches du giratoire (2 branches RD910 et route du beau soleil) avec l'aménagement de refuge dans les ilots existants et la mise en œuvre de marquage de logo cycle et piéton en traversée de chaussée. La voie verte passera ainsi le long de l'aire de covoiturage existante.

A l'approche du giratoire, l'aménagement nécessitera quelques abattages d'arbres (environ 5 sujets) le long de la RD. **Dans cette zone, des acquisitions foncières seront nécessaires.**

Une aire de repos est également prévue le long du tronçon 12, en amont du giratoire, avec les aménagements suivants :

- Table de pique-nique ;
- Corbeille de propreté ;
- Panneau/totem d'information.

Des plantations d'arbres et d'arbustes complèteront l'aménagement de l'aire pour procurer ombrage, agrément et constituer un écran végétal avec la route départementale.

1.2.13. Tronçon 13

La RD910 sur le tronçon 13 est une route principale à niveau de fonction intermédiaire. De ce fait, il est prévu en site propre, avec une voie verte. Toutefois, ce tronçon comporte le franchissement de l'autoroute A29. Les deux principales possibilités étant la création d'une passerelle ou le passage sur l'ouvrage existant. La Maîtrise d'Ouvrage a retenu un passage sur l'ouvrage existant.

La voie verte est prévue sur le bord Sud de la RD910. La chaussée étant tantôt en déblai, tantôt en remblai, la voie verte sera implantée en pied ou en haut de talus, ce qui limite les terrassements et permet également de mettre de la distance avec la chaussée et ainsi de gagner en confort d'usage. Elle aura une largeur de 3 m. Des acquisitions foncières seront nécessaires sur la quasi-totalité de ce tronçon.

La chaussée étant tantôt en déblai, tantôt en remblai, la voie verte sera implantée en pied ou en haut de talus, ce qui limite les terrassements et permet également de mettre de la distance avec la chaussée et ainsi de gagner en confort d'usage. Elle aura une largeur de 3 m. **Des acquisitions foncières seront nécessaires sur la quasi-totalité de ce tronçon.**

Pour le franchissement de l'autoroute, il est donc prévu de modifier le profil en travers de voirie afin d'intégrer la voie verte sur la partie Sud de l'ouvrage. La séparation avec la chaussée se fera à l'aide d'une bordure non franchissable en béton d'une largeur de 50 cm. Une glissière de type GBA serait plus adaptée mais implique un poids plus important sur l'ouvrage. Le profil en travers sera modifié comme suit :

- Modification du garde-corps Sud pour obtenir une hauteur de 1,20 m et suppression du cheminement existant ;
- Implantation de la voie verte sur 2,00 m et mise en œuvre d'une bordure non franchissable de 50 cm ;
- Décalage et réduction de la largeur de chaussée à 6,50 m et suppression des bandes de rive.



Figure 9 – Principe de modification du profil en travers sur l'ouvrage existant au-dessus de l'autoroute A29

De plus, cet aménagement nécessite :

- L'accord de département sur la modification du profil en travers de chaussée ;
- L'accord du concessionnaire autoroutier sur la modification de l'ouvrage ;
- La vérification de la stabilité de l'ouvrage. Si l'ouvrage n'était pas vérifié structurellement, un changement du tablier pourrait s'avérer nécessaire.

1.2.14. Tronçon 14

Le tronçon 14 traverse le bourg de Beuzeville-la-Grenier par la RD910. Le trafic y est tout aussi important que sur le tronçon 13 (environ 8 000 UVP/jour).

Malgré un niveau de trafic motorisé élevé, les emprises disponibles ne permettent pas d'implanter un site propre sur ce tronçon. Il est donc proposé la mise en place de zone 30 et d'une zone de rencontre dans la partie plus commerçante du bourg.

Afin d'assurer des aménagements urbains cohérents avec ce type de zone partagée, une requalification globale de la traversée de bourg est nécessaire. Un projet de requalification est prévu par la commune.

Des panneaux de jalonnement, panneaux de police et des logos cycles seront ajoutés pour baliser l'itinéraire cyclable et marquer la présence des cyclistes.

1.2.15. Tronçon 15

La route de Calmare étant une route secondaire à très faible trafic, le tronçon 15 est prévu uniquement en jalonnement. L'aménagement cyclable sera matérialisé par du marquage au sol (logo cycle) et par des panneaux de jalonnement cyclable.

La largeur de chaussée étant très faible (environ 4 m), il est également prévu d'aménager des surlargeurs tous les 200 m environ afin de faciliter le croisement des véhicules et des cycles. Ces surlargeurs sont prévues en enrobé.

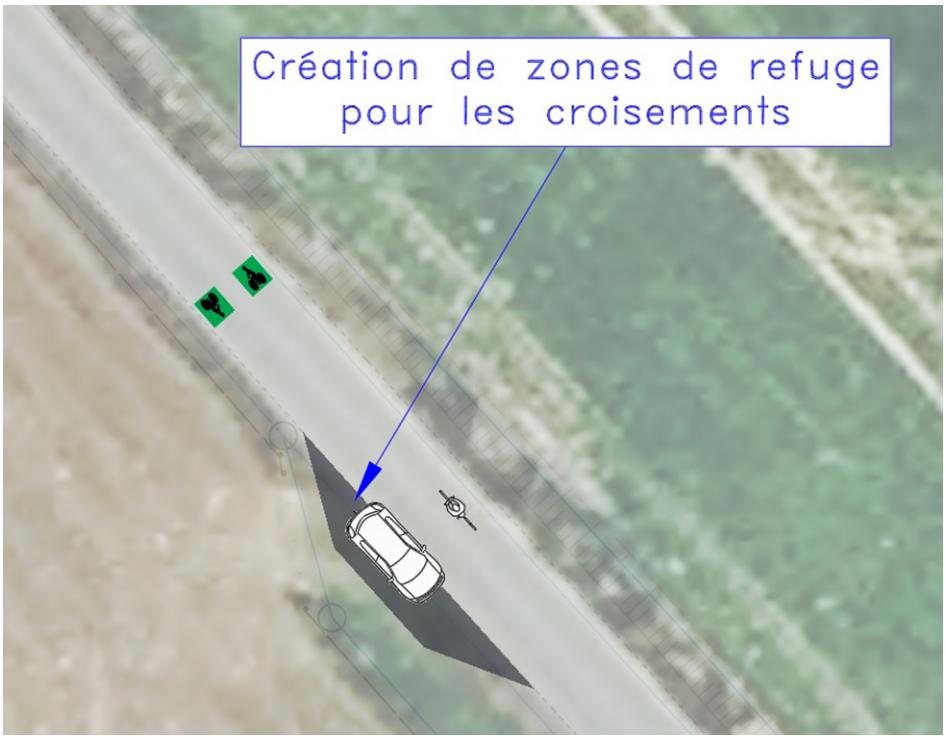


Figure 10 – Aménagement de surlargeur sur la route de Calmare

1.2.16. Synthèse des aménagements

La carte ci-dessous synthétise les aménagements prévus.

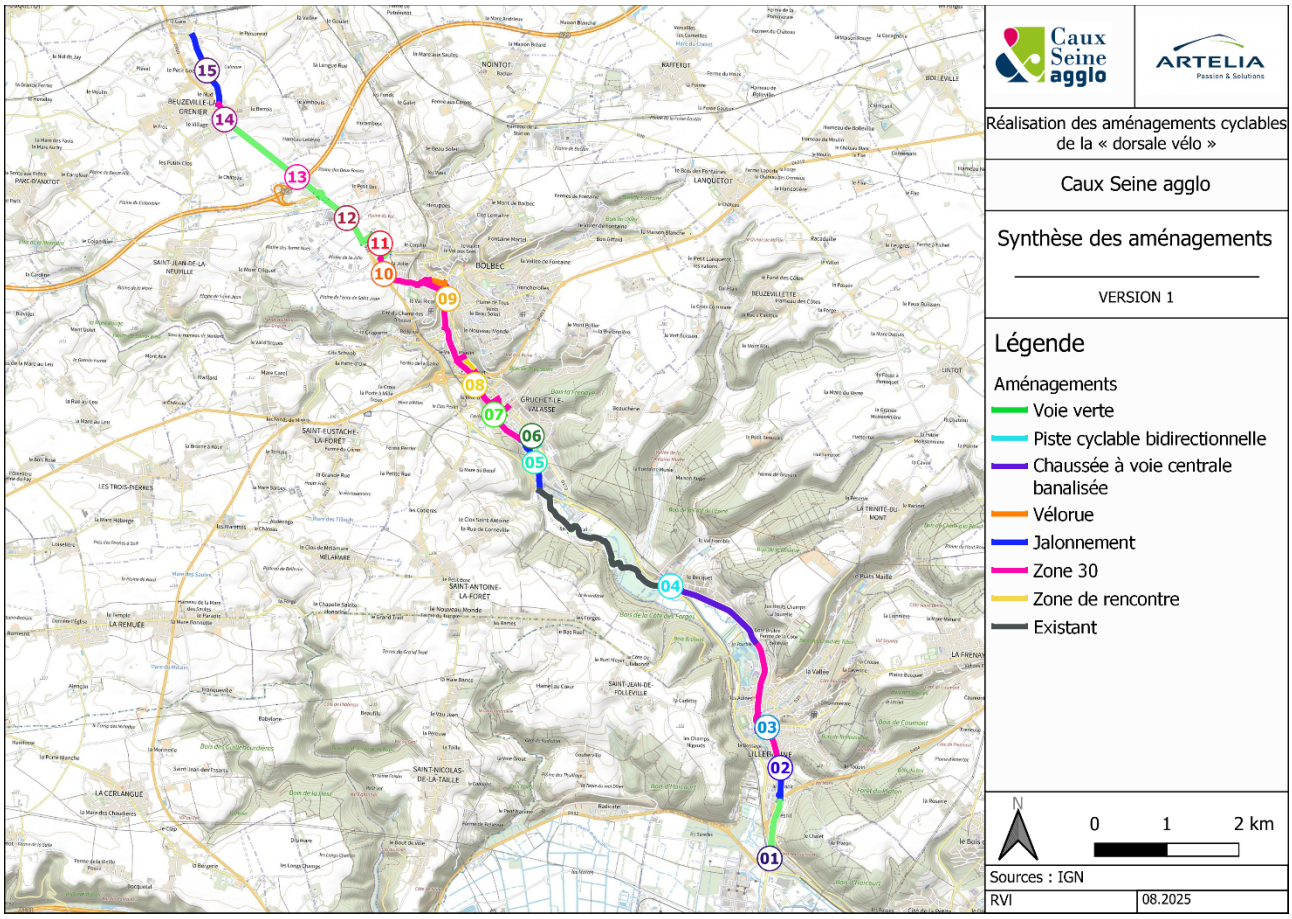


Figure 11 : Synthèse des aménagements

1.3. DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES

1.3.1. Travaux préparatoires

Les travaux préparatoires consistent en :

- Libération des emprises au droit des aménagements à réaliser, en particulier pour sites propres ;
- Défrichage aux abords du giratoire RD910/A29 et dans les zones de culture pour l'implantation des voies vertes (tronçon 10, 12 & 13) ;
- Tronçon 10 : portion de la RD910 reprise dans le cadre de la création de l'ilot refuge pour la traversée des cycles et piétons.
  - Chaussée RD473 / RD373 sur le tronçon 1 ;
  - Trottoir et ponctuellement chaussée du tronçon 6 ;
  - Chaussée de la RD910 sur le tronçon 10 ;
- Effacement de marquage existant (tronçons 2 et 4) ;
- Déplacement de candélabre sur le tronçon 10 ;
- Déplacement d'un feu tricolore sur le tronçon 6.

1.3.2. Terrassements

Sur les surfaces non revêtues, la terre végétale sera préalablement décapée. Elle sera mise en stock pour réutilisation sur site. L'excédent sera évacué. En l'absence de donnée sur la composition des sols en place, il a été considéré une épaisseur de terre végétale de 20 cm.

Les terrassements seront essentiellement en déblai pour la réalisation des couches de forme et la mise à niveau des fonds de forme. Les déblais seront évacués.

L'objectif de portance pour la plateforme support des chaussées et voies vertes est de 50 MPa (plateforme de type PF2). En l'absence d'étude géotechnique et de donnée sur la composition du sol en place, il a été considéré :

- Pour les emprises déjà revêtues en enrobé : pas de reprise des couches de forme existante, hypothèse d'une portance du sol en place d'au moins 50 MPa. Des purges ponctuelles sont prévues ;
- Pour les emprises non revêtues : réalisation d'une couche de forme en matériaux d'apport (GNT) sur 50 cm, avec :
  - Géotextile de filtration ;
  - 35 cm de GNT 0/80 ;
  - 15 cm de GNT 0/31,5.

1.3.3. Structures et revêtements

Les structures et revêtements prévus sont les suivants :

- Chaussée lourde (RD910 sur tronçon 10) :
  - Plateforme support PF2 (50 MPa) ;
  - Couche d'imprégnation ;
  - Couche d'assise de 20 cm en GB4 ;
  - Couche d'accrochage ;
  - Couche de roulement de 6 cm en BBSG3 ;
- Chaussée légère (surlargeur de chaussée sur tronçon 15) ;
  - Plateforme support PF2 (50 MPa) ;
  - Couche d'assise de 15 cm en GNT2 ;
  - Couche d'imprégnation ;
  - Couche de roulement de 6 cm de BBSG3 ;
- Voie verte et piste cyclable (tronçons 1, 4, 6, 10, 11, 12, 13) :
  - Plateforme support PF2 (50 MPa) ;
  - Couche de réglage de 10 cm de GNT2 ;
  - Couche d'imprégnation ;
  - Couche de roulement de 6 cm de BBSG3 ;
- Trottoir (tronçon 6) :
  - Couche de forme de 25 cm en GNT ;
  - Couche d'imprégnation ;
  - Couche de surface de 4 cm de BB 0/6 ;
- Ilot (tronçon 1 et 10) :
  - Couche de réglage de 10 cm en GNT2 ;
  - Couche de surface de 16 cm en BC5, finition désactivée ;
- Dalle béton pour mobilier (aire de repos) :

- Couche de forme de 25 cm en GNT ;
- Couche de surface de 16 cm en BC5, finition balayée ;

- Surlargeur stabilisée (tronçon 1) :
  - Mélange terre pierre sur 30 cm.

1.3.4. Gestion des eaux pluviales

Il n'est pas prévu de dispositif spécifique pour la gestion des eaux pluviales, ni d'ouvrage de collecte ou de stockage. L'évacuation des eaux de ruissellement sera réalisée au moyen d'une pente en travers de l'ordre de 2 % sur les aménagements et les rejets se feront de manière diffuse sur les abords et accotements.

Ponctuellement, lorsque la voie verte croise un fossé existant (cas du tronçon 12 au droit du giratoire RD910/A29), il est prévu la mise en place de canalisation pour assurer la continuité de l'écoulement du fossé.

Sur le tronçon 10, il est également prévu de recréer un fossé entre la chaussée de la RD et la voie verte, puisque cette dernière vient s'implanter sur l'emprise du fossé existant.

1.3.5. Mobiliers et équipements

Les mobiliers comprennent :

- Pour les aires de repos : table et banc de type pique-nique en bois, banc en bois, panneau ou totem d'informations avec poteau bois, corbeilles bi-flux ;
- Pour les mobiliers anti-franchissement : enrochements (tronçon 1), potelets bois pour protéger les entrées des voies vertes.

1.3.6. Plantations

Les plantations concernent les accotements des voies vertes, l'accompagnement pour la création de fossés et les reprises de talus.

Elles consistent essentiellement en de l'engazonnement sur les tronçons 1, 10 et 12 ou des massifs de couvre-sols pour le tronçon 6 (aux abords du stade).

Des plantations d'arbres et arbustes sont également prévues sur le tronçon 10. Le nombre d'individu planté permettra à minima de compenser ceux supprimés par le projet.

2. CLASSEMENT DU PROJET

2.1. ARTICLE R122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

L'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement liste les projets soumis à évaluation environnementale systématique et ceux dont un examen au cas par cas est préalablement nécessaire. Une analyse de ces rubriques a été réalisée dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Rubrique du R122-2 concernée par le projet

Rubrique	Seuils de classement	Classement du projet
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). **On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.**	Demande d'examen au cas par cas : […] c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.	**Cas par cas** Création d'une vélo route sur un linéaire total de 15,8 km, dont 9,8 km sur route départementale. Le linéaire de site propre (voie verte + piste cyclable) est de 3,7 km.

Le projet est soumis à examen au cas par cas.

2.2. RUBRIQUES LOI SUR L'EAU

Le projet n'est pas concerné par une rubrique loi sur l'eau :

Tableau 3 : Rubriques loi sur l'eau concernée par le projet

Rubrique	Classement du projet
3.3.1.0 Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	**Non concerné** **Absence de zones humides**
2.1.5.0 Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	**Non concerné** **Les rejets d'eaux pluviales se feront de manière diffuse sans ouvrage spécifique.**

3. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL

3.1. MILIEU NATUREL

3.1.1. Natura 2000

Le Réseau Natura 2000 comprend des sites naturels contenant des habitats et des espèces d'importance européenne en application des directives européennes 2009/47/CE dite Directive « Oiseaux » et 92/43/CEE modifiée dite Directive « Habitats ». Les projets, dans ou hors site Natura 2000, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir un impact notable sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire d'un site Natura 2000.

Le projet n'est directement concerné par aucun site Natura 2000. Les zones Natura 2000 les plus proches sont :

- Les marais Vernier, Risle Maritime (FR2300122), situé à 2,7 km du tronçon 1 ;
- L'estuaire et marais de la Basse Seine (FR2310044), situé à 4,9 km du tronçon 1 ;
- Le Val Eglantier (FR2300147), situé à 5,4 km du tronçon 1 ;
- L'estuaire de la Seine (FR2300121), situé à 6,2 km du tronçon 1 ;
- Les boucles de la Seine Aval (FR2300123), situé à 6,7 km du tronçon 1.

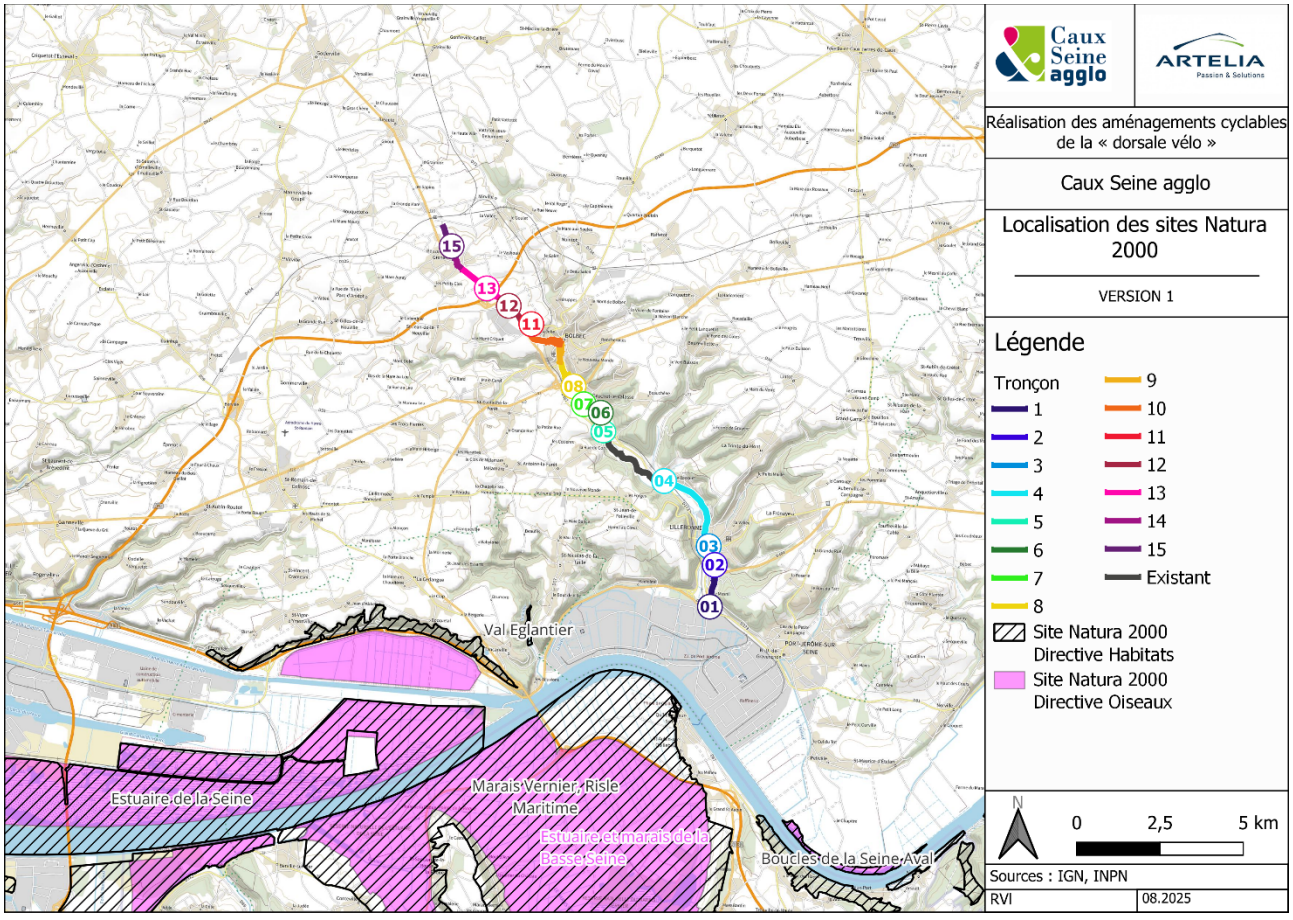


Figure 12 : Localisation des sites Natura 2000

Au vu de la distance entre les sites Natura 2000 et le projet, ce dernier n'aura aucune incidence prévisible sur ces milieux.

3.1.2. Parc Naturel Régional

Les Parcs Naturels Régionaux, institués il y a maintenant 40 ans, ont pour objectif de protéger le patrimoine naturel et culturel remarquable d'espaces ruraux de qualité, mais fragiles, parce que menacés soit par la dévitalisation, soit par une trop forte pression urbaine ou touristique. Leur mission est d'assurer un développement économique et social harmonieux de leurs territoires en s'appuyant sur le respect de l'environnement. Les communes formant le territoire du Parc s'engagent à travers une charte de 12 ans.

Le projet, n'est pas localisé dans l'emprise d'un PNR mais est situé à 1,1 km du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande.

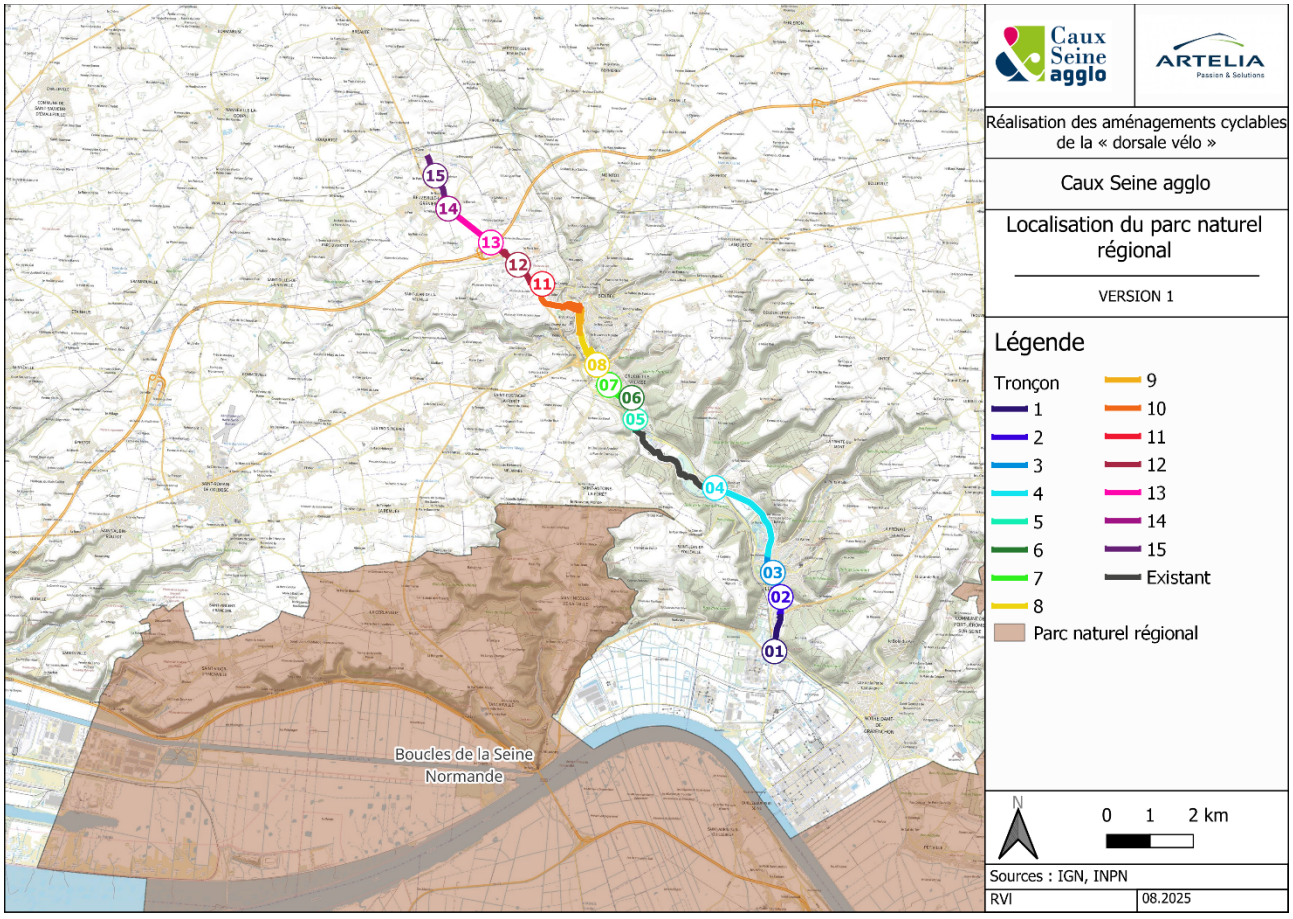


Figure 13 : Localisation du PNR

Aucune incidence n'est prévisible sur le PNR des Boucles de la Seine Normande.

3.1.3. Réserve Naturelle

Les réserves naturelles peuvent être nationales ou régionales.

Les réserves naturelles régionales sont créées par les régions afin de répondre à trois grandes missions :

- Protéger des milieux naturels, des espèces de faune et de flore remarquables, ou des sites géologiques d'intérêt particulier ;
- Gérer ces espaces et ces espèces ;
- Mener une action de sensibilisation et de pédagogie auprès du public.

Les réserves naturelles peuvent être gérées par différents acteurs : associations, collectivités locales ou établissements publics, mais toujours autour du respect de ces 3 grandes missions. Elles permettent de protéger et de conserver les sites naturels, sans les sanctuariser. Des actions scientifiques y sont également menées, comme des suivis d'espèces et des restaurations de milieux naturels.

Le projet n'est pas localisé dans l'emprise d'une réserve naturelle. Néanmoins le projet est situé à proximité des réserves naturelles nationales de l'estuaire de la Seine à 7,1 km du projet et du Marais Vernier à 7,5 km.

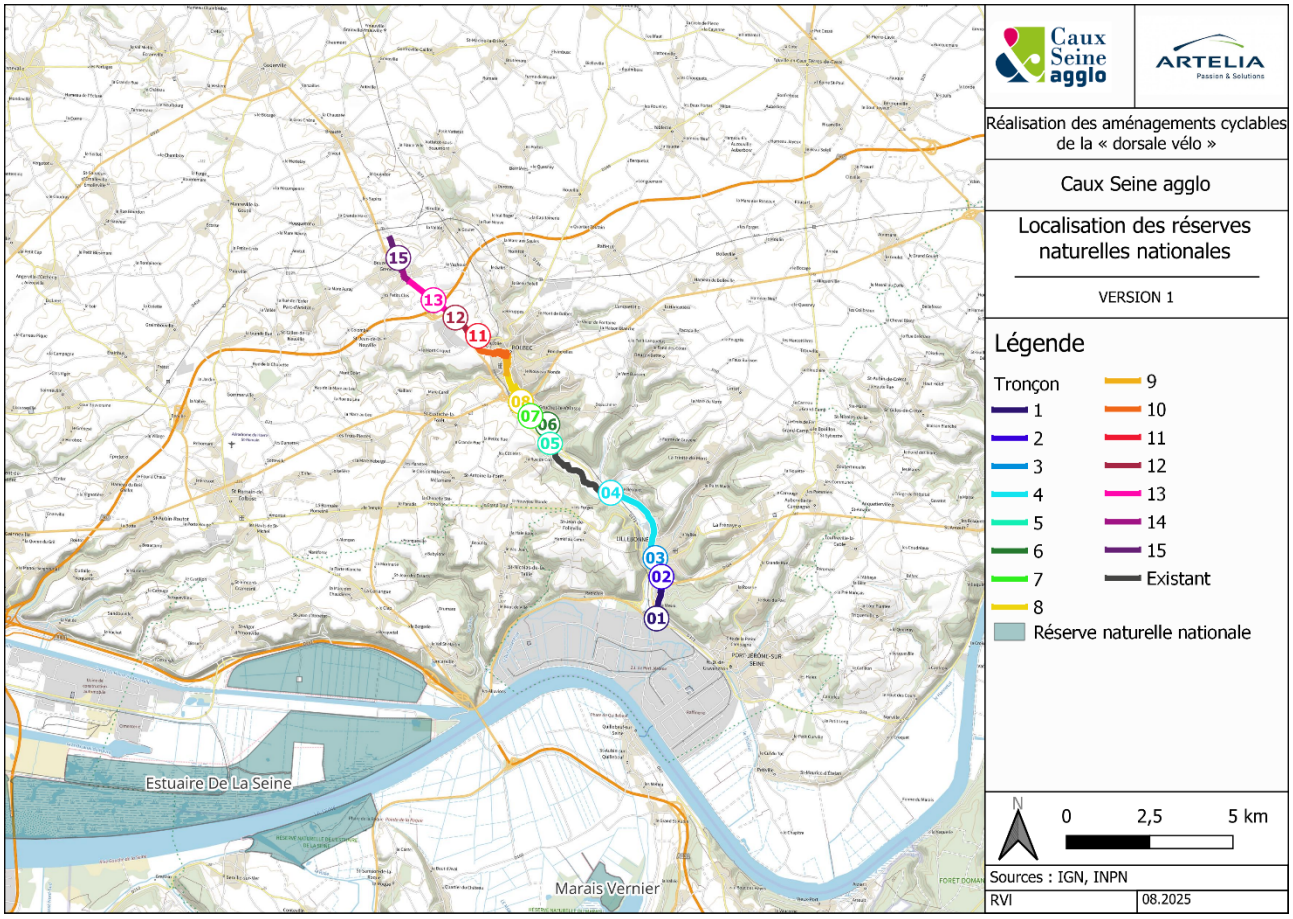


Figure 14 : Localisation des réserves naturelles nationales

Au vu de la distance entre les réserves naturelles et le projet, ce dernier n'aura aucune incidence prévisible sur ces milieux.

3.1.4. Arrêté de protection de biotope

L'arrêté de protection de biotope a pour objectif la préservation des milieux naturels nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces animales ou végétales protégées par la loi. Un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.).

Cette réglementation vise donc le milieu de vie d'une espèce et non directement les espèces elles-mêmes.

Le site n'est pas concerné par un APB. Deux APB se situent néanmoins à proximité :

- Les falaises de Saint-Nicolas de la Taille, située à 4,7 km du tronçon 4 ;
- Les Marais des litières de Quittebeuf, situé à 7,3 km du tronçon 1.

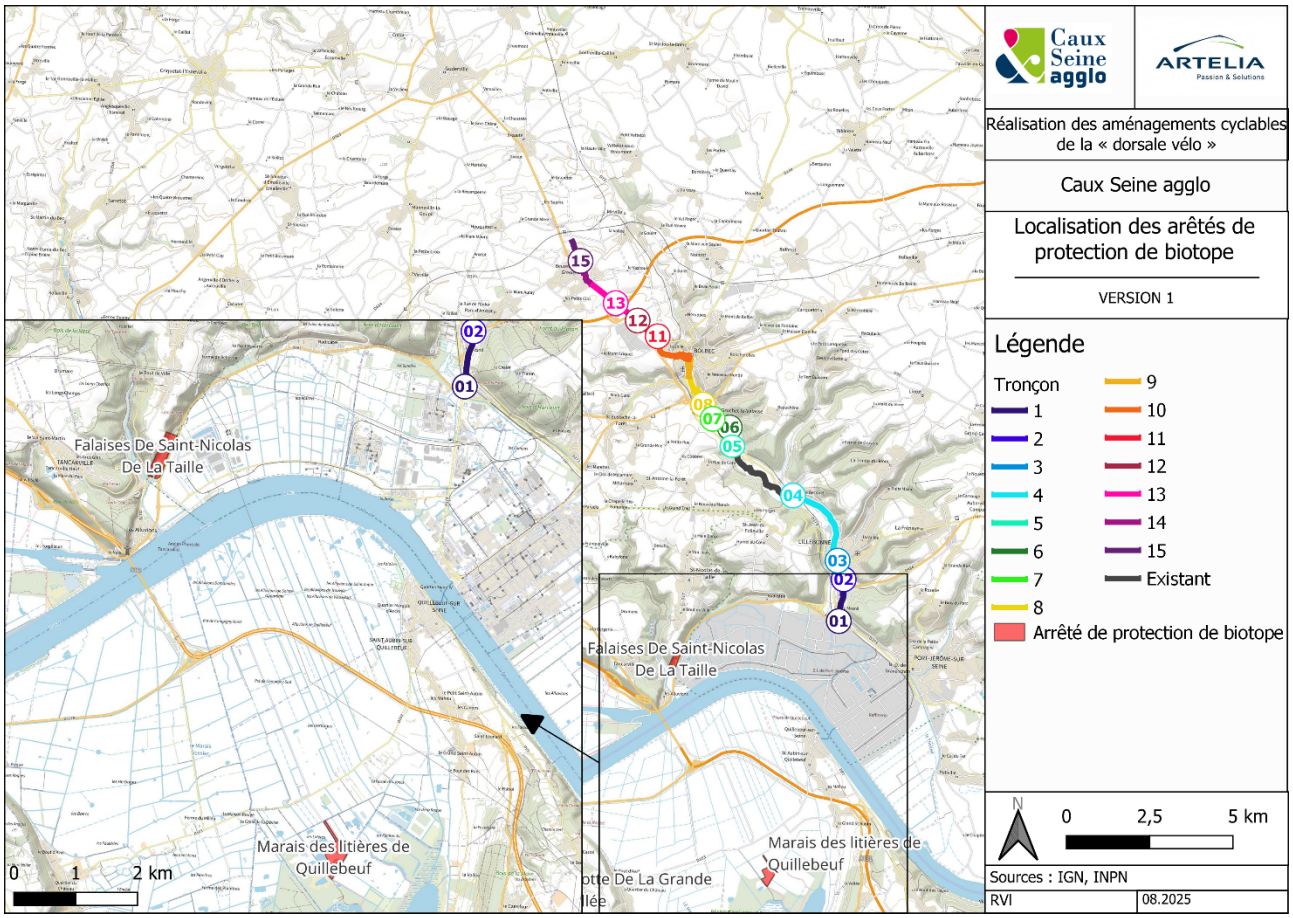


Figure 15 : Localisation des arrêtés de protection de biotope

Au vu de la distance entre les arrêtés de protection de biotope et le projet, ce dernier n'aura aucune incidence prévisible sur ces milieux.

3.1.5. Site Ramsar

Signataire de la Convention de Ramsar en 1971, la France a ratifié ce traité en 1986. Elle s'est alors engagée sur la scène internationale à préserver les zones humides de son territoire.

La très grande majorité des sites Ramsar français ont été créés sur des aires déjà protégées en totalité ou en partie par d'autres statuts (Parc naturel régional, réserve de chasse, sites du Conservatoire du littoral, sites Natura 2000, etc.) ou disposant d'une gestion intégrée.

Les actions de conservation et de gestion développées sur ces aires protégées servent à maintenir les caractéristiques écologiques des sites Ramsar.

Le projet n'est pas localisé dans l'emprise d'un site Ramsar mais est situé à 2,5 km du site du marais Vernier et Vallée de la Risle.

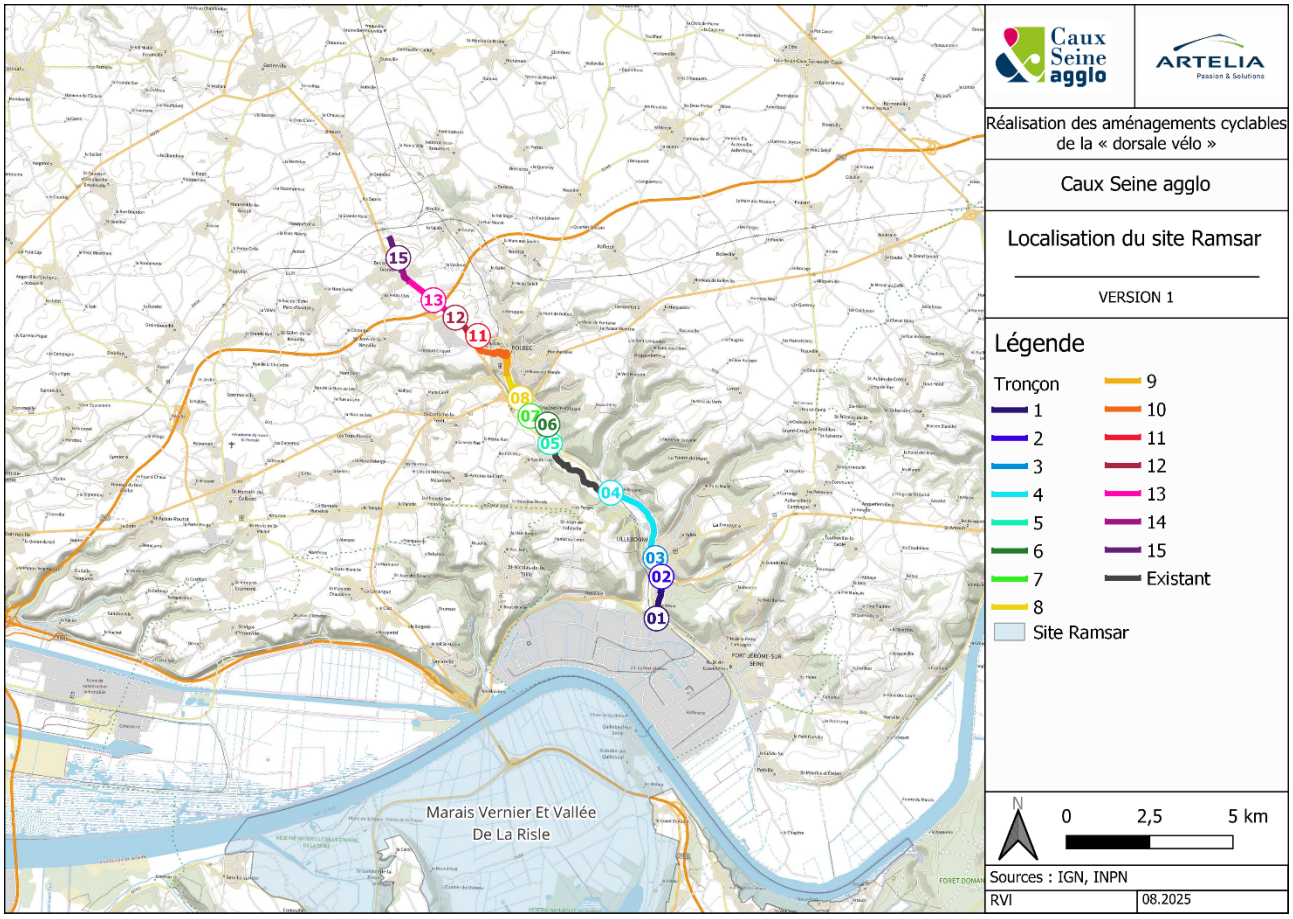


Figure 16 : Localisation du site Ramsar

Le projet n'aura aucune incidence sur le site Ramsar au vu de la distance le séparant du projet.

3.1.6. Autres zonages naturels

Aucun autre zonage de protection (réserve biologique, parc national, réserve de biosphère, …), n'est présent dans un rayon de 10 km autour du projet.

3.1.7. ZNIEFF

Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel sont élaborés à titre d'avertissement pour les aménageurs et n'ont pas de valeur d'opposabilité. Ils ont pour objectif d'identifier et de décrire les secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Ce sont notamment les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type II qui sont de grands ensembles écologiquement cohérents et ZNIEFF de type I qui sont des secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable). Les ZNIEFF sont dépourvues de valeur juridique. Aucune restriction d'usage liée à leur existence ne s'applique. Elles signalent cependant la valeur écologique du territoire concerné et la présence éventuelle d'espèces réglementairement protégées.

Le projet n'est pas situé dans l'emprise d'une ZNIEFF mais plusieurs d'entre elles sont très proches des différents tronçons et notamment la ZNIEFF de type II du boisement de la vallée du Commerce située à quelques mètres du tronçon 2 et 4.

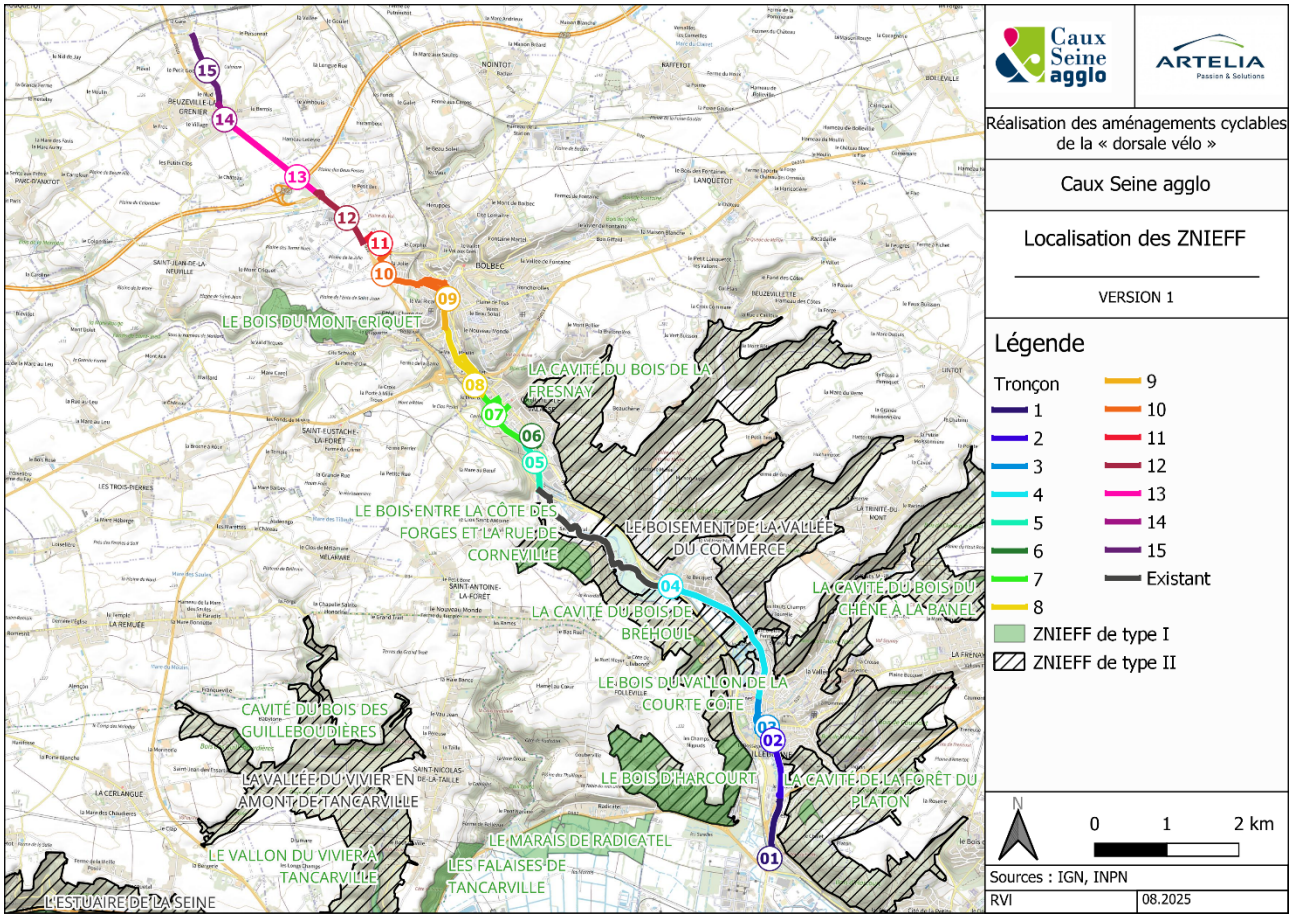


Figure 17 : Localisation des ZNIEFF

Le projet n'aura pas d'incidence direct sur les ZNIEFF présentes, les travaux n'empiéteront pas dans l'emprise de ces milieux.

3.1.8. Zones humides

3.1.8.1. Pre-localisation

Les zones humides jouent un rôle fondamental à différents niveaux :

- Elles assurent des fonctions essentielles d'interception des pollutions diffuses, en particulier sur les têtes des bassins versants où elles contribuent de manière déterminante à la dénitrification des eaux ;
- Elles constituent un enjeu majeur pour la conservation de la biodiversité. De nombreuses espèces végétales et animales sont en effet inféodées à la présence des zones humides pour tout ou partie de leur cycle biologique. Certaines zones d'expansion des crues abritent des zones humides qui constituent des paysages spécifiques et des zones privilégiées de frai et de refuge ;
- Elles contribuent, par ailleurs, à réguler les débits des cours d'eau et des nappes souterraines et à améliorer les caractéristiques morphologiques des cours d'eau.

Plusieurs zones humides effectives sont présentes sur la partie sud du projet et notamment sur les tronçons 1 et 4. Le tronçon croise même parfois légèrement des zones humides effectives mais la délimitation de ces zones humides peut être remise en cause puisque le tracé de la délimitation de la zone humide effective est légèrement localisé sur les bords de la route qui sont imperméabilisés. De plus les tronçon 1, 2, 4 et 5 croisent la prélocalisation existante du département

de la Seine-Maritime. Néanmoins, seul le tronçon 1 prévoit des aménagements pouvant potentiellement impacter des zones humides avec la création d'une voie verte, les autres tronçons sont prévus sur voie déjà existante.

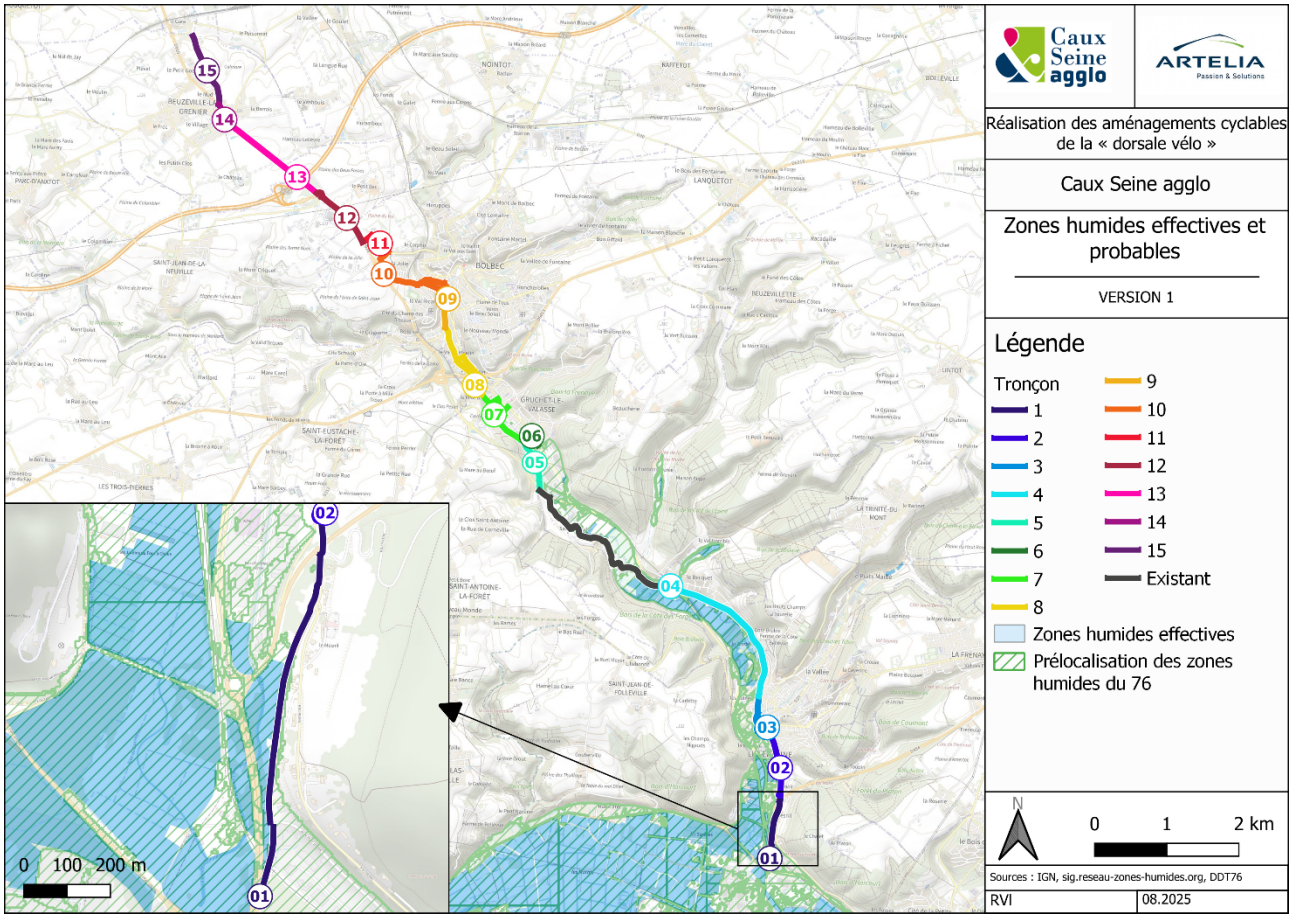


Figure 18 : Localisation des zones humides effectives et probables

3.1.8.2. Délimitation des zones humides

Une délimitation des zones humides selon l'arrêté du 24 juin a été réalisée le 17/09/2025 selon le critère pédologique. Une identification des habitats présents a également été réalisée. De plus quelques relevés floristiques ont été effectués (sans application du protocole de l'arrêté pour ce critère).

Selon le critère sol, le tronçon et l'aire de repos associé **ne sont pas localisés sur une zone humide au sens de l'arrêté du 24 juin**. Au total 8 sondages pédologiques ont été réalisés sans présence de sols caractéristiques de zones humides puisque des remblais sont présents sur l'entièreté du site.

3.2. HYDROGRAPHIE ET HYDROGEOLOGIE

3.2.1. Eaux superficielles et milieux aquatiques

Le projet est situé majoritairement sur la masse d'eau superficielle du ruisseau du Commerce de sa source au confluent (FRHR265). Le tronçon 4 est présent en parti sur la masse d'eau superficielle de la rivière des Aulnes (HR265-H5131000) et le tronçon 2 et 3 sur la masse d'eau du ruisseau de la Vallée à Lillebonne (HR265-H5131100). Les objectifs du SDAGE sont décrits ci-dessous.

Tableau 4 : Objectif du SDAGE Seine-Normandie pour les masses d'eau superficielles concernées par le projet

Référentiel de la masse d'eau		Objectif d'état écologique		Objectif d'état chimique			
Masse d'eau	Code de la masse d'eau	Objectif d'état	Echéance d'atteinte de l'état	Objectif d'état avec ubiquistes	Echéance d'atteinte de l'objectif avec ubiquistes	Objectif d'état sans ubiquistes	Echéance d'atteinte de l'objectif sans ubiquistes
Le ruisseau du Commerce de sa source au confluent	FRHR265	Bon potentiel*	2027	Bon état	2033	Bon état	2033
Rivière des Aulnes	HR265-H5131000	Objectif moins strict**	2027	Bon état	2033	Bon état	2033
Ruisseau de la Vallée à Lillebonne	HR265-H5131100	Objectif moins strict	2027	Bon état	2033	Bon état	2033

* Le bon potentiel écologique se distingue du bon état par de plus faibles valeurs des indices biologiques.
** L'objectif est fixé à un niveau inférieur que l'objectif de bon état

En 2022, l'état écologique du ruisseau du Commerce de sa source au confluent est évalué à médiocre pour l'état écologique et mauvais pour l'état chimique avec ubiquiste (bon pour état chimique sans ubiquiste). Pour la rivière des Aulnes, l'état écologique est médiocre et l'état chimique avec et sans ubiquiste est mauvais. Pour le ruisseau de la Vallée à Lillebonne, l'état écologique est moyen et mauvais pour l'état chimique avec ubiquiste (bon pour état chimique sans ubiquiste).

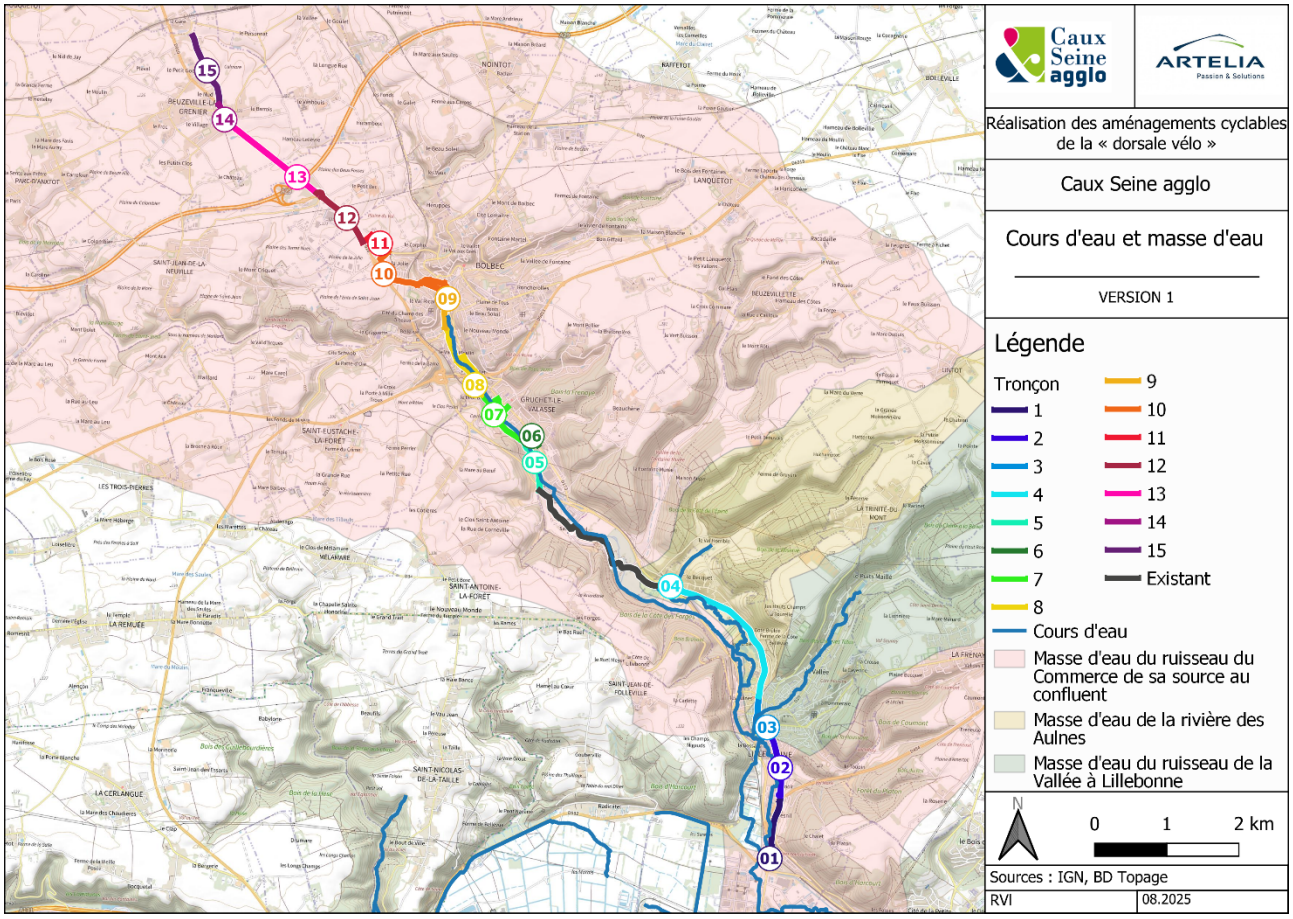


Figure 19 : Cours d'eau et masses d'eau superficielles

Le projet n'aura pas d'incidence sur les masses d'eau superficielles puisque le projet ne prévoit aucun prélèvement ou rejet.

3.2.2. Eaux souterraines

3.2.2.1. Masse d'eau souterraine

Le projet est situé sur les masses d'eau souterraine FRHG218 « Albien-néocomien captif », FRGG220 « Craie altérée de l'estuaire de la Seine » et FRHG001 « Alluvions de la Seine moyenne et aval », dont les objectifs du SDAGE sont présentés ci-dessous :

Tableau 5 : Objectif du SDAGE Seine-Normandie pour les masses d'eau souterraine concernées par le projet

Masse d'eau		Objectif d'état chimique		Objectif d'état quantitatif	
Nom de la masse d'eau	**Code de la masse d'eau**	**Objectif d'état**	**Echéance d'atteinte de l'état**	**Objectif d'état**	**Echéance d'atteinte de l'état**
Albien-néocomien captif	FRHG218	Bon état	Depuis 2015	Bon état	Depuis 2015

Masse d'eau		Objectif d'état chimique		Objectif d'état quantitatif	
Nom de la masse d'eau	**Code de la masse d'eau**	**Objectif d'état**	**Echéance d'atteinte de l'état**	**Objectif d'état**	**Echéance d'atteinte de l'état**
Craie altérée de l'estuaire de la Seine	FRHG220	Objectif moins stricte	2027	Bon état	Depuis 2015
Alluvions de la Seine moyenne et aval	FRHG001	Objectif moins stricte	2027	Bon état	Depuis 2015

La qualité chimique de la masse d'eau FRHG218 en 2022 est bonne tandis que les deux autres sont médiocres.

Le projet n'aura pas d'incidence sur les masses d'eau souterraines puisque le projet ne prévoit aucun prélèvement ou rejet.

3.2.2.2. Zone de répartition des eaux

Les zones de répartition des eaux sont définies dans l'article R211-71 du code de l'environnement comme des zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport au besoin.

Les tronçons 1 à 12 sont situés dans la zone de répartition des eaux de l'Albien.

Le **projet n'a aucune incidence sur les ZRE** puisqu'aucuns prélèvements ne seront effectués.

3.3. MILIEU HUMAIN

3.3.1. PLUi

Le PLUi de Caux Seine Agglo est en cours d'approbation, prévue fin 2025. Le linéaire du projet est principalement situé en zonage A ou U des PLU, seuls les tronçons 1, 10 et 15 passent dans l'emprise d'un zonage N.

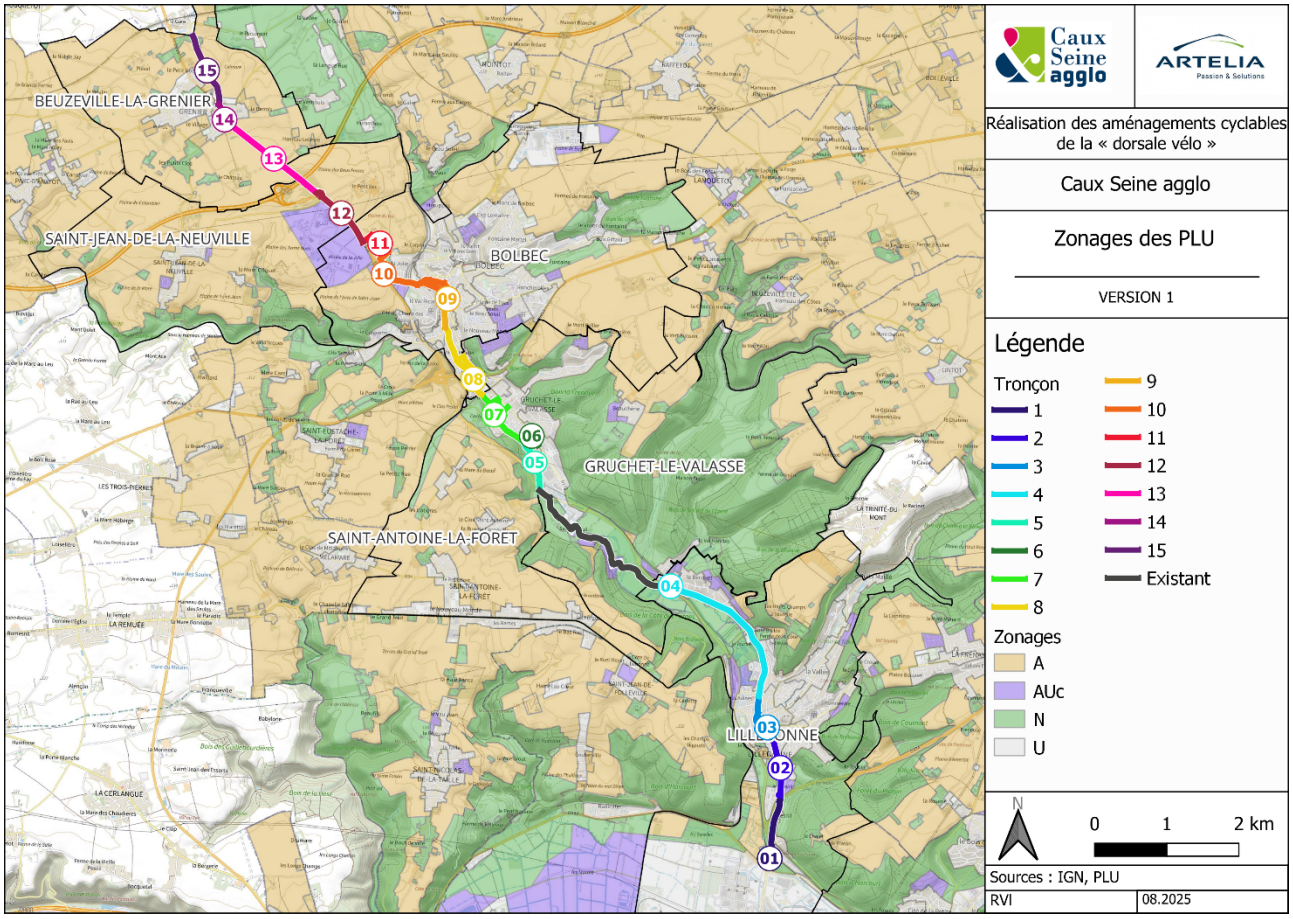


Figure 20 : Zonages des PLUi

Plusieurs zones ou linéaires font l'objet de prescriptions dans les documents d'urbanisme. Ces prescriptions concernent :

- Espaces Boisés Classés (article L113-1 du code de l'urbanisme) ;
- Eléments de paysage à préserver au titre des articles L151-19 (motifs d'ordre culturel, historique ou architectural) ou L151-23 (motifs d'ordre écologique) du code de l'urbanisme, tel que chemin, haie, fossé, alignement d'arbre, murs, bâti…
- Emplacement réservé au profit de la commune (article L151-41 du code de l'urbanisme) ;
- Bâti remarquable, immeuble à protéger ou à mettre en valeur (article L151-19 du code de l'urbanisme) ;
- Secteur de risque naturel ou technologique (cavités, inondations, pollution…).

Sur les tronçons 10 à 15, les itinéraires cyclables se situent à proximité ou dans des secteurs de risque lié aux cavités souterraines.

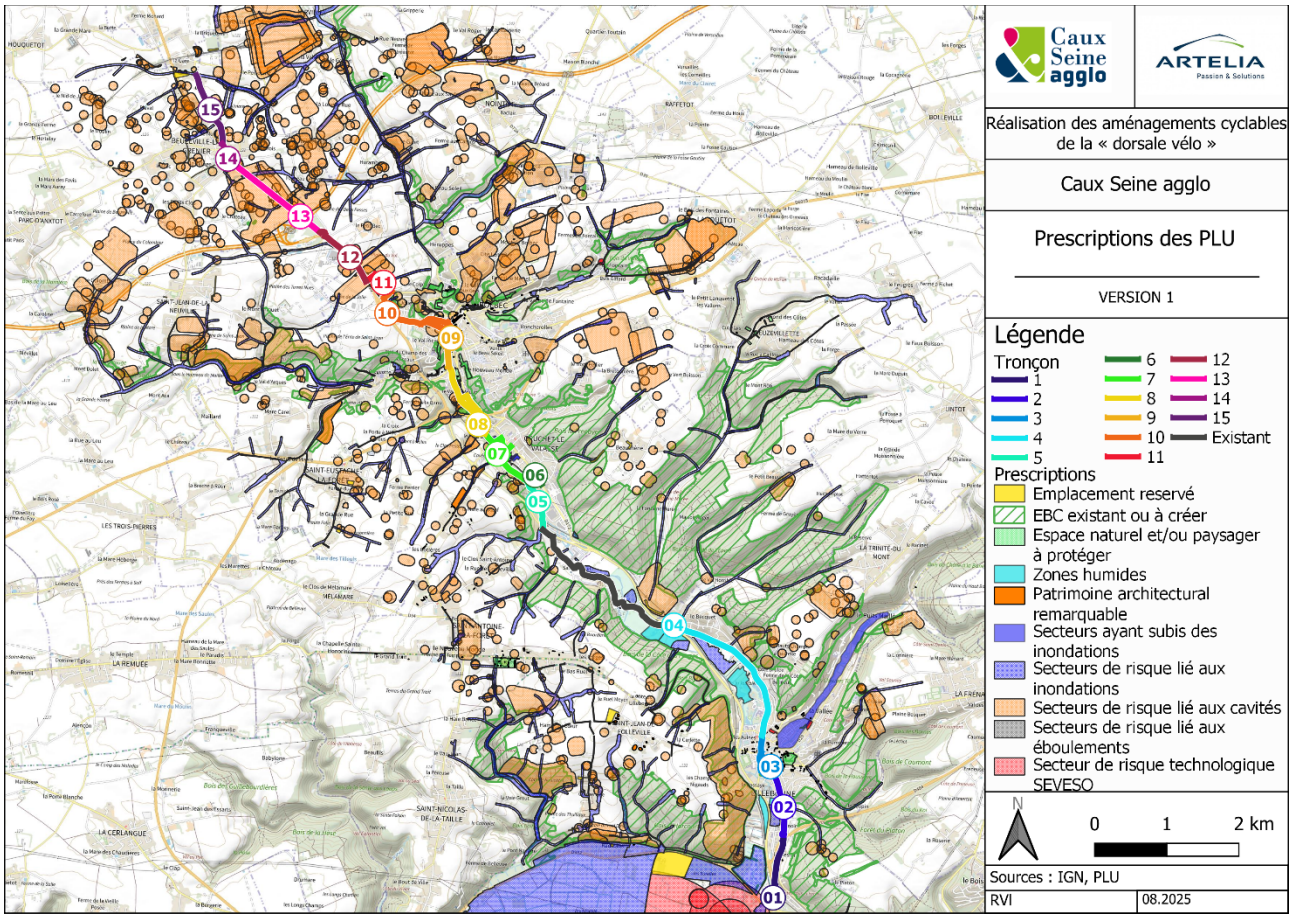


Figure 21 : Prescriptions des PLU

Concernant les prescriptions liées aux cavités, les PLU interdisent de nouvelles constructions dans ces zones. Les voiries sont cependant considérées comme des aménagements, et non des constructions, et ne sont donc pas proscrites.

3.3.2. Incidences sur le patrimoine

Le patrimoine remarquable peut notamment concerner :

- Les Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR). Les SPR concernent les villes, villages ou quartiers ainsi que leurs paysages et espaces ruraux dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public
- La protection au titre des monuments historiques. Il s'agit d'une servitude d'utilité publique fondée sur l'intérêt patrimonial d'un bien, à partir des critères historiques, artistiques, scientifiques et techniques. Les notions de rareté, d'exemplarité, d'authenticité et d'intégrité des biens sont prises en compte. Afin d'en assurer la conservation, la restauration et la mise en valeur, un immeuble ou un objet mobilier peuvent être protégés au titre des monuments historiques.
- Les sites inscrits et classés. La politique des sites a pour objectif de préserver les espaces de qualité et remarquables sur le plan paysager. Tous les travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux d'un site sont soumis au contrôle du Ministre chargé des sites ou du préfet du département.

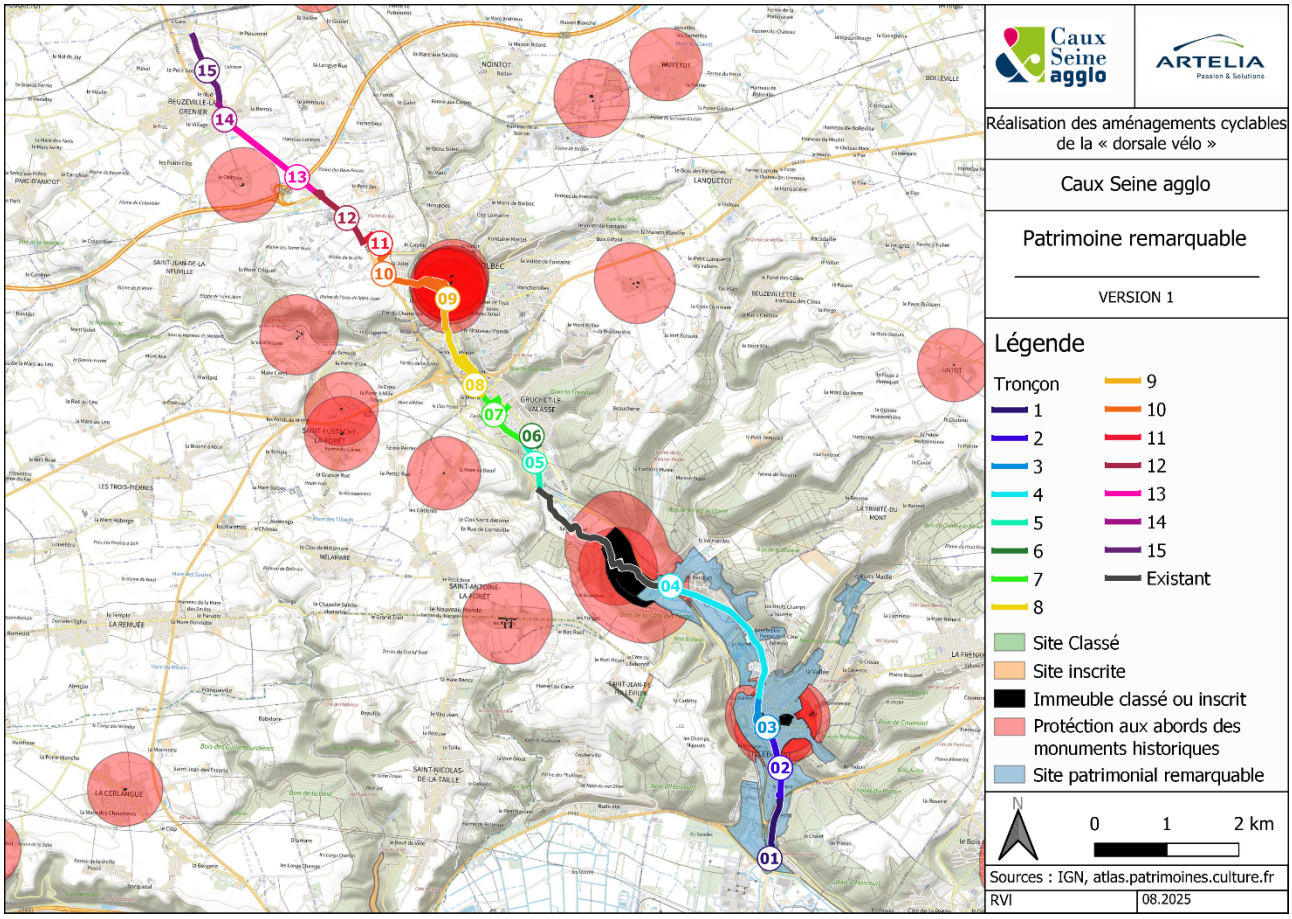


Figure 22 : Patrimoine remarquable à proximité du projet

Une grande partie du tronçon 1 et l'intégralité des tronçons 2 et 3 sont situées au sein du site patrimonial remarquable de Lillebonne (SPR). Le tronçon 4 est ponctuellement situé dans ce site patrimonial remarquable sur ses extrémités Nord et Sud.

Les tronçons 4, 8, 9 et 10 sont présents dans l'emprise d'un périmètre de protection aux abords des monuments historiques conformément au tableau suivant :

Tableau 6 : Périmètres de protection aux abords des monuments historiques

Périmètre de protection	Tronçons concernés
Immeuble 43 rue Thiers	8, 9, 10
Monument aux morts de la guerre 1914-1918	9, 10
Immeubles 4-8 rue de la République	9, 10
Temple protestant	9, 10
Immeubles (ancien hôtel du duc de Charrost) 10-12-14-16 rue de la République	9, 10
Eglise Saint-Michel	9, 10

Périmètre de protection	Tronçons concernés
Château de Valasse	4
Eglise Notre-Dame	4

Le projet ne semble pas avoir d'incidence sur le patrimoine. Néanmoins, le tronçon 1 est prévu en voie verte et traverse le SPR de Lillebonne. Par conséquent, **un permis d'aménager sera réalisé pour ce tronçon, comprenant l'avis d'un ABF.** Les autres tronçons concernés par le SPR et les périmètres de protection des abords des monuments historiques ne concernent pas des aménagements lourds (voie verte). **L'avis d'un Architecte des Bâtiments de France sera néanmoins demandé en amont des travaux**.

De plus, la commune de Lillebonne est concernée par des prescriptions de fouilles archéologiques. La DRAC sera consultée à ce sujet.

3.3.3. Incidence sur les captages d'eau potable

Selon l'ARS, **plusieurs périmètres de protection de captages sont présents sur le tracé voie cyclable.**

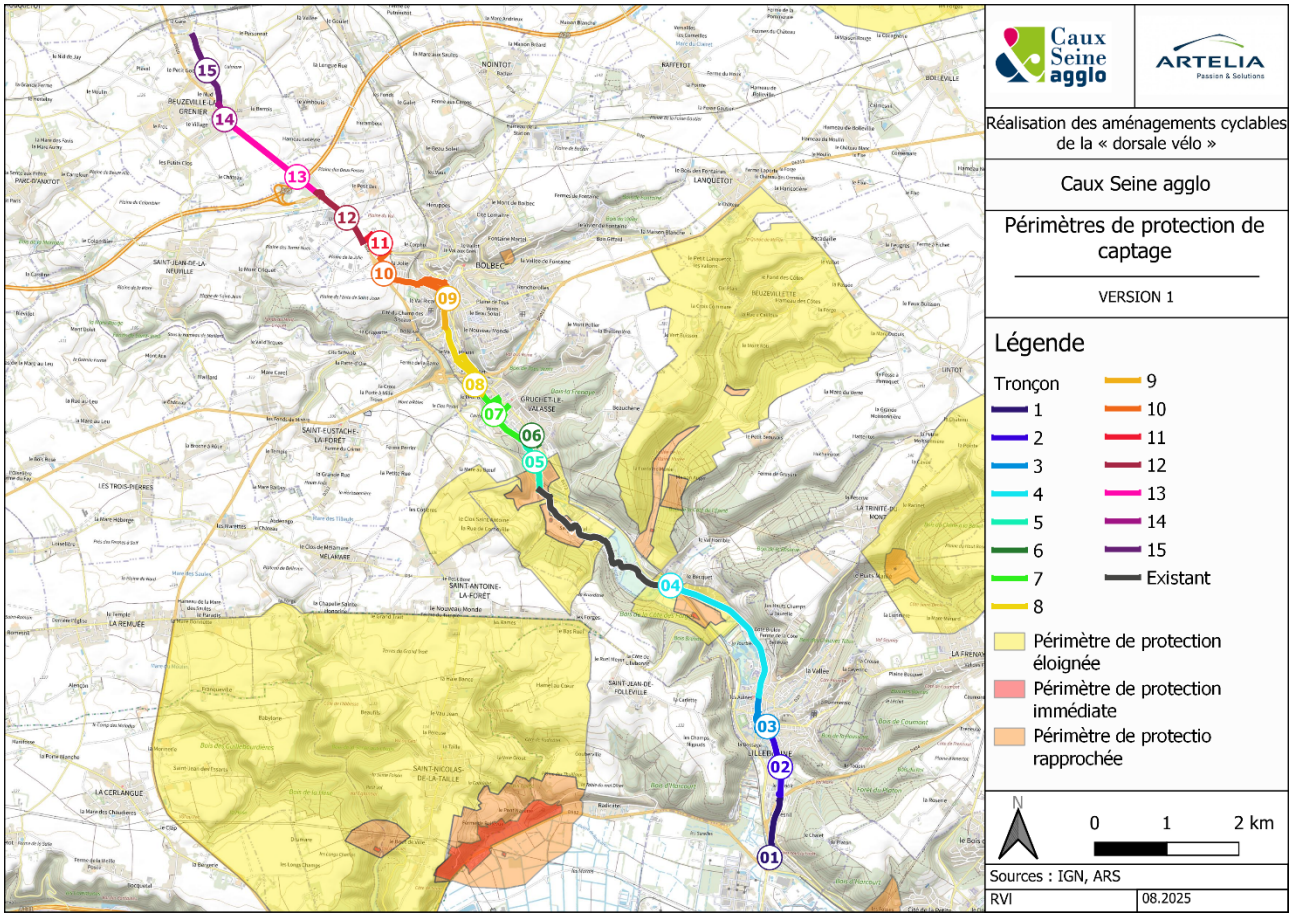


Figure 23 : Localisation des périmètres de protection de captage

Le tronçon 4 est situé dans l'emprise d'un périmètre de protection éloignée du forage de Becquet et le tronçon 5 dans un périmètre de protection rapprochée du captage de Gruchet le Valasse.

Le tronçon 5 est prévu en site partagé, **aucun aménagement ne sera donc réalisé sur ce tronçon**, seulement des jalonnements et panneaux de signalisation. **Ces aménagements respectent les interdictions de la DUP 076000108** approuvée par arrêté préfectoral du 30 janvier 2002.

Concernant le tronçon 4, il est indiqué dans la DUP 076000134 approuvée par arrêté du 28 avril 1981, que dans le périmètre de protection éloigné : « Les activités ou installations ne sont soumises à aucune prescription particulière, on veillera cependant à ce que les ouvrages de transport d'eaux usées domestiques ou industrielles et d'hydrocarbures soient étanches ». **Ces conditions seront respectées.**

3.3.4. Transport

Le tableau suivant présente les enjeux et contraintes liés au transport.

Tableau 7 : Enjeux et contraintes liés au transport sur chaque tronçon

Tronçon	Enjeux et contraintes liés au transport
1	Stationnements fréquents mais non matérialisés le long de la RD au niveau de restaurant Le Kam. ≈ 3 600 UVP/jour sur la RD373 au niveau du passage inférieur
2	≈ 4 300 UVP/jour
3	Trafic important supérieur à 8 000 UVP/jour sur la rue Pasteur.
4	Présence du collège Pierre Mendès France. ≈ 2 700 UVP/jour sur la RD373
5	Implantation à proximité du tronçon d'une future halte ferroviaire. ≈ 360 UVP/jour
6	Trafic important supérieur à 9 500 UVP/jour.
7	Présence de sens unique. Rue étroite. Proximité du centre-ville de Gruchet le Valasse. ≈ 150 UVP/jour
8	Trafic important de 7 500 UVP/jour sur la RD173. Présence de sens unique sur la rue Alcide Damboise et rue étroite.
9	Trafic moyen de l'ordre de 5 000 UVP/jour.
10	Présence de l'école Sainte Geneviève sur la rue George Lemaître. Voirie en sens unique de largeur réduite par la présence de places de stationnement dans les zones les plus pentues.

Tronçon	Enjeux et contraintes liés au transport
	Traversée et longement de la rue du 11 novembre 1918, à trafic important de 7 800 UVP/jour.
11	Partage potentiel avec les engins agricoles et bétails.
12	Présence d'une aire de covoiturage au niveau du giratoire.
13	Trafic moyen important de 7 500 UVP/jour. Passage par l'ouvrage d'art existant au-dessus de l'A29 (rétrécissement de la largeur de chaussée).
14	Trafic moyen important de l'ordre de 7 500 UVP/jour.
15	Entre 65 et 155 UVP/ jour.

3.3.5. Plan de prévention du bruit

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Seine-Maritime 3ème échéance a été reconduit le 15 mai 2025 et vaut Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de 4ème échéance.

Les routes du présent projet ne sont pas concernées par le PPBE.

3.3.6. Acquisitions foncières

Le tableau ci-dessous présente les besoins en acquisition foncière dans le cadre du projet.

Tableau 8 – Emprise des travaux et nécessité d'acquisition foncière

Tronçon	Localisation	Acquisitions nécessaires
1	Rue de Port Jérôme (RD473 et RD373)	Voie verte à réaliser sur des parcelles appartenant au Département
12	Ponctuellement le long de la RD910 à l'approche du giratoire RD910 / échangeur A29	Voie verte à réaliser sur l'emprise d'une parcelle appartenant à GRT Gaz et d'une autre parcelle appartenant au concessionnaire autoroutier SAPN
13	Le long de la RD910	Voie verte à créer sur des parcelles aujourd'hui cultivée et sur des parcelles appartenant au concessionnaire autoroutier SAPN Nécessité d'acquérir une bande d'environ 5 m tout le long de ce tronçon. Au total 5 800 m² de terres agricoles doivent être acquises.

3.4. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

3.4.1. Risques naturels

3.4.1.1. Retrait gonflement des argiles

Sur les sols argileux, la teneur en eau des sols peut impacter leur consistance. Lorsque la teneur en eau des sols argileux augmente, le volume du sol augment également, on parle alors de « gonflement des argiles ». Inversement, lorsque la teneur en eau baisse, le volume du sol diminue, on parle alors de « retrait des argiles ».

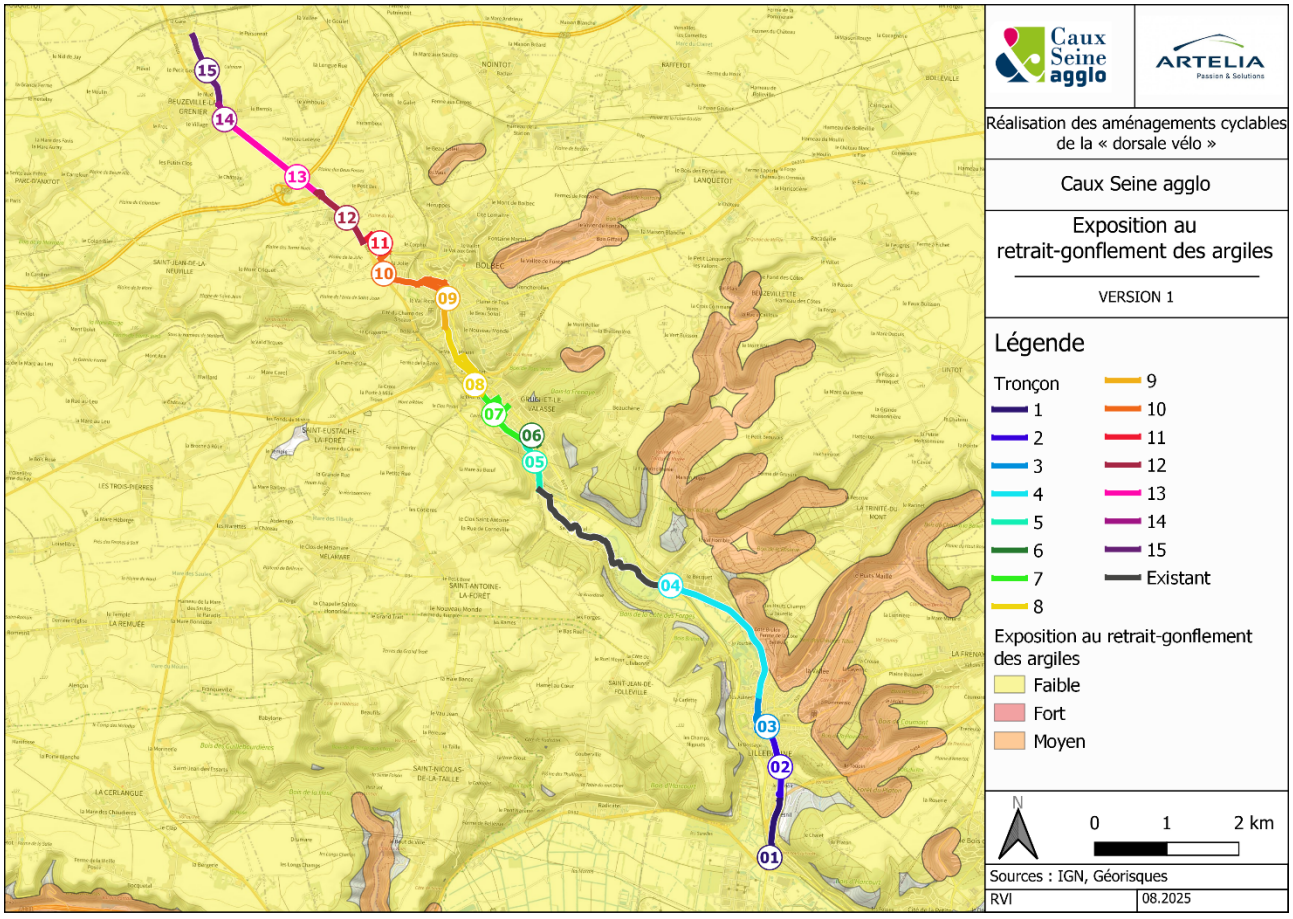


Figure 24 : Exposition au retrait-gonflement des argiles

Le site est concerné par une exposition faible au retrait-gonflement des argiles, seul le tronçon 4 est légèrement concerné par une exposition moyenne. Néanmoins les travaux sur cette portion consistent exclusivement à de la signalisation via des panneaux ou des marquages.

3.4.1.2. Risque inondation

Les communes du projet ne sont pas concernées par le Plan de Prévention des Risques d'inondation, néanmoins le site du projet est localisé en zones sujettes au débordement de nappe et inondation de cave.

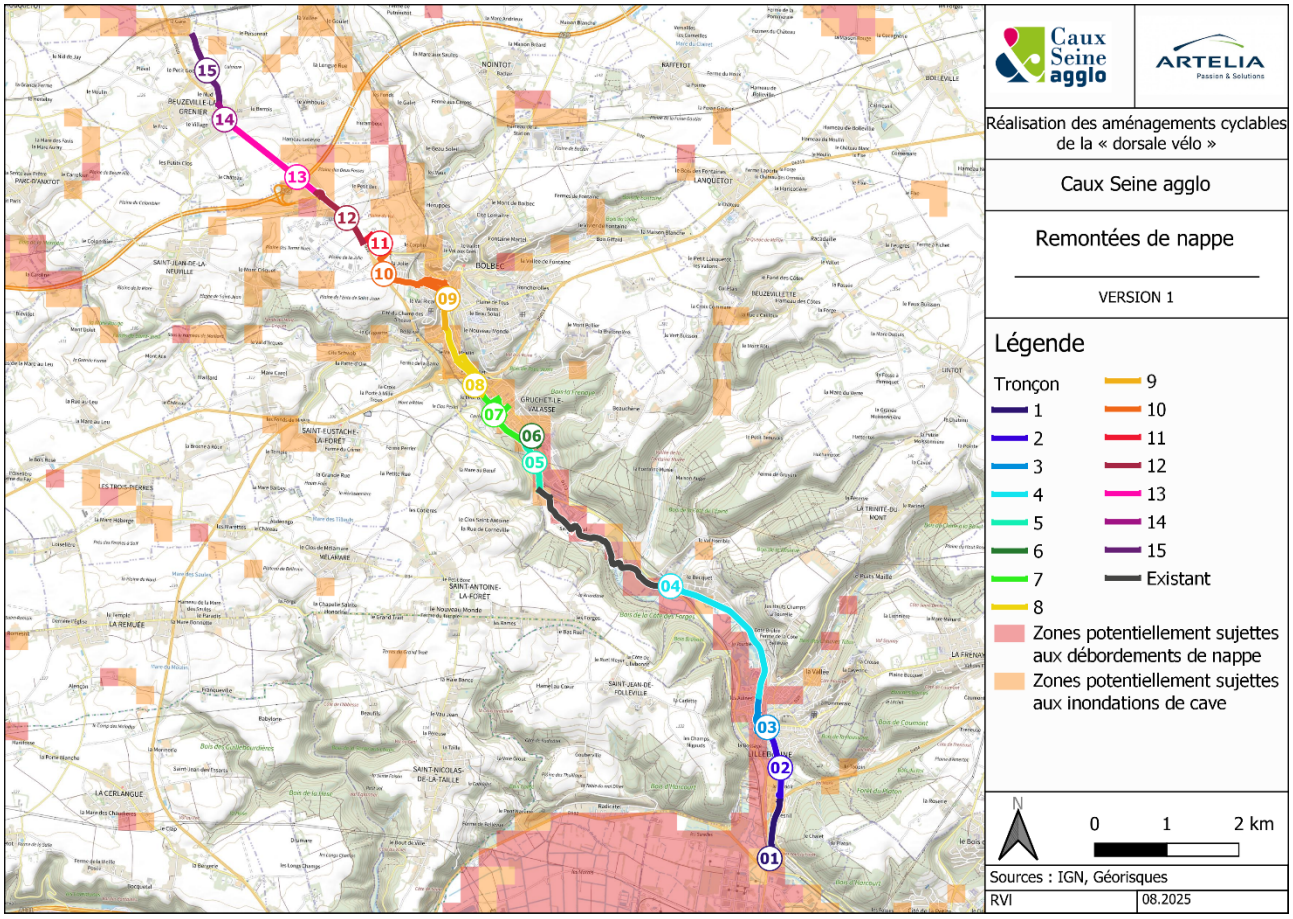


Figure 25 : Zones sujettes aux remontées de nappe

3.4.1.3. Cavités souterraines

Selon les données de Géorisques, plusieurs cavités sont identifiées aux alentours des tronçons :

- De nombreuses cavités de type carrière, dont une très proche du tronçon 15 (à environ 5 m) ;
- Des cavités naturelles, plus éloignées des tronçons (la plus proche étant à environ 90 m) ;
- Quelques ouvrages de génie civil, dont 1 à environ 10 m du tronçon 14 à Beuzeville-la-Grenier ;
- De très nombreuses cavités indéterminées, en particulier à Beuzeville-la-Grenier, à proximité des tronçons 13, 14 et 15 (les plus proches étant à environ 20 m du tronçon 13).

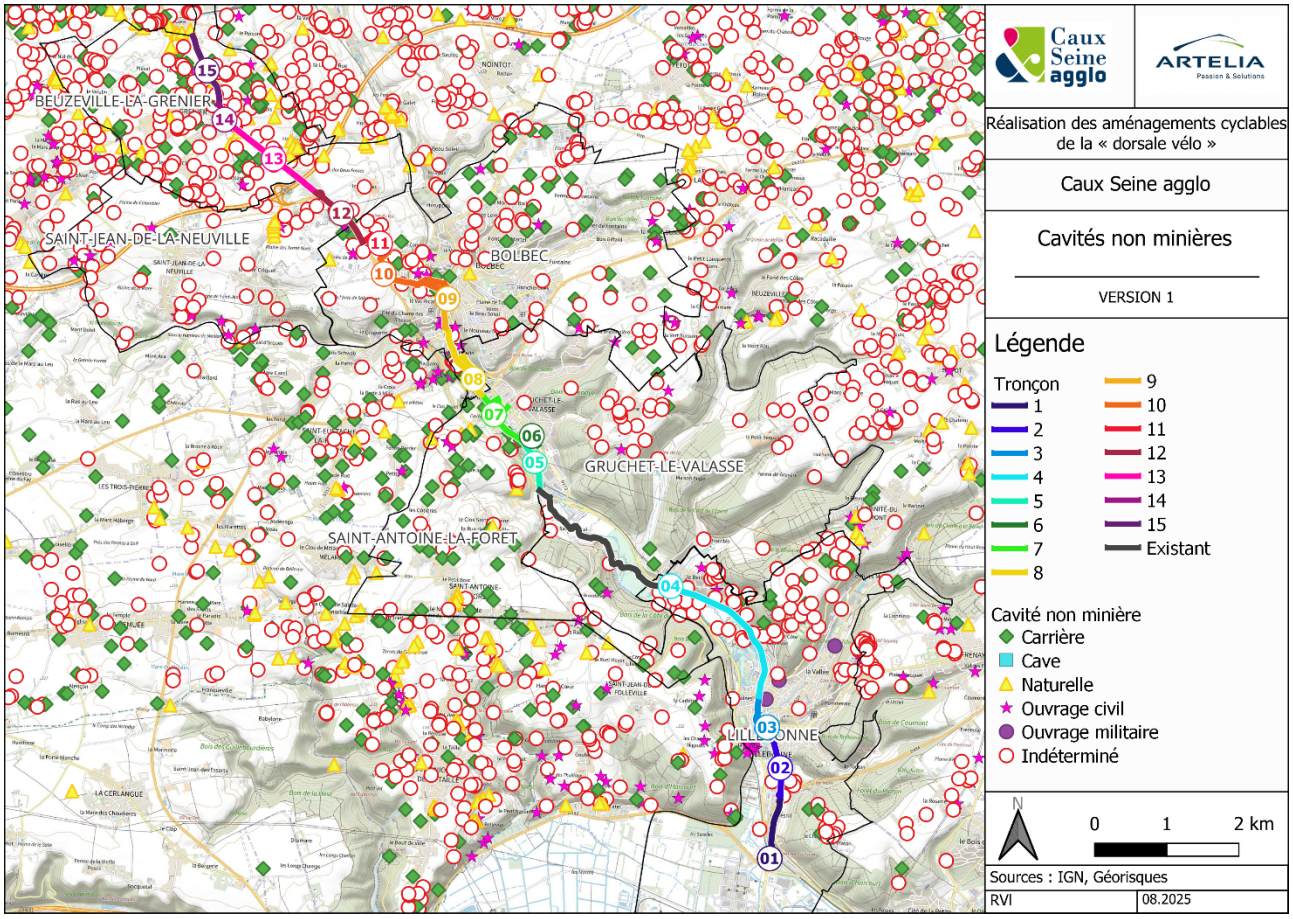


Figure 26 : Cavités non minières

3.4.1.4. Mouvement de terrain

Selon les données de Géorisques, plusieurs mouvements de terrain de type « Effondrement » sont recensés à proximité des itinéraires, dont notamment un effondrement très proche du tronçon 8 (à environ 10 m).

Deux glissements de terrain sont également recensés sur la commune de Bolbec à proximité des tronçons 9 et 10 (le plus proche à environ 50 m).

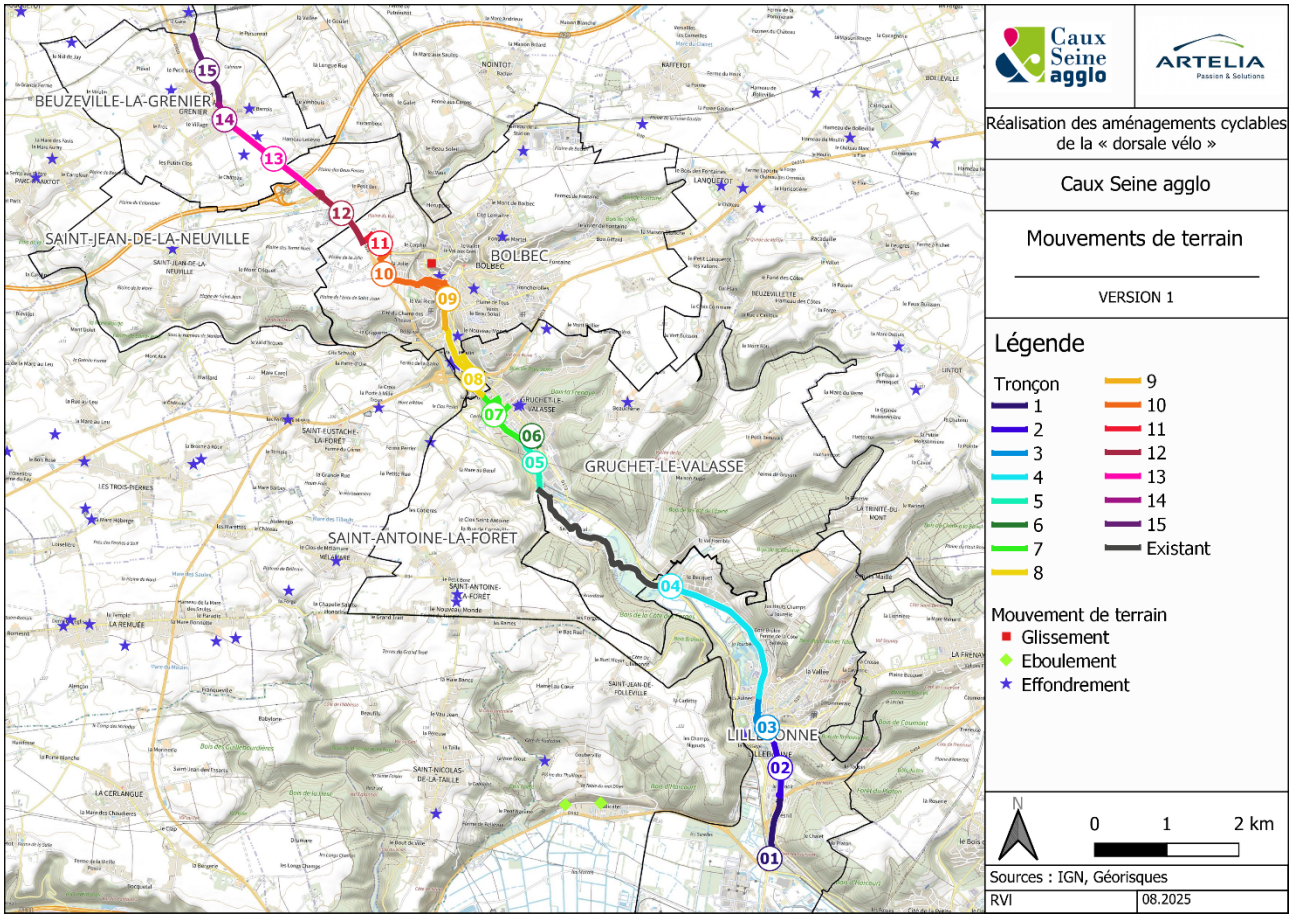


Figure 27 : Mouvements de terrain

3.4.2. Risques technologiques

3.4.2.1. ICPE

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Une ICPE est soumise à de nombreuses réglementations de prévention des risques environnementaux, notamment en termes d'autorisations.

Certains établissements sont particulièrement sensibles : ils utilisent et manient des substances qui, en cas d'accident, peuvent être particulièrement dangereuses pour l'homme et son environnement (gaz, produits chimiques, explosifs, phytosanitaires …). Ces sites sont classés Seveso (en référence à la directive européenne du même nom). Leurs activités sont classées en France dans la 4e partie de la nomenclature des installations classées (substances et mélanges dangereux).

Le projet est situé à proximité de nombreux sites ICPE allant de la déclaration au site SEVESO seuil bas et haut près du tronçon 1 (respectivement 450 m et 1,3 km). Un PPRT est d'ailleurs en vigueur sur la commune de Lillebonne concernant la zone industrielle de Port-Jérôme. Ce PPRT a été approuvé par arrêté préfectoral le 07 aout 2014. **Le projet n'est pas localisé dans les zones d'aléa de ce PPRT.**

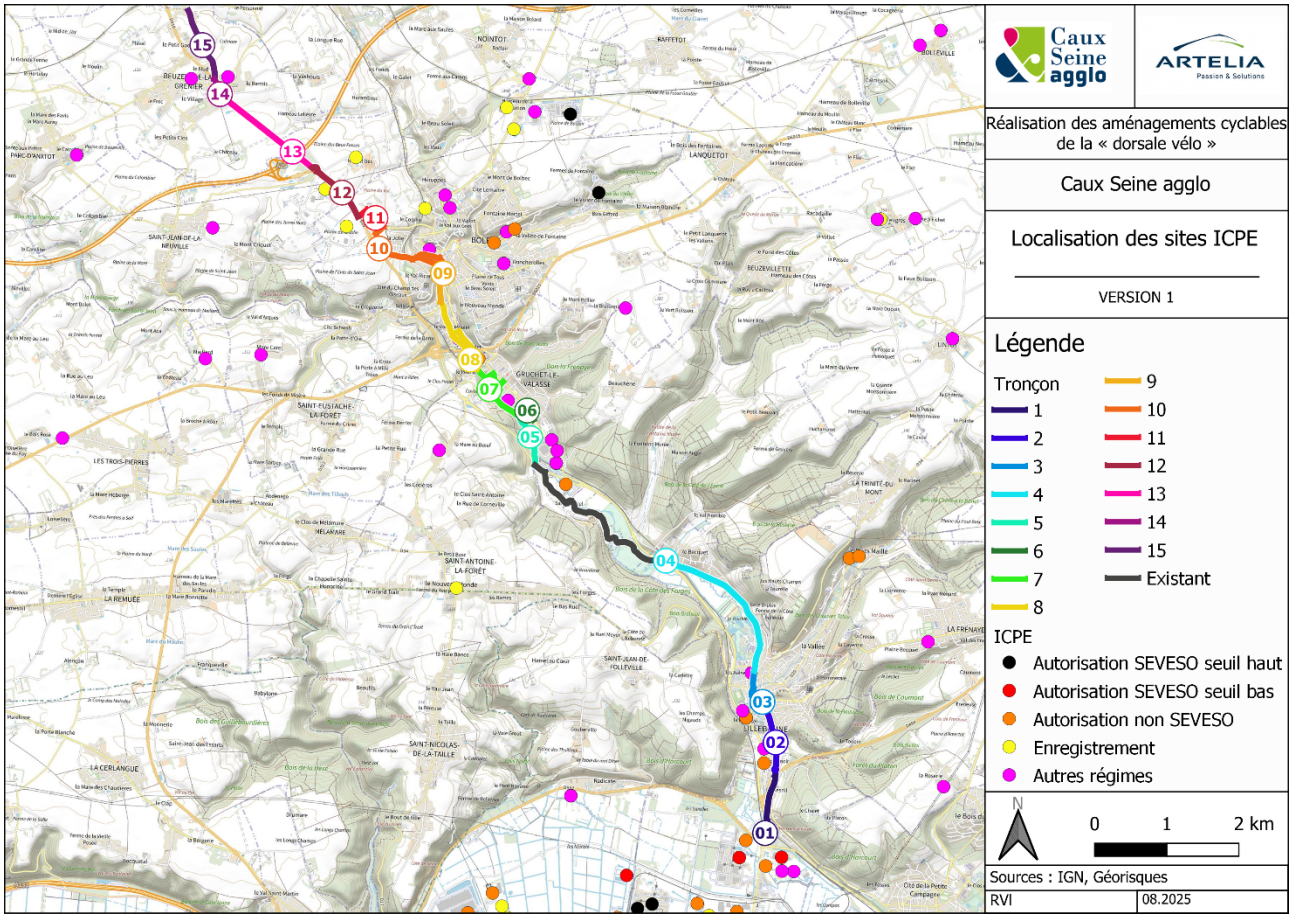


Figure 28 : ICPE à proximité du projet

3.4.2.2. Transport de matières dangereuses

Des canalisations sont utilisées pour le transport sur de grandes distances du gaz naturel (gazoducs), des hydrocarbures liquides ou liquéfiés (oléoducs, pipelines), certains produits chimiques (éthylène, propylène…) et de la saumure (saumoduc). Toutefois, des défaillances se produisent parfois, rendant possibles des accidents très meurtriers.

La législation impose des règles quant à l'implantation, la qualité de la réalisation et les conditions d'exploitation et de surveillance des canalisations véhiculant des produits dangereux.

Chaque canalisation de transport de matières dangereuses fait l'objet de servitudes (d'utilité publique ou amiable). Ces servitudes se traduisent généralement par l'instauration d'une bande non-constructible (typiquement de l'ordre de quelques mètres), de part et d'autre de la canalisation.

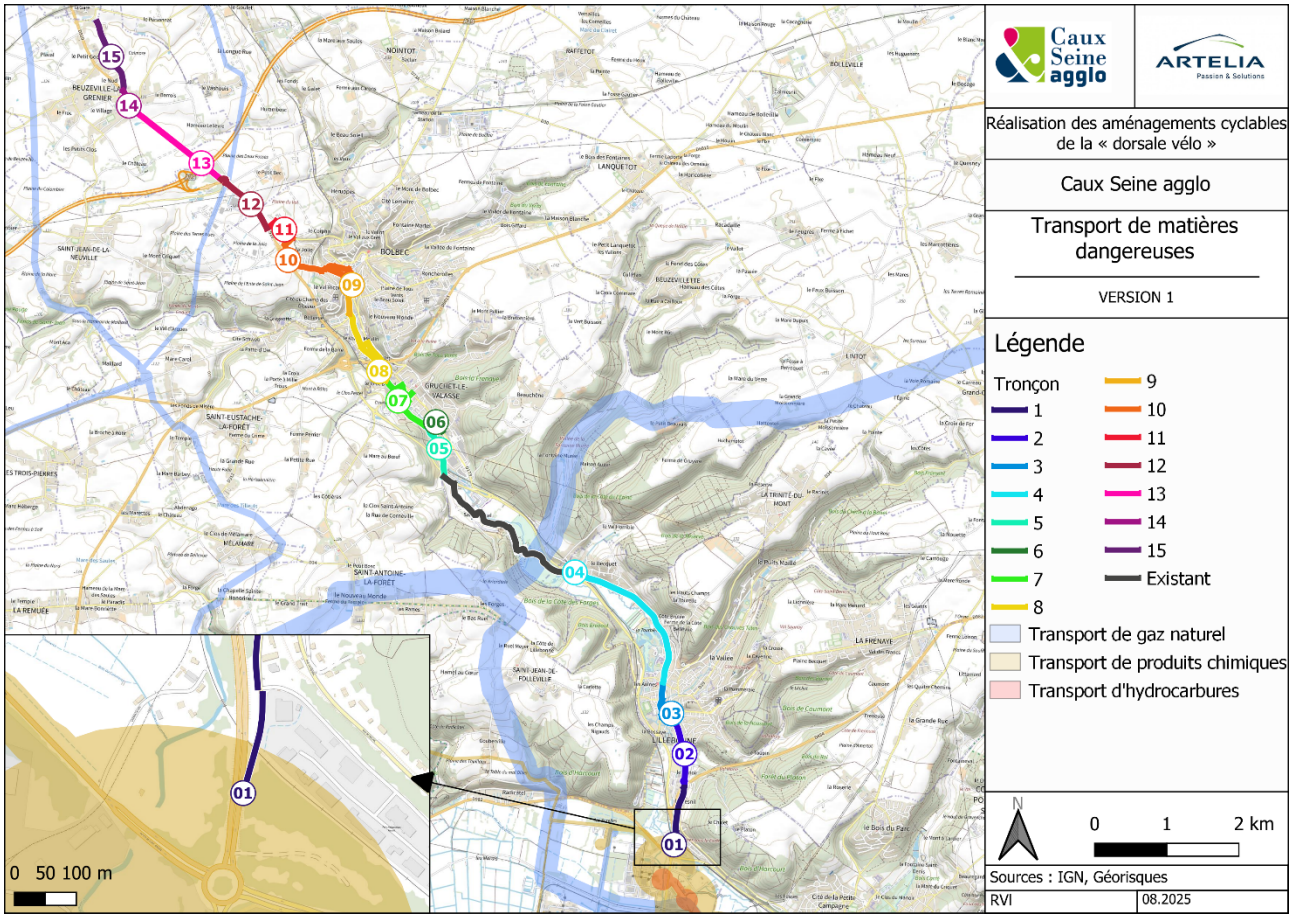


Figure 29 : Transport de matières dangereuses

Le tronçon 12 traverse une canalisation de gaz naturel et le tronçon 1 est à proximité d'une canalisation de produits chimiques. Ces deux zones ne font pas l'objet d'une servitude.

Le Guichet Unique a été consulté et a transmis une Déclaration de projet de Travaux (DT) à chacun des exploitants des réseaux renseignés sur le Guichet Unique. Les classes de précision cartographique des ouvrages en service sont définies ainsi :

- Classe A : incertitude maximale de localisation indiquée par l'exploitant inférieure ou égale à 40 cm si le réseau est rigide, ou à 50 cm s'il est flexible ;
- Classe B : incertitude maximale de localisation indiquée par l'exploitant supérieure à celle relative à la classe A et inférieure ou égale à 1,5 m ;
- Classe C : incertitude maximale de localisation indiquée par l'exploitant supérieure à 1,5 m, ou si l'exploitant n'est pas en mesure de fournir la localisation correspondante.

Le réseau de transport de gaz est ici en catégorie C. Conformément au décret n°2011-1241 du 05/10/2011 (dit décret DT-DICT) et à la norme NF S 70-003-1, des investigations complémentaires seront engagée par un prestataire certifié afin de géo-détecter l'ensemble des réseaux existants dans l'emprise du projet avec une classe de précision A.

3.4.2.3. Pollution des sols

3.4.2.3.1. Site BASIAS

La France a été l'un des premiers pays européens à conduire des inventaires des sites pollués d'une façon systématique (premier inventaire en 1978).

Des Inventaires Historiques Régionaux (IHR) des anciennes activités industrielles et activités de service ont été conduits systématiquement à l'échelle départementale de 1994 à 2020. Les données recueillies dans le cadre de ces inventaires ont été archivées dans une base de données nationale, BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service).

Plusieurs sites BASIAS sont situés à proximité du linéaire du projet.

3.4.2.3.2. Site BASOL

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets, mais aussi à des fuites ou à des épandages de produits chimiques, accidentels ou non.

BASOL est une base constituée par le MTES, recensant les sites et sols pollués (potentiellement) nécessitant une intervention des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

Trois sites BASOL sont localisés à proximité du projet, les tronçons concernés sont les tronçons 1, 7 et 10. Concernant les tronçons 7 et 10, les travaux prévus se limitent à de la signalisation. Le site BASOL à proximité du tronçon 1 se situe quant à lieu hors de la zone du projet.

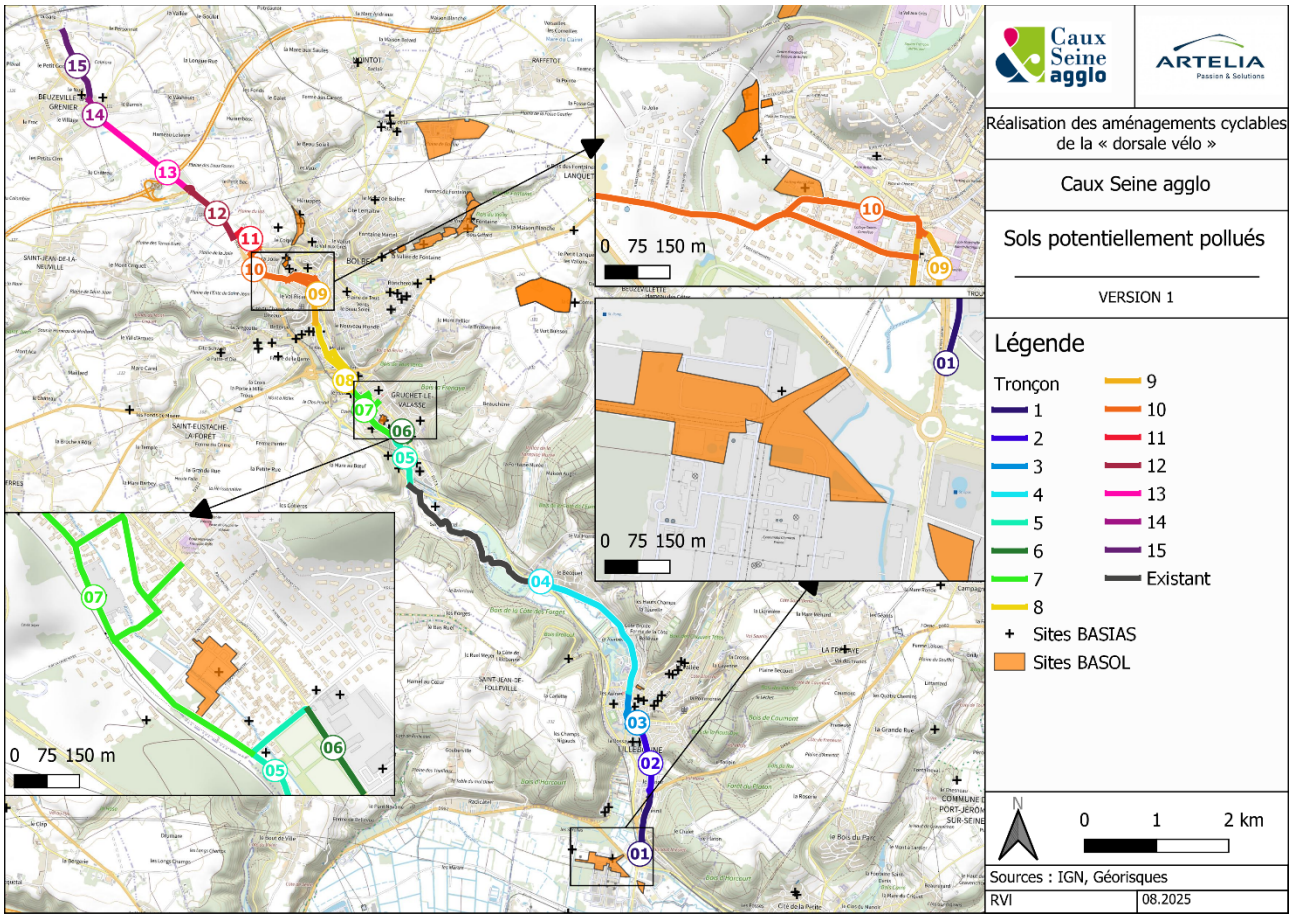


Figure 30 : Sites BASOL et BASIAS

3.4.2.4. Amiante et HAP dans les enrobés

Conformément à l'article L 4412-2 du code de travail et au décret n°2017-899 du 9 mai 2017 relatif au repérage de l'amiante avant certaines opérations, un Repérage d'Amiante avant Travaux (RAT), par un opérateur certifié, des

enrobés existants dans l'emprise sera engagé. Ce repérage doit également inclure l'analyse des teneurs en HAP dans les enrobés existants.

En effet, la présence éventuelle de ces polluants dans les revêtements des voiries peut nécessiter la mise en œuvre de dispositions et de moyens spécifiques par les entreprises de travaux et de ce fait engendrer des surcoûts financiers significatifs sur le montant des travaux, ainsi que des délais supplémentaires en phase travaux, qu'il convient d'anticiper dès la phase de conception.

Ces repérages concernent les tronçons suivants :

- Tronçon 1 : la chaussée de la RD473 et RD373 ;
- Tronçon 4 : partie du trottoir entre la voie verte existante et l'entrée charretière ;
- Tronçon 6 : trottoir situé le long du stade et une partie de la chaussée au droit du bâtiment existant ;
- Tronçon 8 : zones ponctuelles sur la chaussée et les trottoirs au carrefour Alcide Damboise / Gisel Petit pour la création d'un carrefour à feux ;
- Tronçon 10 : portion de la RD910 reprise dans le cadre de la création de l'ilot refuge pour la traversée des cycles et piétons.

3.5. SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

NB. Cette partie constitue une synthèse des paragraphes précédents.

L'analyse de l'état initial a abouti à la connaissance des milieux concernés, nécessaire pour dégager dans un premier temps les enjeux, puis la sensibilité de ceux-ci au regard des caractéristiques spécifiques du projet.

Par **enjeu**, on entend une thématique attachée à une portion de territoire qui, compte tenu de son état actuel ou prévisible, présente une valeur au regard des préoccupations environnementales, patrimoniales, culturelles, esthétiques, monétaires ou techniques.

Le tableau suivant présente les enjeux environnementaux :

Légende Enjeux :

Fort	Enjeu fort
Modéré	Enjeu modéré
Faible	Enjeu faible
Nul/Négligeable	Enjeu négligeable voire nul
NR	Les données disponibles sont absentes ou insuffisantes pour pouvoir conclure sur ce point.

Thématique		Cotation de l'enjeu sur l'aire d'étude	
Milieu Naturel	**Zonages du patrimoine naturel**	Proximité avec des ZNIEFF (quelques mètres). Site Natura 2000 à plus de 2km. Présence d'un PNR, de réserves naturelles régionales, d'arrêtés de protections de biotope et d'un site Ramsar à plusieurs kilomètres.	**Faible**
	Zones humides	Absence de zones humide selon le critère sol sur le linéaire du projet mais zones humides à proximité.	**Faible**
	Hydrographie	Cours d'eau majoritairement présent à proximité en état écologique médiocre et chimique mauvais.	**Faible**

Thématique		Cotation de l'enjeu sur l'aire d'étude	
	Hydrogéologie	Trois masses d'eau présentes dont deux en état chimique médiocre mais toutes en bon état quantitatif. Présence d'une ZRE.	**Modéré**
	Milieu naturel	En tout une quinzaine d'arbustes et d'arbres seront supprimés, répartis sur les tronçons 10 et 12.	**Modéré**
Milieu Humain	**Foncier**	Des acquisitions foncières sont nécessaires pour le tronçon 1, 12 et 13.	**Fort**
	Urbanisme	Absence d'EBC, zonage majoritairement A ou U avec quelques secteurs en N et AUc.	**Faible**
	Patrimoine	Le site du projet est localisé dans l'emprise d'un SPR et de plusieurs périmètres de protection des abords de monuments historiques. De plus, la commune de Lillebonne est concernée par des prescriptions de fouilles archéologiques.	**Modéré**
	Eau potable	Projet dans l'emprise d'un périmètre de protection de captage éloignée et d'un périmètre de protection de captage rapprochée.	**Fort**
	Bruit / vibration	Présence de route avec trafic parfois élevé pouvant générer du bruit.	**Faible**
	Transport	Certains des axes par lesquels vont passer l'itinéraire cyclable sont fortement empruntés. Traversée de l'autoroute A13.	**Modéré**
Risques et aléas	**Risques naturels**	Le projet est situé en exposition faible au retrait-gonflement des argiles et zones sujettes aux débordements de nappes. Présence de cavités et de mouvements de terrain.	**Modéré**
	Risques industriels	Présence de nombreuses ICPE et de réseaux de transport de matières dangereuses. Présence de sites BASOL et BASIAS à proximité même.	Fort

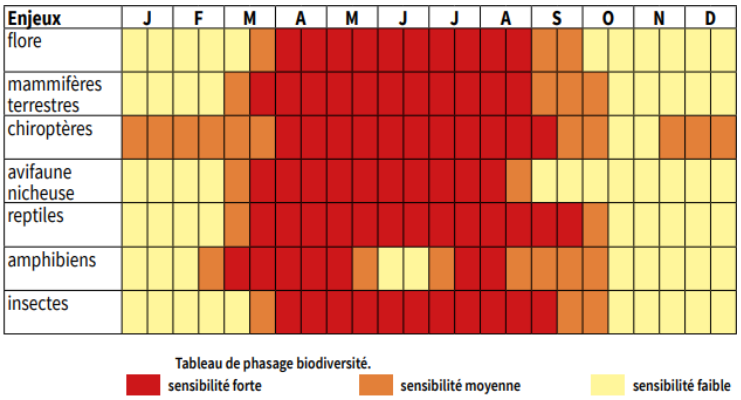
4. DEVELOPPEMENT DE LA SEQUENCE ERC

4.1. EVITEMENT

Mesure d'évitement n°1 : Adaptation de la période de travaux sur l'année						
E	**R**	**C**	**A**	Phase chantier		
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**

Descriptif plus complet

Les travaux de coupe, défrichement et débroussaillage des strates arbustives et arborescentes doivent **éviter au maximum les périodes de reproduction** de la faune. Ces travaux seront donc réalisés en dehors de la période la plus critique pour l'avifaune (mars à septembre inclus).



Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance

Calendrier des travaux à adapter en phase PRO

Modalités de suivi envisageables

Respect du calendrier lors de la réalisation du planning des travaux en phase PRO

Mesure d'évitement n°2 : Adaptation du tracé pour maintenir au la végétation en place						
E	**R**	**C**	**A**	Phase conception		
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**

Descriptif plus complet

Initialement le tracé du tronçon 1 et 12 prévoyait des abattements ponctuels d'arbres et arbustes. Ce tracé a été modifié afin d'éviter les abattages sur le tronçon 1 et de les limiter au maximum sur le tronçon 12.

Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance

Vérification du bon suivi du cahier des charges.

4.2. REDUCTION

Mesure de Réduction n°1 : Dispositif de lutte contre les pollutions accidentelles							
E	**R**	**C**	**A**	Phase chantier			
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**	

🔍 **Descriptif plus complet**

Prévoir et **baliser une aire de stockage sur des surfaces étanches pour le stationnement** et l'entretien des engins de chantiers et les produits dangereux ou potentiellement polluants.

Le stockage des hydrocarbures se fait dans des cuves à doubles parois placées dans une zone couverte. Tout autre liquide polluant doit se faire dans des **contenants étanches rangés de préférence dans des armoires de sécurité fermées** à distance du cours d'eau afin d'éviter que des fuites potentielles d'hydrocarbures atteignent le cours d'eau.

Un **contrôle des produits polluants** sera réalisé sur le chantier. Par exemple : les zones de stockage des lubrifiants et hydrocarbures utilisés par les engins de chantier seront étanchéifiées et confinées, les terres souillées seront évacuées/retraitées, des analyses seront réalisées pour vérifier la non-pollution des sols, etc.

Les engins de chantier seront **vérifiés régulièrement (Vérifications Générales Périodiques - VGP)** et les opérations d'entretien ou de grosses réparations ne seront pas réalisées dans les zones de travaux à proximité du cours d'eau. Enfin, il est nécessaire de prévoir la mise à disposition et l'usage de **kits anti-pollution** (boudins/coussins/granulés absorbants, équipements de protection individuelle, sacs poubelles, panneaux de signalisation…) pour les engins de chantiers et de former le personnel à leur utilisation.

⚠ **Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance**

Entretien des engins de chantier, présence de kits anti-pollution, etc.

Mesure de Réduction n°2 : Limitation de l'imperméabilisation des sols							
E	**R**	**C**	**A**	Phase conception			
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**	

🔍 **Descriptif plus complet**

Afin de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols, les tracés sont au maximum partagé avec les voies existantes. Sur le tronçon 1, la largeur de la chaussée a été réduite afin de limiter l'imperméabilisation.

⚠ **Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance**

Vérification du bon suivi du cahier des charges.

Mesure de Réduction n°3 : Limitation des nuisances sonores et vibratoires						
E	**R**	**C**	**A**	Phase chantier		
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**
🔍 **Descriptif plus complet** La phase chantier sera suspendue durant le week-end et les jours fériés. De plus, aucuns travaux de nuit ne sera réalisé.						
⚠ **Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance** Surveillance des horaires de chantier						

4.3. COMPENSATION

Mesure de Compensation n°1 : Compensation des arbres et arbustes supprimés						
E	**R**	**C**	**A**	Phase chantier		
Thématique environnementale				**Milieux naturels**	**Paysage**	**Air/Bruit**
🔍 **Descriptif plus complet** Les arbres et arbustes supprimés seront compensés à proximité des emplacements actuels des sujets en place.						
⚠ **Conditions de mise en œuvre / limites / points de vigilance** Suivi de la bonne reprise des sujets plantés.						

5. ANALYSE DES EFFETS PREVISIBLES DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT

Thématique		Cotation de l'enjeu sur l'aire d'étude		Cotation de l'incidence du projet sur l'aire d'étude	
Milieu Naturel	**Zonages du patrimoine naturel**	Proximité avec des ZNIEFF (quelques mètres). Site Natura 2000 à plus de 2km. Présence d'un PNR, de réserves naturelles régionales, d'arrêtés de protections de biotope et d'un site Ramsar à plusieurs kilomètres.	**Faible**	Aucun impact prévisible du projet	**Négligeable**
	Zones humides	Absence de zones humide selon le critère sol sur le linéaire du projet mais zones humides à proximité.	Faible	Les zones humides alentours ne seront pas impactées par le projet	**Négligeable**
	Hydrographie	Cours d'eau majoritairement présent à proximité en état écologique médiocre et chimique mauvais.	**Faible**	Absence d'impact sur le cours d'eau. Aucun prélèvement ou rejet prévu.	**Négligeable**
	Hydrogéologie	Trois masses d'eau présentes dont deux en état chimique médiocre mais toutes en bon état quantitatif. Présence d'une ZRE.	**Modéré**	Absence d'impact sur les eaux souterraines. Aucun prélèvement ou rejet prévu.	**Négligeable**
	Milieu naturel	En tout une quinzaine d'arbustes et d'arbres seront supprimés, répartis sur les tronçons 10 et 12.	**Modéré**	Les sujets supprimés seront compensés et les travaux de défrichement seront réalisés en dehors des périodes de nidification	**Faible**
Milieu Humain	**Foncier**	Des acquisitions foncières sont nécessaires pour le tronçon 1, 12 et 13.	**Fort**	Acquisition entrainant une perte en terres agricoles de 5 800 m².	**Fort**
	Urbanisme	Absence d'EBC, zonage majoritairement A ou U avec quelques secteurs en N et AUc.	**Faible**	Projet en accord avec les PLUi en court d'approbation.	**Négligeable**
	Patrimoine	Le site du projet est localisé dans l'emprise d'un SPR et de plusieurs périmètres de protection des abords de monuments historiques. De plus, la commune de Lillebonne est concernée par des prescriptions de fouilles archéologiques.	**Modéré**	L'avis conforme de l'ABF sera demandé. La DRAC sera également consultée.	**Faible**
	Eau potable	Projet dans l'emprise d'un périmètre de protection éloignée et d'un périmètre de protection rapprochée.	**Fort**	Le projet respecte les interdictions des DUP.	**Négligeable**
	Bruit / vibration	Présence de route avec trafic parfois élevé pouvant générer du bruit.	**Faible**	Le chantier générera du bruit et des vibrations. Les mesures de gestion décrites précédemment permettront de réduire ces nuisances.	**Modéré en phase chantier**

Thématique		Cotation de l'enjeu sur l'aire d'étude		Cotation de l'incidence du projet sur l'aire d'étude	
				Pas d'augmentation du bruit ou des vibrations en phase exploitation.	
	Transport	Certains des axes par lesquels vont passer l'itinéraire cyclable sont fortement empruntés. Traversée de l'autoroute A13.	**Modéré**	Création d'une piste cyclable de 15,8 km	**Positive après travaux**
Risques et aléas	**Risques naturels**	Le projet est situé en exposition faible au retrait-gonflement des argiles et zone sujettes aux débordements de nappes. Présence de cavité et de mouvements de terrain.	**Modéré**	Etude géotechnique préconisée pour prendre en compte la présence de cavités souterraines, notamment sur le tronçon 13.	**Négligeable**
	Risques industriels	Présence de nombreuses ICPE et de réseaux de transport de matières dangereuses. Présence de sites BASOL et BASIAS à proximité même.	**Fort**	Etude pour le repérage avec précision des réseaux de gaz naturel prévue	**Négligeable**