

Evaluation Environnementale

Révision allégée n°1 du PLUi de l'Agglomération Fécamp Caux Littoral

Réduction des marges de recul inconstructibles aujourd'hui applicables le long de la RD 940 sur la commune de Froberville et de la RD 925 sur la commune de Fécamp.

Mars 2022



Table des matières

A.	La révision allégée n°1 du PLUi Fécamp Caux Littoral	3
a.	Pourquoi une révision allégée ?.....	3
b.	Pourquoi une évaluation environnementale ?.....	5
B.	Déroulement et contenu de l'Évaluation Environnementale.....	6
C.	Éléments de contexte	8
a.	Secteur n°1.....	8
b.	Secteur n°2.....	8
D.	État Initial de l'Environnement	10
a.	Secteur n°1 : Zone UAa (Froberville)	10
E.	Analyse des incidences de la révision allégée n°1 sur l'environnement	21
a.	Secteur n°1 – Zone UAa à Froberville	22
F.	Étude d'incidences Natura 2000	32
a.	Présentation des sites Natura 2000.....	34
b.	Incidences potentielles sur les sites Natura 2000.....	36
G.	Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de portée supérieure	37
a.	SRADDET Normandie	38
b.	Le SCoT du Pays des Hautes Falaises	39

H.	Indicateurs de suivi.....	41
I.	Résumé non technique	42
a.	Pourquoi une révision allégée ?	42
b.	Pourquoi une révision allégée ?	43
c.	Contenu et méthode et de l'évaluation environnementale..	43
d.	Etat Initial de l'Environnement (EIE).....	44
e.	Analyse des incidences de la révision allégée n°1 sur l'environnement.....	47
f.	Étude d'incidences Natura 2000.....	56
g.	Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de portée supérieure	58
h.	Outils de suivi	58
a.	Conclusion	59

A. La révision allégée n°1 du PLUi Fécamp Caux Littoral

a. Pourquoi une révision allégée ?

L'agglomération Fécamp Caux Littoral dispose d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé par décision du Conseil Communautaire du 18/12/2019. Ce PLUi n'a, depuis, fait l'objet d'aucune modification ou révision.

Aujourd'hui deux évolutions sont prévues, attendantes à une procédure de révision allégée.

La révision allégée n°1 du PLUi se traduirait par la réduction de marges de recul inconstructibles (loi Barnier) aujourd'hui applicables le long de la RD 940 sur la commune de Froberville et de la RD 925 sur la commune de Fécamp.

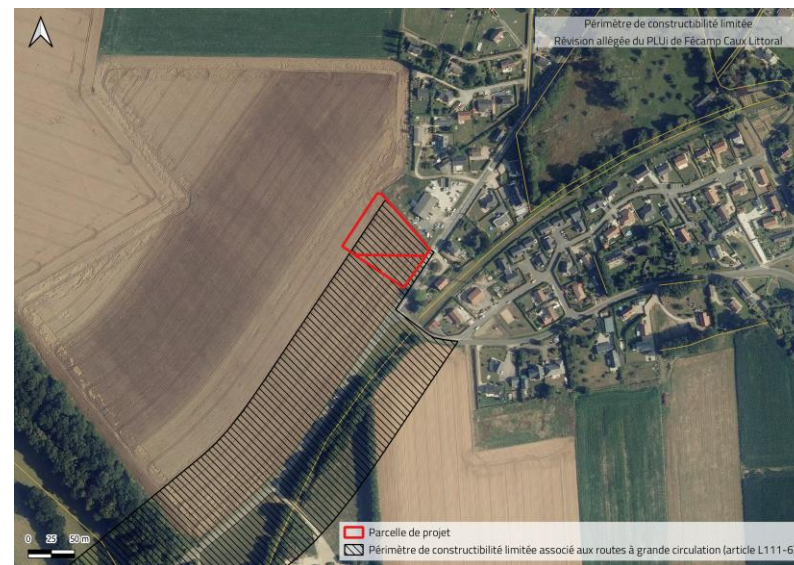
Les évolutions souhaitées rentrent donc bien dans le cadre d'une procédure de révision « allégée », utilisée dans les cas suivants :

- Si le projet ne porte pas atteinte aux orientations du PADD,
- Si elle concerne l'un de ces cas :
 - Lorsque la révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou naturelle et forestière, une protection concernant un risque de nuisance, de qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels,
 - Lorsque la révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté,
 - Lorsque la révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.

Plus précisément, les évolutions souhaitées sont les suivantes :

- **Sur le secteur 1, soit la zone UAa de Froberville** : une réduction de la bande d'inconstructibilité de 75 à 15 m le long d'une partie (25 m) de la RD 940, et concerne partiellement les parcelles cadastrées ZB0200 et

ZB0020 en espace urbain (UAa) de la commune de Froberville. Les parcelles de projet représentent environ 4 896 m² de surface.



Zone de projet à Froberville

- **Sur le secteur 2, soit la zone UPp de Fécamp** : Le projet se traduirait par une réduction de 75 à 45m le long d'une partie (65 m) de la RD 925, et concerne la parcelle cadastrée n°AH0103 en espace urbain (UPp) de la commune de Fécamp. La parcelle de projet représente environ 2 993 m² de surface.



Le présent document constitue le rapport d'évaluation environnementale de la révision allégée n°1.



Zone de projet à Fécamp

b. Pourquoi une évaluation environnementale ?

La révision allégée est, selon les cas, soumise à évaluation environnementale soit de manière systématique, soit au cas par cas.

Dans le cas présent, Fécamp Caux Littoral Agglomération, compétente en matière d'urbanisme pour les 33 communes membres, a saisi l'autorité environnementale pour avis au cas par cas.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), dans sa décision délibérée n°2021-4075 en date du 19 août 2021, a décidé de soumettre la révision allégée n°1 à évaluation environnementale :

« **Considérant** que le territoire du PLUi de la communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral est concerné par plusieurs sensibilités environnementales, notamment trois sites Natura 2000, des ZNIEFF de type I et II, des sites classés ou inscrits, de nombreux espaces boisés classés, qu'il est également concerné par un plan de prévention des risques inondation et mouvements de terrain notamment liés à la présence de cavités souterraines et, sur Fécamp, par un secteur patrimonial remarquable ;

Considérant que les incidences potentielles de la révision n°1 du PLUi de la communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral devraient être relativement limitées compte tenu :

- Du linéaire restreint de la réduction de la marge de recul inconstructible ;
- De la localisation et de la taille des deux terrains concernés,
- Que ces terrains, situés en zones urbaines, sont destinés à l'agrandissement limité d'une entreprise existante sur Froberville et sur Fécamp à la création de deux ou trois logements ;
- Que les destinations autorisées par le PLUi en vigueur restent inchangées

Considérant toutefois que :

- Le projet d'agrandissement d'une entreprise de Froberville est situé en périmètre rapproché du captage d'eau potable d'Yport ;
- Le terrain concerné sur la commune de Fécamp est compris dans une ZNIEFF de type II et dans un réservoir de biodiversité boisé ;
- Les éléments présentés à l'appui de la demande d'examen au cas par cas ne permettent pas de s'assurer de l'absence d'impact notable sur les populations (pollutions atmosphériques et sonores) »

Rappelons à ce titre que le PLUi Fécamp Caux Littoral de 2019 a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

B. Déroulement et contenu de l'Évaluation Environnementale

○ Méthode et structure de l'évaluation environnementale

Le présent rapport est la résultante de plusieurs échanges avec les services de Fécamp Caux Littoral Agglo. Pour une lecture avertie du présent rapport, il est rappelé ici que :

- Il s'agit d'une Évaluation Environnementale type « plan et programme » dans le cadre d'une révision allégée. À ce titre, le travail visera à caractériser les incidences potentielles et à proposer les mesures adaptées, en lien avec les évolutions souhaitées du document d'urbanisme. Il ne s'agira donc pas d'une Évaluation Environnementale de type « projet ». Cependant, en fonction des informations mises à disposition et de l'avancement des réflexions « projet », le présent rapport s'attachera à mettre en perspective les incidences induites.
- La procédure de révision allégée concerne deux sites localisés dans des zones urbaines (UPp et UAa). L'État Initial de l'Environnement s'attachera à zoomer sur les enjeux et en lien avec les sites pour anticiper les éventuels impacts directs et indirects.

Conformément aux articles R104-18 à R104-20 du code de l'urbanisme, le présent rapport environnemental comprend :

1. Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
2. Une analyse de l'EIE et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
3. Une analyse exposant :
 - a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
 - b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
4. L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;
5. La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6. La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
7. Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Néanmoins, rappelons à ce stade que l'analyse et le contenu de l'évaluation environnementale seront proportionnés à l'ampleur de la procédure, qui ne modifie pas l'équilibre général du PLUi.

C. Éléments de contexte

a. Secteur n°1

Froberville accueille une zone artisanale classée UAa située d'un seul côté de la RD 940, en entrée de ville sud-ouest depuis près de 50 ans. Au nord du site ainsi que de l'autre côté de la route départementale, on trouve de l'habitat peu dense ainsi que l'ancienne gare ferroviaire de Froberville. Au sud et à l'ouest, une zone agricole.

Une extension de l'entreprise actuelle de garage est prévue : elle doit permettre de réorganiser ses différentes activités. Les bâtiments ne sont en effet plus en adéquation avec les services proposés et à développer. Le projet est ici de diversifier l'activité de l'entreprise par le développement d'un projet de concession automobile.

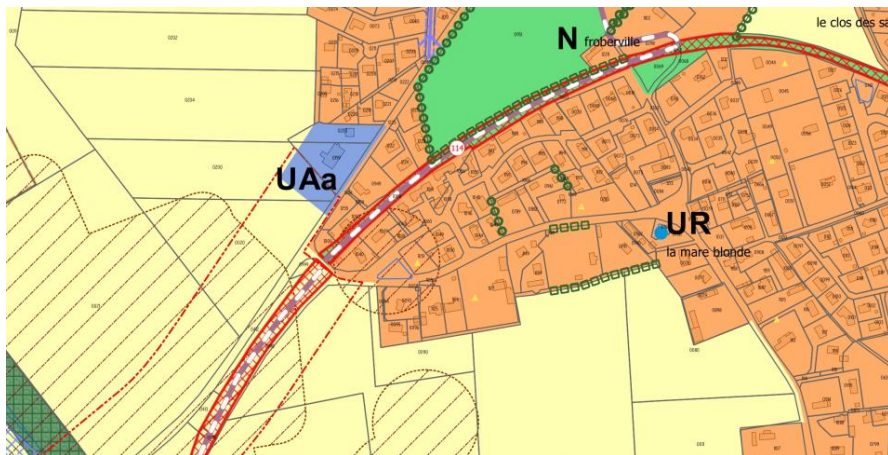


Figure 1 : Extrait du règlement graphique du PLUi



Figure 2 : Extrait 2 du règlement graphique du PLUi

b. Secteur n°2

Le site est situé en zone urbaine UPp du PLUi ; dans le site Patrimonial Remarquable. La zone UP délimite les secteurs urbanisés, de caractère patrimonial à vocation de logement ou d'hébergement, UPp correspondant aux coteaux urbanisés d'intérêt paysager.

La parcelle est contiguë en partie ouest à des parcelles de maisons individuelles ou jumelées, dans un secteur moyennement dense et pourrait recevoir des constructions à vocation d'habitat ou d'hébergement.

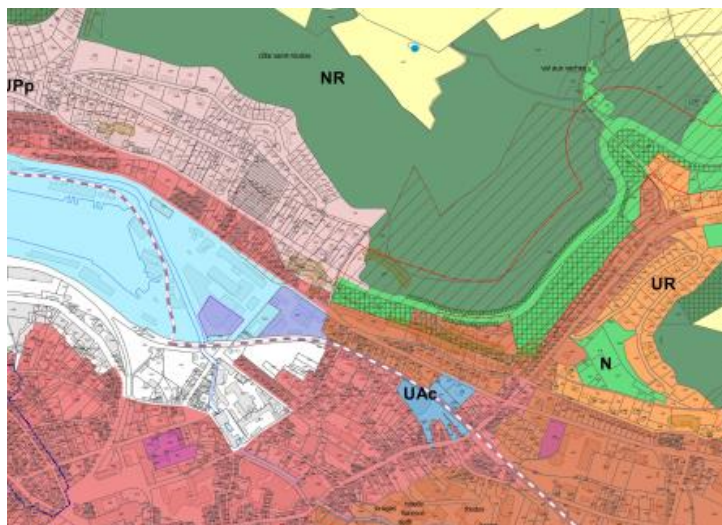


Figure 3 : Extrait 3 du règlement graphique du PLUi



Figure 4 : Extrait 4 du règlement graphique du PLUi

Dans une démarche itérative, la présente évaluation environnementale a fait l'objet d'un 1^{er} rendu lors d'une réunion le 17 Janvier 2022.

Concernant le secteur 2 sur Fécamp, il ressort de cette réunion que le seul projet d'une urbanisation par 2 ou 3 habitations individuelles peine à argumenter des propositions d'évitement, de réduction et de compensation au regard des nombreuses contraintes environnementales du terrain situé en ZNIEFF de type 2, en réservoir de biodiversité au SRCE, avec des risques d'éboulement de falaise et de ruissellements diffus sur un secteur d'entrée de ville positionné sur un versant abrupt, avec une grande sensibilité paysagère.

Aussi, à l'issue de la présentation des premières conclusions d'étude, la collectivité a souhaité reporter l'étude sur le secteur 2 – route de Cany à Fécamp pour assurer la poursuite de l'évaluation environnementale et de la révision allégée N°1 du PLUi pour le seul secteur 1 situé à Froberville.

La collectivité se laisse toutefois la possibilité de reprendre les études environnementales à l'occasion d'une prochaine procédure et lorsqu'elle disposera d'arguments plus aboutis venant justifier le besoin d'investir un terrain contraint.

La présente évaluation actualisée se concentre donc sur le 1^{er} secteur de Froberville, présenté ci-avant.

D. État Initial de l'Environnement

Il est rappelé ici que l'EIE est proportionné à l'ampleur de la procédure et des enjeux induits. Ainsi, l'ensemble des thèmes classiquement traités dans un EIE ne font pas l'objet d'une analyse poussée.

L'objectif poursuivi est de clarifier l'analyse pour la rendre plus facilement appropriable.

a. Secteur n°1 : Zone UAa (Froberville)

1- Préservation des milieux, paysages et ressources naturelles

Trame Verte et Bleue

La parcelle de projet sur la commune de Froberville n'est pas localisée dans un réservoir ou corridor de biodiversité au regard de la TVB régionale définie dans le SRADDET Normand. La zone de projet se situe néanmoins à proximité d'un **corridor grand déplacement**. Les corridors fort déplacement recouvrent des espaces de perméabilité permettant le déplacement de la faune sauvage et pouvant être occupés par des milieux supports (haies, prairies, fossés...) que les espèces utilisent plus particulièrement pour se déplacer.

Dans le cas présent, la parcelle ne constitue pas un milieu support pour les espèces pouvant emprunter un corridor à proximité, **aucun élément de végétation n'étant présent sur la parcelle (arbres, haies...)**

Soulignons que l'échelle d'analyse du SRCE reste peu précise et mérite d'être déclinée dans le cadre des documents d'urbanisme (PLUi). Le SRCE ne prend en compte que des données homogènes à l'échelle régionale au 1/100 000ème. Elles ne sont pas suffisamment précises pour être « zoomées » à l'échelle d'une parcelle par exemple.

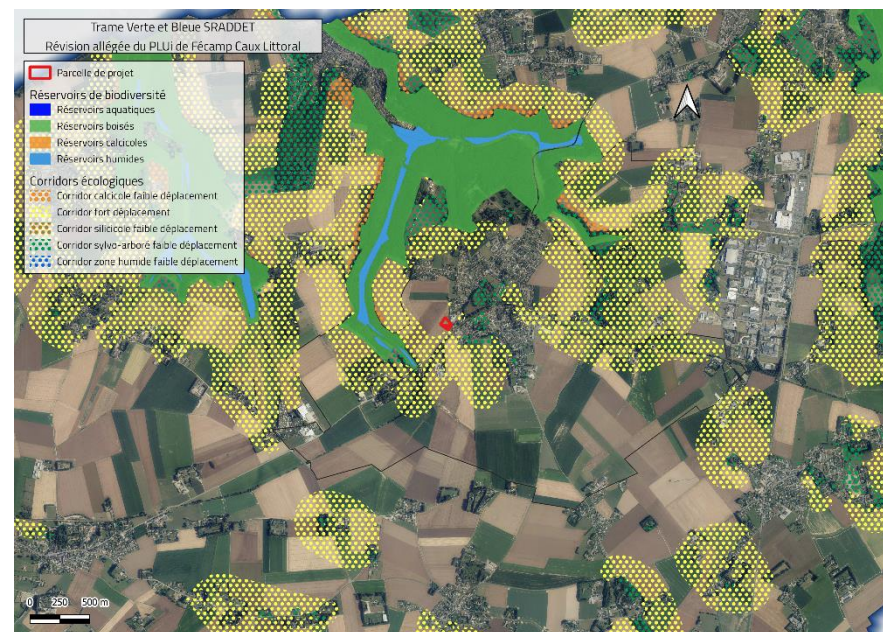


Figure 5 : Secteur n°1 et TVB

La trame Verte et Bleue du SCoT du Pays des Hautes Falaises schématise des couloirs de déplacement correspondant à des zones de liaisons fonctionnelles entre les cœurs de nature. Ils s'appuient sur la trame paysagère du Pays marquée par les clos masurels. On note que le secteur de projet est localisé à proximité d'un de ces couloirs, en lien avec le potentiel de déplacement identifié dans le SRCE.

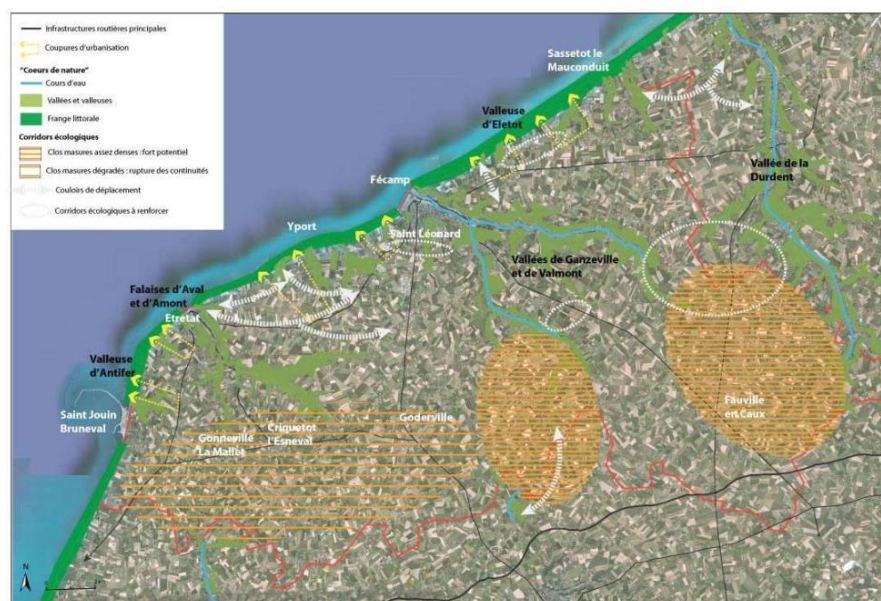


Figure 6 : TVB du SCoT du Pays des Hautes Falaises

Inventaires et protections environnementales

La zone de projet n'est pas concernée par un inventaire environnemental (type ZNIEFF) ou une protection particulière (Natura 2000, site inscrit/classé...). Elle ne présente pas d'enjeu particulier en matière d'environnement, mis à part sa localisation à proximité d'un corridor grand déplacement. Rappelons qu'aucun élément de végétation significatif est présent sur la parcelle (haies, arbres...).

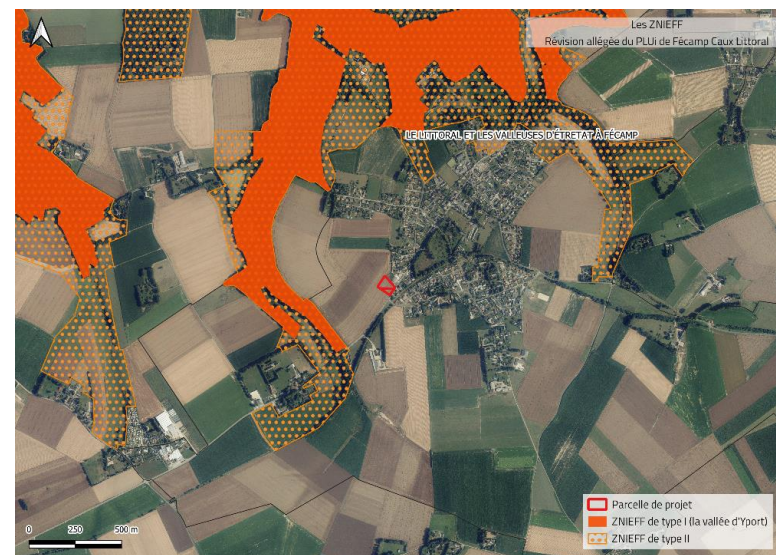


Figure 7 : Secteur n°1 et ZNIEFF

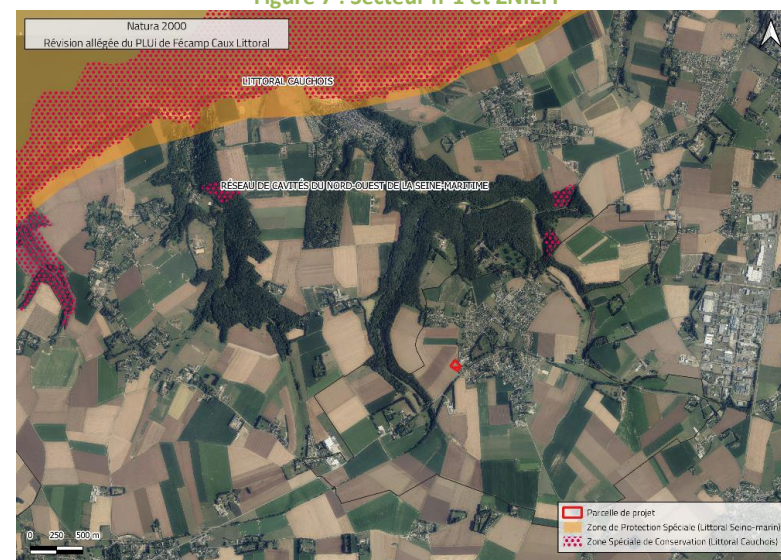


Figure 8 : Secteur n°1 et sites Natura 2000

Occupation du sol

Concernant l'occupation du sol, la parcelle de projet est actuellement en herbe en limite de l'activité de garage existante. Elle n'est pas valorisée par l'activité agricole puisque déjà acquise par le propriétaire du garage mitoyen souhaitant diversifier son activité.



Vue depuis la route d'Etretat – Décembre 2021



Vue depuis la route d'Etretat - Street view juin 2019

Rappelons simplement que la parcelle était initialement valorisée et productive en juin 2019, comme illustré sur la vue suivante (« Street view » en juin 2019).

Le PLUi prévoyait en effet la constructibilité de cette parcelle par son zonage en UAa malgré son caractère agricole, dans la continuité du PLU de Froberville.

Le secteur UAa a été justifié car il « correspond au garage de la rue d'Etretat (pour assurer la poursuite de l'activité et pour éviter toute mutation vers une fonction résidentielle qui subirait des nuisances sonores liées au trafic routier de la RD 940 à grande circulation). »

D'un point-de-vue topographique et paysager, la commune de Froberville s'inscrit en bord de plateau entre les deux dépressions de La Cave et le Fond Pitron (cf. carte topographique et profil altimétrique ci-dessous) menant à la mer par la vallée de d'Yport au Nord-Ouest. La zone de projet se situe sur un point relativement haut et plat (98 m), visible et potentiellement sensible d'un point-de-vue paysager.



Au-delà de l'aspect topographique, la parcelle se situe en entrée de ville le long de la rue d'Etretat et sur un secteur agricole ouvert. La parcelle est restée exploitée en terre agricole de type culture céréalière ces dernières années et, comme présenté dans l'occupation des sols, aujourd'hui laissée en herbe avant l'aménagement potentielle de la future activité.

A ce jour l'activité existante est très visible et ne fait n'a pas fait l'objet d'un travail d'intégration paysagère, il n'y a pas de transition entre la parcelle occupée et l'espace agricole. En revanche, de l'autre côté de la route, les aménagements et les bâtiments en bord de voie recouvrent un intérêt paysager et patrimonial (cf. photos ci-dessous). En effet, une habitation typique du pays de Caux, un abri de bus et un petit espace vert arboré se situent de l'autre côté de la route, face au garage actuel et à la parcelle de projet.



Vue depuis la route d'Etretat sur le garage actuel et l'habitation voisine



Vue depuis la route d'Etretat sur l'arrêt de bus et l'espace vert voisin

La planche photos page suivante présente différents points-de-vue depuis la route principale vers la parcelle de projet. Celle-ci est visible depuis l'entrée et la sortie de la commune. La réduction de la bande d'inconstructibilité est donc porteuse d'enjeux en termes de visibilité en entrée et sortie de bourg mais également en transition du plateau agricole ouvert qu'il conviendra de traiter dans l'aménagement futur de cette activité.





Ressource en eau

Alimentation en eau potable :

La zone de projet se situe dans le périmètre de protection rapproché du captage d'Yport. Le captage d'eau est classé prioritaire au titre du SDAGE et du Grenelle de l'Environnement, le sous-bassin du Bassin d'Alimentation de Captage (BAC) d'Yport étant un secteur particulièrement sensible au phénomène de ruissellement et d'érosion des sols. La ressource en eau captée subit une contamination par des produits phytosanitaires et connaît une dégradation de sa qualité par des phénomènes de turbidité liée à la présence de bétouilles.

Un programme d'actions est associé à cet arrêté délimitant l'aire d'alimentation.

A noter que la zone de projet ne se trouve pas dans une zone sensible cavité type « bétouille » ou érosion suggérant un risque de transfert rapide des eaux pluviales vers le réseau karstique (cf. carte du zonage PLUi en introduction de la présente évaluation). L'analyse des incidences du projet à la suite de l'Etat Initial de l'Environnement vient préciser les impacts potentiels du projet sur la ressource en eau.

L'arrêté préfectoral en date du 11.03.1985 réglemente les activités et aménagements au sein du périmètre rapproché. Sont notamment interdits :

- Les puits filtrants pour l'évaluation des eaux usées ou pluviales,
- L'exploitation de carrières ou de gravières,
- L'installation de dépôts d'ordures ménagères, d'immondices, de détritiques, de produits radioactifs et de tous produits et matières susceptibles d'altérer la qualité des eaux,
- L'épandage ou l'infiltration de lisiers de porcs et d'eaux usées d'origine industrielle et des matières de vidanges.

Des règles sont également associées aux installations ou activités autorisées dans le périmètre rapproché, comme le raccordement obligatoire au réseau d'assainissement s'il existe.

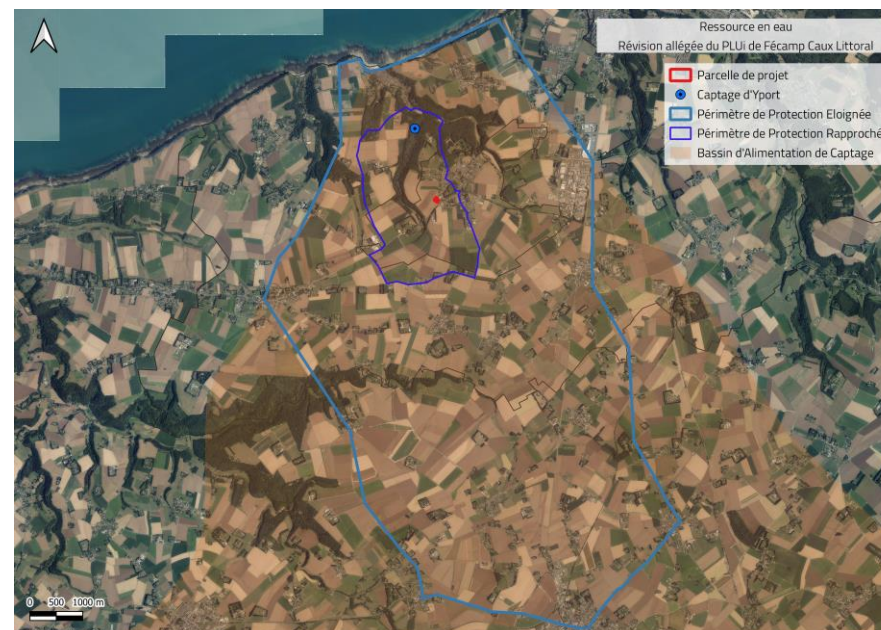


Figure 12 : Périmètres de protection de captage et BAC des captages d'Yport

Assainissement des eaux usées :

L'activité actuelle est raccordée à l'assainissement collectif (cf. plan page suivante). L'activité future pourra et devra donc être raccordée également. Ainsi, le règlement du PLUi stipule que « le déversement d'eaux usées non domestiques au réseau public d'assainissement séparatif est interdit sans l'autorisation expresse du maître d'ouvrage du réseau public d'assainissement, sous la forme d'une convention de déversement. Le maître d'ouvrage du réseau public d'assainissement peut subordonner l'autorisation de rejet à un prétraitement approprié à la nature et au degré des eaux usées non domestiques. »

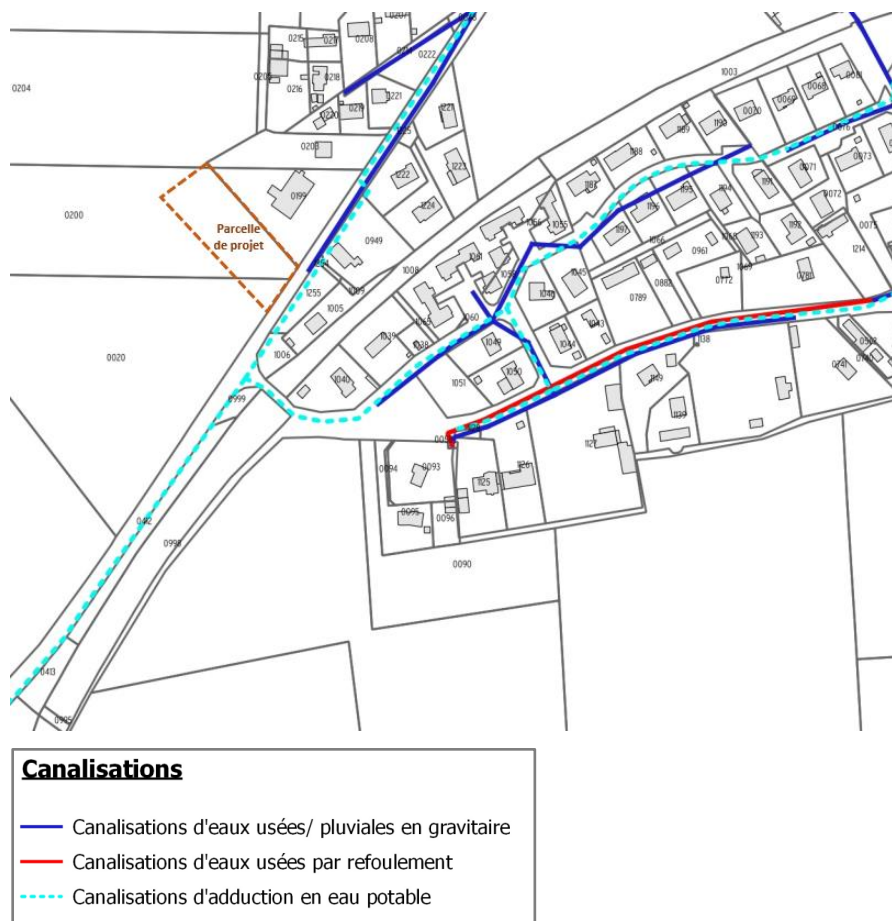


Figure 13 : Plan des réseaux AEP et assainissement

Dans le cas présent, le réseau d'assainissement est raccordé à la station d'épuration (STEP) d'Yport.

Sur le fonctionnement de cette STEP, les informations en notre disposition sont les suivantes :

- Une mise en service relativement ancienne (1979),
- Une capacité nominale de 4000 équivalents habitants (EH),
- Une charge entrante estimée à environ 2635 EH¹, ce qui n'exclut pas des problèmes de surcharge (hydraulique) ou de fonctionnement déjà pointés dans le Porter à Connaissance de l'Etat en 2016, pour l'élaboration du PLUi

Un dossier de Demande d'Autorisation Environnementale Unique pour un Projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport a déjà été réalisé.

En effet, le Syndicat Intercommunal d'Adduction en Eau Potable et d'Assainissement de Fécamp Sud-Ouest envisage la restructuration du système d'assainissement collectif de 9 communes situées le long et en retrait du littoral cauchois dans la région d'Yport.

Le programme de travaux prévoit de construire une nouvelle station d'épuration à Yport et de transférer les effluents du système d'assainissement des Loges vers la nouvelle station d'épuration à construire. Le programme prévoit ainsi de démonter la station d'épuration des Loges devenue obsolète.

La nouvelle station d'épuration sera construite sur le site de l'actuelle de la station d'Yport et sur deux parcelles adjacentes. La canalisation de transfert des effluents sera créée sur environ 4 650 ml depuis la station des Loges sur le plateau jusqu'au site de la station dans la vallée d'Yport en amont du bourg. Les effluents traités trouveront pour exutoire la Manche à Yport, tel que c'est d'ores et déjà le cas, mais un nouveau point de rejet sera créé à proximité immédiate de l'ouvrage de rejet existant au moyen d'une canalisation parallèle à l'existante qui sera conservée comme exutoire du réseau des eaux pluviales d'Yport.

La capacité de la nouvelle station d'épuration d'Yport sera de 10 300 EH.

Un arrêté préfectoral du 20 Juillet 2021 (disponible en pièce jointe), autorise la réhabilitation et l'exploitation du système d'assainissement de l'agglomération d'Yport.

¹ <https://www.assainissement.developpement-durable.gouv.fr>

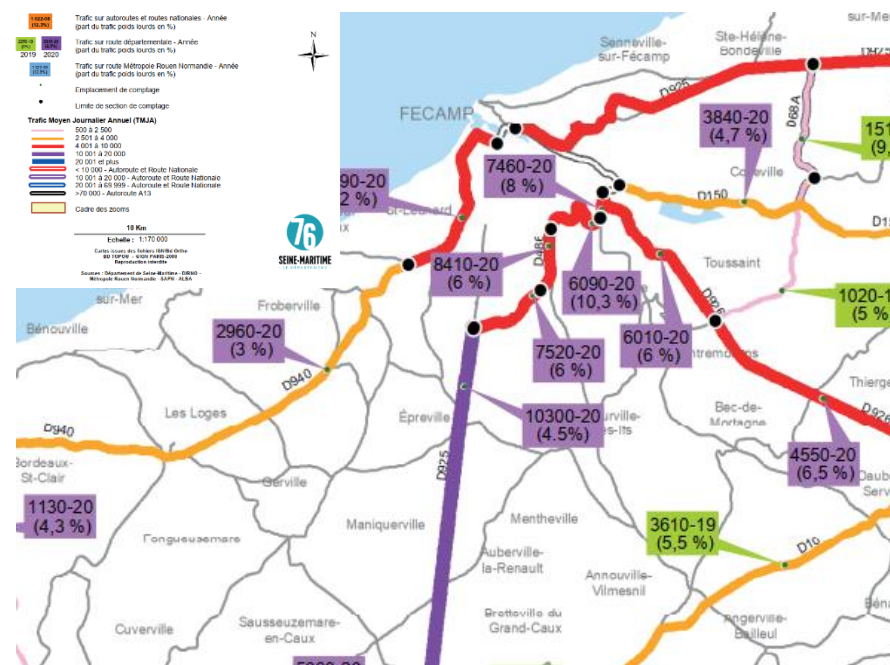
Risques naturels

La zone de projet n'est concernée par aucun périmètre de risques naturels, parmi ceux zonés au PLUi, soit les :

- Axes de ruissellement,
- Secteurs à risques d'inondation par ruissellement,
- Secteurs à risques cavité souterraines,
- Secteurs à risques éboulement de falaise,
- Secteurs d'exploitation du sous-sol.

Nuisances et pollutions

En termes de nuisances, la parcelle de projet est localisée en bordure de la rue d'Etretat (RD 940). Celle-ci est de fait concernée par des nuisances sonores liées au trafic routier. Selon le comptage effectué en 2020 à l'entrée nord de la commune de Froberville, le trafic moyen journalier s'élève à 2 960 véhicules, dont 3 % de poids lourds. Globalement, ce secteur d'entrée de ville peut être soumis à des nuisances sonores du fait du passage des véhicules, notamment entre Etretat et Fécamp.



Comme présenté dans l'analyse des incidences de la présente évaluation, il convient de préciser que l'activité projetée n'est pas sensible a priori aux nuisances potentielles de la Route d'Etretat.

<i>Constats</i>	<i>Enjeux</i>
<u>Secteur n°1 à Froberville</u>	
<u>Topographie / paysage :</u> - La commune s'inscrit en bord de plateau avec des vues ouvertes et lointaines sur et depuis le bourg - Le secteur se situe en entrée de bourg le long de la RD 940, supportant un trafic notable, avec des enjeux en termes d'image et d'intégration paysagère du projet - L'activité existante est très visible et ne fait n'a pas fait l'objet d'un travail d'intégration paysagère (pas de transition entre la parcelle occupée et l'espace agricole) - En revanche, de l'autre côté de la route, les aménagements et les bâtiments en bord de voie recouvrent un intérêt paysager et patrimonial...	- S'assurer de l'absence d'impact paysager préjudiciable à l'image de la commune - Profiter du nouvel aménagement pour améliorer l'intégration des activités en place et à venir - Concilier l'enjeu de visibilité (effet « vitrine ») lié à ce type d'activité (concession automobile) avec l'enjeu de bonne intégration paysagère - Assurer une transition paysagère entre le secteur de projet et l'espace agricole
<u>Occupation du sol / consommation d'espace :</u> - Une parcelle initialement à vocation agricole (en culture), qui n'est plus valorisée à ce jour car déjà acquise pour l'extension de l'activité existante - Une consommation foncière en extension déjà programmée et actée dans le cadre de l'approbation du PLUi, via un zonage U (même si le recul depuis la RD contraint aujourd'hui son aménagement)	- Être à la hauteur du droit offert par le PLUi par un projet de qualité qui répond aux enjeux soulevés dans le présent document
<u>Biodiversité / TVB :</u> - La zone de projet est localisée à proximité d'un corridor « fort déplacement » délimité initialement par le SRCE Haut-Normand (intégré dans le SRADDET) - Sur le terrain et à une échelle plus fine, pas d'enjeu particulier ni d'éléments support de la TVB (mares, arbres...)	- Mutualiser l'enjeu d'intégration paysagère avec la mise en place et l'entretien d'une transition végétale, support de biodiversité

Constats	Enjeux
<u>Secteur n°1 à Froberville</u>	
<u>Gestion de la ressource en eau :</u> - La zone de projet est localisée au sein de l'aire d'alimentation de captage d'Yport (enjeu stratégique de sécurisation de l'AEP) - Pas d'indice cavité type « bétoire » suggérant un risque de transfert rapide des eaux pluviales vers le réseau karstique - Une activité attendue (concession automobile) a priori moins génératrice de risques de pollution que celle existante et que d'autres situées au sein du BAC - Une activité raccordable à l'assainissement collectif, vers la STEP d'Yport - Un projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport est en cours, prévoyant de passer la capacité de traitement de 4 000 EH actuellement à 10 300 EH dans le futur, offrant une marge suffisante pour les développements programmés	- Une vigilance à garder sur la gestion des eaux usées et pluviales sur le nouveau secteur - Favoriser une gestion in situ des eaux pluviales (paysagère si possible) - Plus largement, suivre la bonne mise en œuvre du projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport
<u>Risques et nuisances :</u> - Pas de risque naturel identifié ou connu sur ce secteur - Un trafic routier notable mais avec une activité prévue relativement peu sensible à ce type de nuisances	-

E. Analyse des incidences de la révision allégée n°1 sur l'environnement

Comme évoqué ci-dessus, l'analyse des incidences de la révision allégée n°1 sera réalisée uniquement sur le secteur n°1 de Froberville.

L'idée est à la fois de mettre en perspective les impacts potentiels liés à la modification du PLUi et, selon les éléments déjà disponibles, à la mise en œuvre du projet. Cette analyse permet également de visualiser dans quelle mesure les éléments de projet viennent ou non apporter des réponses adaptées aux enjeux soulevés.

Pour le secteur 1 de Froberville, la présente analyse mettra en évidence sous la forme de tableaux :

- En en-tête, les thématiques à enjeux ressorties de l'analyse de l'EIE et la question soulevée pour évaluer l'incidence du projet,
- Dans une première colonne, une analyse des impacts potentiels et une mise en perspective des réponses apportées par le projet
- Dans une deuxième colonne, un code couleur conclusif pouvant être traduit comme suit :

	Niveau d'incidence négative nul à négligeable (voire positive)
	Niveau d'incidence négative moyen
	Niveau d'incidence négative élevé

a. Secteur n°1 – Zone UAa à Froberville

Les incidences doivent être analysées au regard des outils réglementaires mobilisés pour cadrer le projet en question. A ce titre, notons que la collectivité a souhaité mettre en œuvre une OAP dédiée présentée ci-dessous :



Est présenté ci-dessous un extrait de plan 3D réalisé pour illustrer le projet.



Figure 155 : plan 3D du projet

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Intégration paysagère La révision allégée permet-elle de garantir la qualité paysagère d'entrée de ville de la commune ?	
Le projet va, de fait, impacter le paysage d'entrée de ville de la commune, étant localisé sur une parcelle agricole ouverte et le long de l'axe structurant de la route d'Etretat. De manière à limiter ces impacts, il est donc proposée une OAP qui prend en compte l'insertion paysagère des futures installations. Tout d'abord et conformément au règlement écrit du PLUi : - Les clôtures doivent être en harmonie avec le paysage environnant, bâti et naturel, - En limite séparative avec les zones agricoles ou naturelles, les clôtures composées de haies d'essences locales, doublées ou non d'un grillage seront exigées, - L'usage exclusif et excessif du blanc et de couleurs vives et criardes est interdit ; ces couleurs doivent être appliquées avec mesure, pour mettre en valeur les éléments d'architecture de la construction : éléments ponctuels, structure, modénature... Le choix des teintes devra être fait dans le respect de l'environnement de la construction, - Les façades et clôtures constituées de matériaux destinés à être peints, enduits ou recouverts, laissés nus, sont interdites, - Les bâtiments doivent prévoir un recul de 5 m par rapport aux espaces agricoles ou naturels (A ou N). De plus, les espaces non dédiés au traitement des eaux, aux stockages et dépôts strictement nécessaires à l'activité, au stationnement et à la circulation des véhicules devront être traités en espaces verts. En complément, l'OAP ci-dessus prévoit ou réaffirme plusieurs principes favorables à l'intégration paysagère du projet : - Transition paysagère avec l'espace agricole et en limite d'emprise publique (haies plantées d'arbres moyens jet et d'arbustes), - Zone tampon pour la gestion des eaux pluviales, - Attention portée à l'intégration du nouveau bâtiment... Dans le cas d'un respect des principes réglementaires ci-dessus et d'une traduction fidèle de l'OAP, le projet visé pourrait être l'occasion d'une revalorisation de l'entrée de ville.	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Biodiversité – Trame Verte et Bleue (TVB) La révision allégée conduit-elle à des impacts sur la biodiversité et la TVB ?	

Comme présenté dans l'état initial, la zone de projet se situe non loin d'un corridor écologique « fort déplacement » délimité par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Pour autant, la visite de terrain ne met en exergue aucun enjeu écologique particulier ni élément support de la TVB locale (mares, arbres...), sur ou à proximité immédiate du terrain.

Il s'agit d'un terrain anciennement valorisé par l'agriculture, aujourd'hui acquis par le porteur de projet et laissé en friche en attente de son aménagement (prévu au PLUi).

Ainsi, les impacts du futur aménagement sur la biodiversité et la TVB semblent limités. L'enjeu sera probablement de favoriser une bonne intégration paysagère en laissant une place au végétal, support d'une biodiversité ordinaire. A ce titre, le traitement paysager des franges et la volonté de gérer les eaux pluviales en hydraulique douce dans la bande des 15 m sont des solutions intégrées à l'OAP pour répondre à ces enjeux.

Sur ces sujets, la collectivité pourra également accompagner le porteur de projet pour aller plus loin sur la limitation des surfaces imperméabilisées, le traitement et la gestion des espaces de pleine terre...

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Ressource en eau La révision allégée va-t-elle éviter tout impact sur les milieux récepteurs et la ressource en eau ? Comme présenté ci-dessus, la parcelle de projet présente une sensibilité en matière de ressource en eau, de par sa localisation au sein du périmètre rapproché et du Bassin d’Alimentation du captage (BAC) d’Yport. La portée de l’impact potentiel sur ce captage reste néanmoins à relativiser. Aucun indice « bétoire » et/ou axe de ruissellement ne concerne le projet, suggérant un risque de transfert rapide des eaux pluviales vers le réseau karstique. Par ailleurs, l’activité projetée (concession automobile) n’est pas plus problématique que l’activité déjà en place (garage). Le projet devrait conduire à une imperméabilisation importante du terrain (emprise du nouveau bâtiment et parking), avec un important volume d’eaux pluviales à gérer. Le projet devra cependant prendre en compte l’ensemble des règles associées à l’arrêté préfectoral en vigueur sur ces périmètres de protection. Là encore, le règlement du PLUi cadre de manière stricte la gestion des eaux (usées et pluviales) pour les nouvelles constructions : - Le rejet des eaux usées non traitées dans le milieu naturel est interdit, - Le déversement d’eaux usées non domestiques au réseau public d’assainissement est interdit sans l’autorisation du maître d’ouvrage du réseau public d’assainissement. Le maître d’ouvrage du réseau public d’assainissement peut subordonner l’autorisation de rejet à un prétraitement approprié à la nature des eaux usées non domestiques, - Les aménagements, travaux et constructions susceptibles d’aggraver les risques d’inondation sont interdits, - Les eaux pluviales doivent être collectées et traitées en priorité par infiltration sur l’unité de projet. Dans tous les cas, le débit de fuite ne pourra excéder 2 litres par seconde par hectare de terrain aménagé. Seul l’excès de ruissellement des eaux pluviales pourra être accepté dans le réseau public de collecte des eaux pluviales dans la mesure où le demandeur démontrera qu’il a mis en œuvre, sur son unité foncière, les solutions susceptibles de limiter les rejets, - Un prétraitement des rejets d’eaux pluviales avant rejet du terrain d’assiette du projet pourra être exigé, tels que des dessableurs ou déshuileurs à l’amont du point de rejet des parcs de stationnement ou aire de stockage. L’ensemble de ces règles devra limiter l’impact du projet sur les milieux récepteurs et la ressource en eau. A une échelle élargie, rappelons également que le projet de restructuration du système d’assainissement d’Yport permettra une meilleure gestion des eaux usées.	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Consommation agricole / artificialisation La révision allégée a-t-elle un impact sur l'agriculture ?	
La consommation foncière induite par le projet était déjà actée par le PLUi et la zone U, mais elle devient effective dans le cas de la révision allégée qui réduit le recul et permet l'aménagement du terrain. Le PLUi prévoyait en effet la constructibilité de cette parcelle par son zonage en UAa, dans la continuité du PLU de Froberville. Le secteur UAa a été justifié car il « correspond au garage de la rue d'Etretat (pour assurer la poursuite de l'activité et pour éviter toute mutation vers une fonction résidentielle qui subirait des nuisances sonores liées au trafic routier de la RD 940 à grande circulation). » Notons en complément que l'artificialisation associée peut-être notable (emprise du nouveau bâtiment et des parkings).	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Nuisances sonores La révision allégée prend-elle en compte les potentielles nuisances sonores issues de la route d'Étretat sur la zone de projet?	
Les nuisances liées au trafic sur la RD 940 : - ne devraient augmenter de manière significative avec l'arrivée de la concession automobile (près de 3000 véhicules par jour actuellement), - ne constituent pas une gêne significative au regard de la vocation du site (activité économique). Réciproquement, l'activité de concession automobile ne génère (a priori) pas de nuisance supplémentaire pour les riverains par rapport à l'activité déjà présente et au trafic routier. La réduction de la bande inconstructible depuis la RD 940 de 75 à 15 m (nécessaire à la faisabilité du projet) peut toutefois accentuer le bruit dans les parties du nouveau bâtiment les plus proches de la route. Pour relativiser cette hypothèse, notons que : - Des aménagements existent déjà pour limiter la vitesse de circulation en entrée de ville (zone 30, ralentisseur...) - La projection 3D du nouveau bâtiment, présentée ci-dessus, prévoit une implantation avec une façade perpendiculaire à la voie, rendant le bâtiment et ses occupants moins sensibles au bruit, - Les transitions paysagères prévues avec l'espace agricole et le long de la route (cf. OAP) peuvent participer à atténuer les nuisances sonores perçues. Les nuisances potentielles induites par la procédure sur le secteur de Froberville semblent maîtrisées. Le projet devra toutefois porter une attention à son impact lumineux, l'éclairage nocturne pouvant causer de potentielles nuisances pour les habitations voisines.	

Sécurité routière

La révision allégée prend-elle en compte les enjeux de sécurité routière pour la future zone de projet ?

L'arrivée d'une activité nouvelle se traduira probablement par une augmentation des entrées-sorties sur la route. Cependant, le positionnement et l'aménagement actuels de l'entrée offrent des vues dégagées pour entrer et sortir du garage, en toute sécurité.

L'OAP conforte cet accès unique.

Par ailleurs, des aménagements sont déjà prévus pour limiter la vitesse de circulation en entrée de ville (zone 30, ralentisseur...), ceci en lien avec un arrêt de bus (cf. photo ci-dessous).



A ce titre, l'évaluation conclut que le projet n'induit pas d'aggravation du risque accidentogène sur la portion de route concernée.

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Risques La procédure conduit-elle à une exposition supplémentaire des biens et des personnes aux risques naturels et technologiques ? Les études menées dans le cadre de l'élaboration du PLUi ne font pas ressortir une exposition du terrain aux risques naturels et technologiques. Réciproquement, la gestion des eaux pluviales telle que réglementée dans le PLUi (cf. ci-dessus) et la gestion des accès au site ne semblent pas générer de nouveaux risques sur le site et ses abords. A ce titre, l'Evaluation conclut que la procédure ne génère pas d'exposition supplémentaire des biens et des personnes aux risques.	
Climat-air-énergie L'OAP ne prévoit pas d'exigence particulière en matière de performance énergétique (allant au-delà de la réglementation thermique en vigueur). L'implantation prévue du nouveau bâtiment (cf. plan 3D) est relativement peu favorable à l'exploitation du solaire passif. Ceci se justifie par la configuration du terrain et l'organisation de l'activité voulue par le porteur de projet. L'OAP ne prévoit pas non plus d'installation favorable à la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires sur toiture par exemple). Sur ces sujets, la collectivité pourra accompagner le porteur de projet pour inciter à une intégration optimisée de ces questions, en phase projet ou exploitation.	

Synthèse Secteur 1 (Froberville)

L'aménagement du secteur 1 s'explique par le besoin d'extension / diversification d'une activité en place (concession automobile en complément du garage). Ce besoin a justifié le zonage U.

L'objet de la RA est de réduire la bande inconstructible depuis l'axe de la RD de manière à optimiser l'utilisation de cet espace. Récemment exploité, le terrain a d'ores et déjà été acquis par le porteur de projet et n'est plus cultivé à ce jour. Il n'en demeure pas moins que la délimitation de la zone U et l'aménagement du secteur induisent une artificialisation partielle de terres agricoles autrefois productives.

Placé en entrée de ville, sur un plateau agricole ouvert, le terrain est sensible aux vues avec des enjeux d'intégration du projet dans son environnement proche et lointain. Notons que l'activité en place (garage) ne fait l'objet d'aucun traitement paysager. A ce titre, l'aménagement du secteur, dans le respect d'une OAP qualitative, pourrait permettre une meilleure intégration de l'existant, tout en améliorant cette entrée de bourg.

L'impact du projet sur la biodiversité est à relativiser, le terrain ne présentant pas d'élément support ou de micro-habitat pour la biodiversité locale. Les aménagements à prévoir dans l'OAP pour favoriser une bonne intégration paysagère pourraient constituer des éléments de nature favorables à une biodiversité ordinaire (avifaune et petits mammifères au niveau de la haie paysagère entre espaces bâtis et agricoles).

Situé au sein du BAC d'Yport, le projet devra intégrer l'enjeu de bonne gestion des eaux pluviales et usées générées depuis la parcelle. Cette gestion est déjà prise en compte dans le règlement actuel de la zone. Notons également que l'étendue importante du BAC intègre déjà des installations et occupations du sol potentiellement plus problématiques.

Le terrain visé n'est concerné par aucun risque naturel. L'activité attendue ne semble pas sensible aux nuisances liées au trafic sur la RD 940. A l'inverse, l'activité ne causera pas, a priori, de nuisances incompatibles avec le voisinage. L'accroissement d'activité pourra éventuellement augmenter le nombre d'entrées-sorties depuis l'accès actuel du garage, invitant peut-être à étendre la zone 30 de quelques dizaines de mètres (déjà en place au niveau de l'arrêt de bus et couplée à un ralentisseur). La gestion des éclairages ne devra pas causer de nuisances pour les habitants situés en face.

Considérant l'enjeu de maintien et de développement de l'activité en place, ainsi que le zonage U préalablement « validé » dans le cadre de l'approbation du PLUi (soumis à évaluation environnementale), l'EE ne remet pas en cause l'opportunité du projet. L'EE invite toutefois la collectivité à rester vigilante quant à la bonne traduction des principes d'aménagement prévus dans l'OAP.

F. Étude d'incidences Natura 2000

Le travail d'évaluation environnementale doit inclure un regard spécifique sur l'incidence de la révision allégée sur le réseau Natura 2000 à proximité du site.

Le secteur n'est pas directement concerné par un site Natura 2000. Cependant, plusieurs sites Natura 2000 se trouvent à une distance comprise entre 1,3 et 2,6 km de du secteur de Froberville (cf. tableau ci-dessous et carte page suivante).

<i>Site Natura 2000</i>	<i>Distance par rapport au secteur n°1 – zone UAa (en km)</i>
Réseau de cavités du Nord-Ouest de la Seine-Maritime	1,3 km
Littoral Cauchois	2,5 km
Littoral Seino-marin	2,6 km

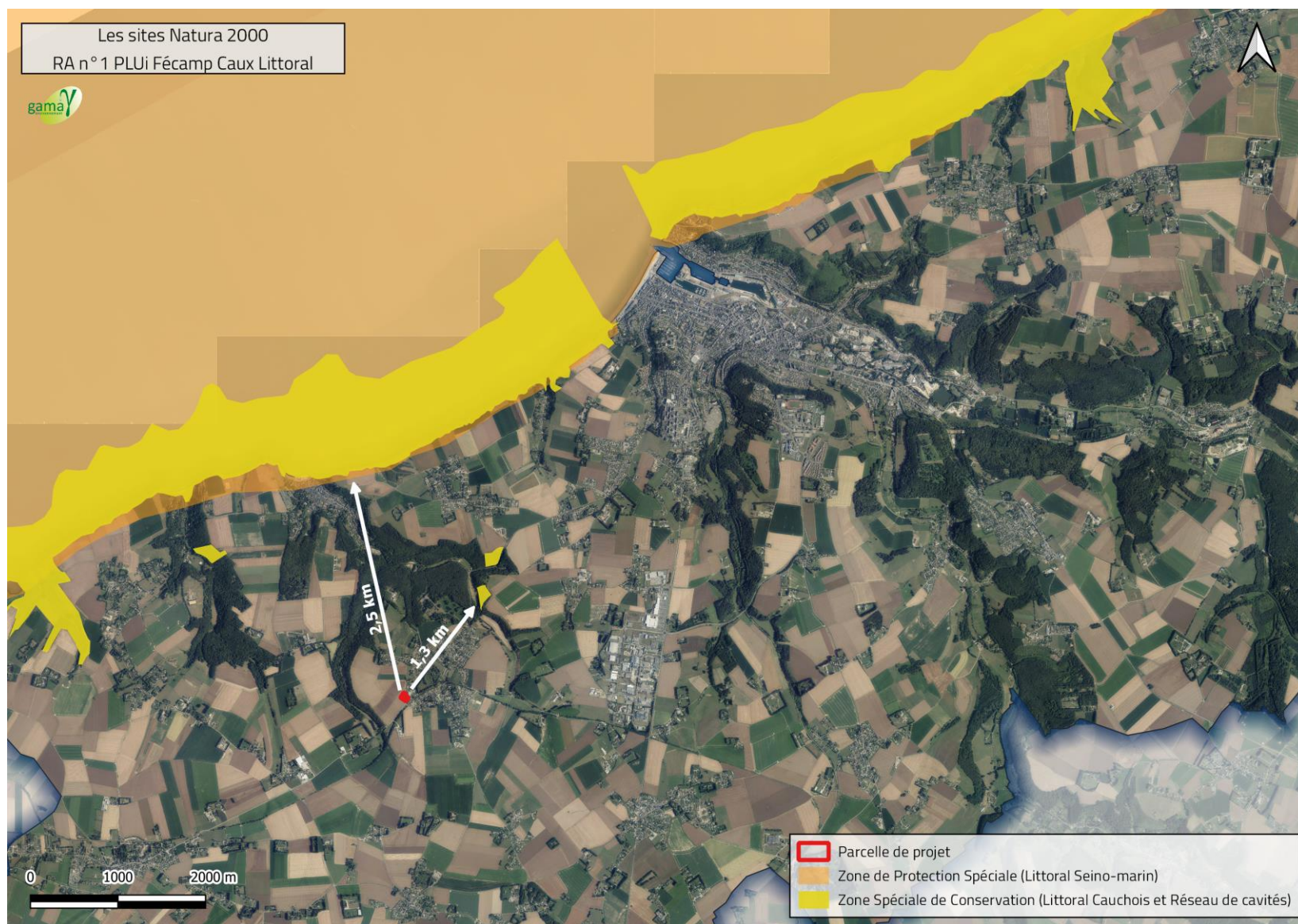


Figure 166 : Sites Natura 2000

a. Présentation des sites Natura 2000

• **Zone de Protection Spéciale « Littoral Seino-Marin »**

La ZPS s'étend d'un seul tenant sur un peu plus de 70 km de linéaire côtier, depuis le port d'Antifer jusqu'au Cap d'Ailly. L'intérêt écologique majeur du site « Littoral Seino-Marin », qui justifie sa désignation dans le réseau Natura 2000, est la présence d'oiseaux marins d'intérêt communautaire en grand nombre, migrateurs pour l'essentiel ou visés dans l'annexe 1 de la Directive Oiseaux. On peut noter que la ZPS comprend un secteur proche du Cap Fagnet particulièrement intéressant (portion du littoral cauchois comprise entre Fécamp et Saint-Pierre-en-Port). La désignation des falaises du Cap Fagnet est une zone de passage privilégiée pour les passereaux migrateurs. Ils survolent les terres sur une bande de 500 à 800m en bordure de falaise. En période favorable, de très grands nombres peuvent être observés (jusqu'à 380 000 individus en quelques jours). Ces effectifs font de la zone le point le plus important de France pour la migration des passereaux. Les espèces les plus fréquentes sont l'Alouette des champs, le Pinson des arbres et les Pipits. Au large des falaises, la ZPS constitue également un secteur de migration important pour les oiseaux marins, principalement les Sternes, les Fous de Bassan, les Bernaches cravants, les Mouettes, anatidés et limicoles.



Alouette des champs et pinson des arbres

Vulnérabilité du site :

Les menaces, pressions et activités ayant une incidence sur le site sont les suivantes :

- Eboulements, glissements de terrain
- Extraction de sable et graviers

- Chasse
- Randonnée, équitation et véhicules non-motorisés
- Vol-à-voile, delta-plane, parapente, ballon

• **Zone Spéciale de Conservation « Littoral cauchois »**

La ZSC s'étend sur une partie terrestre et marine.

La partie terrestre : Les falaises crayeuses du Pays de Caux, qui peuvent atteindre plus de 100m d'altitude, constituent un milieu très original en Europe, parcourant le littoral sur plus de 100 km. Ces falaises se prolongent dans la zone de balancement des marées par un platier rocheux recouvert ou non de galets. Au niveau des falaises, se rencontrent les pelouses aérolines, formation très originale en Europe. Les vallées et vallées sèches débouchant sur la mer, sont souvent occupées par des forêts de ravin.

Les falaises crayeuses du littoral cauchois accueillent de beaux secteurs de tourbières, de landes et de forêt de ravins en arrière des falaises, notamment au niveau du Cap d'Ailly.

La zone marine au large du littoral cauchois : La zone marine permet de couvrir un panel bathymétrique allant jusqu'à 10m de profondeur, afin de prendre en compte l'ensemble des platiers rocheux immergés ou non à marée basse. Ces derniers constituent en effet une part importante des fonds marins du site. On y trouve également des zones de cailloutis et de placages sableux jouxtant le platier rocheux. L'intensité de l'hydrodynamisme est plutôt décroissant d'Ouest en Est. La zone de balancement des marées est constituée d'un platier rocheux où se développent des algues. La richesse de ce taxon est réelle puisqu'on trouve des espèces de chaque grande famille de végétaux marins : algues vertes, brunes et rouges. Le site du littoral cauchois a été déterminé de façon à prendre en compte les champs de laminaires de la zone infralittorale. Ces forêts marines constituent un milieu particulièrement riche car elles hébergent une flore et une faune variées : espèces benthiques, comme démersales et pélagiques. Cette variété est d'autant plus que la zone sélectionnée se caractérise par une variété de conditions abiotiques (profondeur, conditions hydrodynamiques).



ZSC du littoral Cauchois

Vulnérabilité du site :

Les vulnérabilités de la ZSC se situent majoritairement au débouché des valleuses pouvant être sujets à des dépôts d'ordures sauvages. Les éboulements de falaises naturels et relativement fréquents peuvent affecter à la fois le front de falaise qui s'éboule (pelouses aérohalines) et les zones inférieures (zone de balancement des marées, zone infralittorale de récifs) qui se trouvent enfouies sous des matériaux de taille très variable, allant des gros blocs de craie aux graviers.

- **Zone Spéciale de Conservation « Réseau de cavités du Nord-ouest de la Seine-Maritime »**

Les cavités sont présentes dans les versants de talwegs creusés dans le plateau crayeux normand. Ce réseau de cavités est exceptionnel pour le petit rhinolophe en Haute-Normandie. Ces cavités jouent un grand rôle dans le maintien de populations de chauve-souris dans ce secteur essentiellement constitué de grandes cultures.



Petit rhinolophe

Vulnérabilité du site :

En termes de vulnérabilités, comme toute grotte à chauve-souris, le site est très sensible au dérangement et à la fréquentation humaine. Hormis ce problème, le site n'est fondamentalement que peu vulnérable. Les consignes de gestion portent sur le maintien des accessibilités des grottes aux chiroptères et à la pérennité du couvert forestier en bordure de grottes.

b. Incidences potentielles sur les sites Natura 2000

Le secteur considéré (zone UAa de Froberville) reste relativement éloigné des sites Natura 2000 et n'a pas de connexion fonctionnelle directe, en dehors d'un lien hydrologique du fait que les eaux usées collectées in situ et traitées au niveau de la STEP d'Yport sont rejetées après épuration dans la Manche.

L'aménagement de ce secteur n'aura pas d'influence directe sur les deux sites Natura 2000 :

- Le projet étant localisé à plus de 1 km d'une cavité de la ZSC « Réseau de cavités du Nord-ouest de la Seine-Maritime », celui-ci ne produira pas de dérangement ou de fréquentation humaine supplémentaires au niveau de la cavité,
- Situé sur un bassin versant côtier, ce secteur entretient un lien indirect avec les deux sites Natura 2000 marins en aval. Pour autant et au regard des diverses réglementations en vigueur (règlement du PLUi, arrêté préfectoral du périmètre de protection rapprochée du captage d'Yport) et du projet de nouvelle STEP, aucune incidence n'est prévisible dans le cadre de l'aménagement de ce secteur.

La présente analyse conclut ainsi à l'absence d'incidence de l'aménagement de la zone UAa de Froberville sur le réseau Natura 2000, pour les principales raisons suivantes :

- **L'éloignement et l'absence de connexion écologique directe entre le secteur concerné et les sites Natura 2000**
- **Des dispositions réglementaires permettant de maîtriser les impacts potentiels indirects**

G. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de portée supérieure

L'objet de cette partie ne sera pas d'argumenter la compatibilité du PLUi avec les documents-cadre. Il s'agira juste de vérifier de manière proportionnée en quoi l'évolution modérée du document d'urbanisme ne vient pas contredire les orientations de portée supérieure.

Pour ce faire, l'analyse ci-dessous porte uniquement sur les orientations des documents-cadres (cf. liste ci-dessous) avec lesquelles le projet de révision peut interférer. Deux symboles sont déclinés en dernière colonne afin de résumer l'analyse de la compatibilité :



Le projet de révision ne vient pas contredire l'orientation / la règle de portée supérieure



Point de vigilance et / ou compléments à apporter dans le cadre du projet pour garantir la compatibilité avec le document de portée supérieure

Documents-cadres	Date d'approbation	Rapport avec la révision du PLUi
Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires	2 juillet 2020	Compatibilité
SCoT du Pays des Hautes Falaises	28 mars 2014	Compatibilité

Il est rappelé à ce stade que l'analyse ne porte que sur le secteur de Froberville.

a. SRADDET Normandie

Prescriptions	Compatibilité de la RA n°1	
Règle 01 : « Édicter des orientations et objectifs favorables à la biodiversité en zones urbaines et périurbaines ».	L'Évaluation ci-dessus met en exergue : - L'absence d'enjeu « biodiversité » notable sur site (absence d'habitat support pour la TVB locale) - La plantation d'arbres et arbustes (OAP) favorables à l'accueil d'une nature « ordinaire »	
Règle 02 : « Pour l'identification des nouveaux secteurs de développement et zones constructibles, prendre en compte les conséquences du changement climatique en termes d'évolution des risques naturels et anticiper les besoins d'adaptation et de réduction de la vulnérabilité »	Le secteur n'est actuellement soumis à aucun risque connu ni anticipable dans le cadre du changement climatique. L'OAP et le règlement prévoient des dispositions pour gérer les eaux pluviales sur site et limiter les risques en aval.	
Règle 27 : « Éviter et réduire l'imperméabilisation des sols »	Le projet conduira de fait à une imperméabilisation partielle de la parcelle visée. Plusieurs dispositions sont toutefois prévues pour contenir cette imperméabilisation (plantations, maintien d'une bande inconstructible végétalisée...)	
Règle 40 : « Proposer des mesures relatives à la localisation des infrastructures et des activités (ainsi qu'aux constructions et rénovations de bâtiments) visant à diminuer l'exposition des populations aux polluants atmosphériques »	Le choix fait ici est de conforter une activité déjà en place depuis longtemps, qui ne génère pas de nuisance outre mesure pour le voisinage.	

b. Le SCoT du Pays des Hautes Falaises

Prescriptions		Compatibilité de la RA n°1	
I- Renforcer l’attractivité et le développement économique des hautes falaises dans l’estuaire en visant l’excellence environnementale			
C. Construire sans remettre en cause notre environnement, notre paysage et notre agriculture			
L’équilibre entre les capacités d’assainissement des STEP et les besoins devra être respecté : pour tout projet d’aménagement, une évaluation des besoins et des capacités d’assainissement devra justifier sa réalisation		Est prévu (comme c’est déjà le cas) le raccordement des nouvelles installations à la STEP d’Yport, qui doit être remplacée à court terme par une autre station d’épuration (toujours sur Yport), plus moderne et en capacité de faire face au développement du territoire.	
II- Préserver le cadre de vie entre terre et mer : miser sur le paysage et l’environnement			
A.Maintenir le cadre de vie de qualité attractif avec une stratégie paysagère et environnementale			
Renforcer la structure des paysages et l’armature environnementale par la construction de la TVB qui permettra de conforter les réservoirs de biodiversités existants, marquer les limites et freiner la perte de diversité		Comme déjà évoqué, l’OAP sur Froberville vise (à son échelle) à concilier les enjeux d’intégration paysagère (gestion des lisières urbaines) et restructuration de la TVB locale.	
En ce qui concerne la gestion des lisières et des espaces boisés : définir des limites d’urbanisation et des espaces tampons en lisière des espaces boisés principaux ainsi que des bosquets qui constituent des zones de refuge pour la biodiversité locale.			
B. Optimiser la gestion des ressources environnementales, des déchets et promouvoir une gestion exemplaire des risques			
Application des dispositions règlementaires liées aux périmètres de protection des captages prioritaires dit Grenelle et aux bassins d’alimentation de captage.		L’aménagement du secteur UAa de Froberville devra répondre aux réglementations associées aux périmètres de protection du captage d’Yport.	
Améliorer la gestion des eaux : favoriser l’infiltration plutôt que le ruissellement, maîtriser les engorgements des installations de traitement		Les réglementations en matière de gestion des eaux pluviales du PLUi de Fécamp Caux Littoral seront appliquées dans le cadre de l’aménagement du secteur. L’OAP vient inscrire un principe de traduction dans l’espace des obligation réglementaires.	

B. Optimiser la gestion des ressources environnementales, des déchets et promouvoir une gestion exemplaire des risques		
Développer une gestion exemplaire des risques naturels et intégrer la protection des espaces naturels fragiles	Le secteur n'est actuellement soumis à aucun risque connu ni anticipable dans le cadre du changement climatique. L'OAP et le règlement prévoient des dispositions pour gérer les eaux pluviales sur site et limiter les risques induits en aval.	
La prise en compte des risques au même titre que les espaces naturels fragiles sera indispensable dans la définition de projets d'aménagement responsables et adaptés		

À la lecture du tableau ci-dessus, il apparaît que les évolutions permises par la révision allégée n°1 du PLUi de Fécamp Caux Littoral, sur le secteur de Froberville, sont compatibles avec les objectifs du SRADDET Normandie et du SCoT du Pays des Hautes Falaises.

H. Indicateurs de suivi

Même si la présente évaluation vise à anticiper au maximum les impacts induits par la révision allégée n°1, il est primordial de les suivre dans le temps, notamment en phase projet.

À ce titre, sont proposés ci-dessous quelques indicateurs de suivi spécifiquement dédiés au secteur de Froberville, au regard des enjeux et incidences éventuelles mis en exergue dans la présente évaluation.

Le PLUi de l'agglomération Fécamp Caux Littoral a été consulté de manière à éviter les doublons et à proposer des indicateurs complémentaires à ceux existant.

Indicateurs		Unité	Source de la donnée
Indicateur de projet	Emprise au sol des bâtiments	Surface en m ²	Interne
	Hauteur des bâtiments	Hauteur en m	
	Surface totale imperméabilisée	Surface en m ²	

I. Résumé non technique

Le résumé non technique reprend la structure du rapport d'évaluation environnementale.

Sont donc reprises ci-dessous, de manière synthétique, les différentes parties du rapport, avec la possibilité pour le lecteur de s'y rapporter afin de disposer d'informations plus précises.

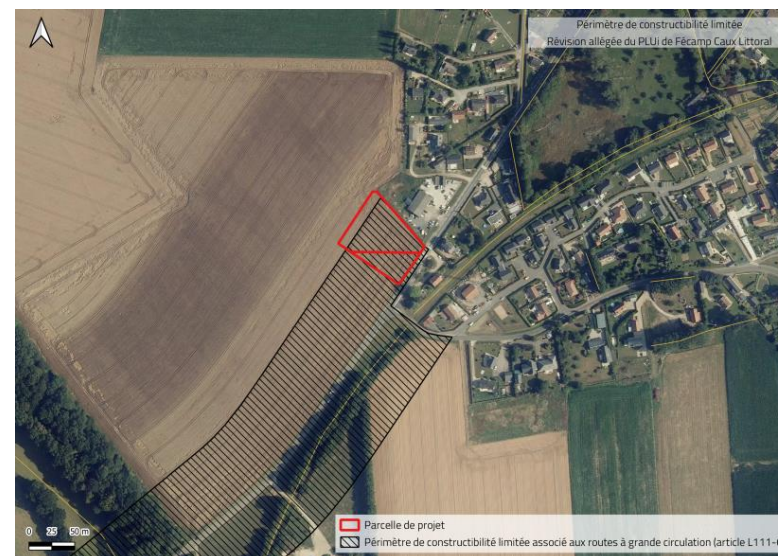
a. Pourquoi une révision allégée ?

L'agglomération Fécamp Caux Littoral dispose d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé par décision du Conseil Communautaire du 18/12/2019. Ce PLUi n'a, depuis, fait l'objet d'aucune modification ou révision.

Aujourd'hui deux évolutions sont prévues, attenantes à une procédure de révision allégée. Cette révision allégée n°1 du PLUi se traduirait par la réduction de marges de recul inconstructibles (loi Barnier) aujourd'hui applicables le long de la RD 940 sur la commune de Froberville et de la RD 925 sur la commune de Fécamp.

Plus précisément, les évolutions souhaitées sont les suivantes :

- **Sur la zone UAa de Froberville (secteur 1) :** une réduction de la bande d'inconstructibilité de 75 à 15 mètres le long d'une partie (25 m) de la RD 940,
- **Sur zone UPp de Fécamp (secteur 2) :** une réduction de 75 à 45 m le long d'une partie (65 m) de la RD 925 (route de Cany), en entrée de ville.



Zone de projet à Froberville



Zone de projet à Fécamp

b. Pourquoi une révision allégée ?

La révision allégée est, selon les cas, soumise à évaluation environnementale de manière systématique ou au cas par cas.

Dans le cas présent, Fécamp Caux Littoral Agglomération a saisi l'autorité environnementale pour avis au cas par cas.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), dans sa décision délibérée n°2021-4075 du 19 août 2021, a décidé de soumettre la révision allégée n°1 à évaluation environnementale considérant que (notamment) :

- Le projet d'agrandissement d'une entreprise de Froberville est situé en périmètre rapproché du captage d'eau potable d'Yport ;
- Le terrain concerné sur la commune de Fécamp est compris dans une ZNIEFF de type II et dans un réservoir de biodiversité boisé ;
- Les éléments présentés à l'appui de la demande d'examen au cas par cas ne permettent pas de s'assurer de l'absence d'impact notable sur les populations (pollutions atmosphériques et sonores)

Rappelons à ce titre que le PLUi Fécamp Caux Littoral de 2019 a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

c. Contenu et méthode de l'évaluation environnementale

Conformément aux articles R104-18 à R104-20 du code de l'urbanisme, le présent rapport environnemental comprend :

- Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et de son articulation avec les autres plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- Une analyse de l'Etat Initial de l'Environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre de la procédure ;
- Une analyse exposant les incidences notables probables de la mise en œuvre de la procédure sur l'environnement et notamment les zones revêtant une importance particulière (sites Natura 2000) ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables (selon la doctrine « Eviter – Réduire – Compenser ») ;
- La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la procédure ;
- Un résumé non technique et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Toutefois, l'analyse et le contenu de l'évaluation environnementale sont proportionnés à l'ampleur de la procédure, qui ne modifie pas l'équilibre général du PLUi.

Rappelons aussi que le présent rapport est le résultat d'un travail mené par un bureau d'études extérieur, en lien avec les services et les élus de Fécamp Caux Littoral Agglo.

Dans une démarche itérative, l'évaluation environnementale a fait l'objet d'un 1^{er} rendu lors d'une réunion le 17 Janvier 2022.

Concernant le secteur 2 sur Fécamp, il ressort de cette réunion que le seul projet d'une urbanisation par 2 ou 3 habitations individuelles peine à argumenter des propositions d'évitement, de réduction et de compensation au regard des nombreuses sensibilités environnementales du terrain (écologie, risques, paysage...).

Aussi, la collectivité a souhaité reporter l'étude sur le secteur 2 (route de Cany) à Fécamp pour assurer la poursuite de l'évaluation environnementale et de la révision allégée n°1 du PLUi pour le seul secteur 1 situé à Froberville.

La collectivité se laisse toutefois la possibilité de reprendre les études environnementales à l'occasion d'une prochaine procédure et lorsqu'elle disposera d'arguments plus aboutis venant justifier le besoin d'investir le secteur 2.

La présente évaluation se concentre donc sur le 1^{er} secteur de Froberville.

d. Etat Initial de l'Environnement (EIE)

Sont repris dans un tableau synthétique pages suivantes, par grandes thématiques de l'environnement, les principaux constats et enjeux issus de l'EIE.

Pour de plus amples informations et disposer du contenu graphique illustrant les propos, le lecteur peut toutefois se reporter à la partie D déclinant l'EIE plus en détail.

<i>Constats</i>	<i>Enjeux</i>
<u>Secteur n°1 à Froberville</u>	
<u>Topographie / paysage :</u> - La commune s'inscrit en bord de plateau avec des vues ouvertes et lointaines sur et depuis le bourg - Le secteur se situe en entrée de bourg le long de la RD 940, supportant un trafic notable, avec des enjeux en termes d'image et d'intégration paysagère du projet - L'activité existante est très visible et n'a pas fait l'objet d'un travail d'intégration paysagère (pas de transition entre la parcelle occupée et l'espace agricole) - En revanche, de l'autre côté de la route, les aménagements et les bâtiments en bord de voie recouvrent un intérêt paysager et patrimonial...	- S'assurer de l'absence d'impact paysager préjudiciable à l'image de la commune - Profiter du nouvel aménagement pour améliorer l'intégration des activités en place et à venir - Concilier l'enjeu de visibilité (effet « vitrine ») lié à ce type d'activité (concession automobile) avec l'enjeu de bonne intégration paysagère - Assurer une transition paysagère entre le secteur de projet et l'espace agricole
<u>Occupation du sol / consommation d'espace :</u> - Une parcelle initialement à vocation agricole (en culture), qui n'est plus valorisée à ce jour car déjà acquise pour l'extension de l'activité existante - Une consommation foncière en extension déjà programmée et actée dans le cadre de l'approbation du PLUi, via un zonage U (même si le recul depuis la RD contraint aujourd'hui son aménagement)	- Être à la hauteur du droit offert par le PLUi par un projet de qualité qui répond aux enjeux soulevés dans le présent document
<u>Biodiversité / TVB :</u> - La zone de projet est localisée à proximité d'un corridor « fort déplacement » délimité initialement par le SRCE Haut-Normand (intégré dans le SRADDET) - Sur le terrain et à une échelle plus fine, pas d'enjeu particulier ni d'éléments support de la TVB (mares, arbres...)	- Mutualiser l'enjeu d'intégration paysagère avec la mise en place et l'entretien d'une transition végétale, support de biodiversité

Constats	Enjeux
<u>Secteur n°1 à Froberville</u>	
<u>Gestion de la ressource en eau :</u> - La zone de projet est localisée au sein de l'aire d'alimentation de captage d'Yport (enjeu stratégique de sécurisation de l'AEP) - Pas d'indice cavité type « bétoire » suggérant un risque de transfert rapide des eaux pluviales vers le réseau karstique - Une activité attendue (concession automobile) a priori moins génératrice de risques de pollution que celle existante et que d'autres situées au sein du BAC - Une activité raccordable à l'assainissement collectif, vers la STEP d'Yport - Un projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport est en cours, prévoyant de passer la capacité de traitement de 4 000 EH actuellement à 10 300 EH dans le futur, offrant une marge suffisante pour les développements programmés	- Une vigilance à garder sur la gestion des eaux usées et pluviales sur le nouveau secteur - Favoriser une gestion in situ des eaux pluviales (paysagère si possible) - Plus largement, suivre la bonne mise en œuvre du projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport
<u>Risques et nuisances :</u> - Pas de risque naturel identifié ou connu sur ce secteur - Un trafic routier notable mais avec une activité prévue relativement peu sensible à ce type de nuisances	-

e. Analyse des incidences de la révision allégée n°1 sur l'environnement

Les incidences probables doivent être appréciées au regard des sensibilités environnementales sur ou proche du site (présentées dans le EIE) et des solutions réglementaires et techniques pour les éviter, les réduire, ou (en dernier recours) les compenser. A ce titre, la collectivité a souhaité mettre en œuvre une OAP, présentée ci-dessous :



En croisant l'EIE et les outils réglementaires mobilisés par la collectivité, l'analyse des incidences a permis de mettre en exergue les principaux résultats présentés dans le tableau ci-dessous :

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Intégration paysagère La révision allégée permet-elle de garantir la qualité paysagère d'entrée de ville de la commune ? La révision allégée génère-t-elle des impacts sur les milieux naturels et la trame verte et bleue locale ?	
Le projet va, de fait, impacter le paysage d'entrée de ville de la commune, étant localisé sur une parcelle ouverte et le long d'un axe structurant. De manière à limiter ces impacts, il est donc proposée une OAP qui prend en compte l'insertion paysagère des futures installations, avec : - Une transition paysagère avec l'espace agricole et en limite d'emprise publique (haies plantées d'arbres moyens jet et d'arbustes), - Une zone tampon pour la gestion des eaux pluviales, - Une attention portée à l'intégration du nouveau bâtiment. En complément, rappelons que le règlement écrit du PLUi en zone UAa prévoit déjà que : - Les clôtures doivent être en harmonie avec le paysage environnant, bâti et naturel, - En limite séparative avec les zones agricoles ou naturelles, les clôtures composées de haies d'essences locales, doublées ou non d'un grillage seront exigées, - L'usage exclusif et excessif du blanc et de couleurs vives et criardes est interdit ; ces couleurs doivent être appliquées avec mesure, pour mettre en valeur les éléments d'architecture de la construction : éléments ponctuels, structure, modénature... Le choix des teintes devra être fait dans le respect de l'environnement de la construction, - Les façades et clôtures constituées de matériaux destinés à être peints, enduits ou recouverts, laissés nus, sont interdites, - Les bâtiments doivent prévoir un recul de 5 m par rapport aux espaces agricoles ou naturels (A ou N). Dans le cas d'un respect des principes réglementaires ci-dessus et d'une traduction fidèle de l'OAP, le projet visé pourrait être l'occasion d'une revalorisation de l'entrée de ville.	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Biodiversité – Trame Verte et Bleue (TVB) La révision allégée conduit-elle à des impacts sur la biodiversité et la TVB ?	
Comme présenté dans l'état initial, la zone de projet se situe non loin d'un corridor écologique « fort déplacement » délimité par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Pour autant, la visite de terrain ne met en exergue aucun enjeu écologique particulier ni élément support de la TVB locale (mares, arbres...), sur ou à proximité immédiate du terrain. Il s'agit d'un terrain anciennement valorisé par l'agriculture, aujourd'hui acquis par le porteur de projet et laissé en friche en attente de son aménagement (prévu au PLUi). Ainsi, les impacts du futur aménagement sur la biodiversité et la TVB semblent limités. L'enjeu sera probablement de favoriser une bonne intégration paysagère en laissant une place au végétal, support d'une biodiversité ordinaire. A ce titre, le traitement paysager des franges et la volonté de gérer les eaux pluviales en hydraulique douce dans la bande des 15 m sont des solutions intégrées à l'OAP pour répondre à ces enjeux. Sur ces sujets, la collectivité pourra également accompagner le porteur de projet pour aller plus loin sur la limitation des surfaces imperméabilisées, le traitement et la gestion des espaces de pleine terre...	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Ressource en eau La révision allégée va-t-elle éviter tout impact sur les milieux récepteurs et la ressource en eau ? Le terrain visé présente une sensibilité de par sa localisation au sein du périmètre rapproché du captage d'Yport. La portée de l'impact potentiel sur ce captage reste néanmoins à relativiser. Aucun indice « bétroire » et/ou axe de ruissellement ne concerne le projet, suggérant un risque de transfert rapide des eaux pluviales vers le réseau karstique. Par ailleurs, l'activité projetée (concession automobile) n'est pas plus problématique que l'activité déjà en place (garage). Le projet devra cependant prendre en compte l'ensemble des règles associées à l'arrêté préfectoral en vigueur sur ce périmètre. Là encore, le règlement du PLUi cadre de manière stricte la gestion des eaux (usées et pluviales) pour les nouvelles constructions : - Le rejet des eaux usées non traitées dans le milieu naturel est interdit, - Le déversement d'eaux usées non domestiques au réseau public d'assainissement est interdit sans l'autorisation expresse du maître d'ouvrage du réseau public d'assainissement. Le maître d'ouvrage du réseau public d'assainissement peut subordonner l'autorisation de rejet à un prétraitement approprié à la nature des eaux usées non domestiques, - Les aménagements, travaux et constructions susceptibles d'aggraver les risques d'inondation sont interdits, - Les eaux pluviales doivent être collectées et traitées en priorité par infiltration sur l'unité de projet. Dans tous les cas, le débit de fuite ne pourra excéder 2 litres par seconde par hectare de terrain aménagé. Seul l'excès de ruissellement des eaux pluviales pourra être accepté dans le réseau public de collecte des eaux pluviales dans la mesure où le demandeur démontrera qu'il a mis en œuvre, sur son unité foncière, les solutions susceptibles de limiter les rejets, - Un prétraitement des rejets d'eaux pluviales avant rejet du terrain d'assiette du projet pourra être exigé, tels que des dessableurs ou déshuileurs à l'amont du point de rejet des parcs de stationnement ou aire de stockage. L'ensemble de ces règles devra limiter l'impact du projet sur les milieux récepteurs et la ressource en eau. A une échelle élargie, rappelons que le projet de restructuration du système d'assainissement d'Yport permettra une meilleure gestion des eaux usées.	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Consommation agricole / artificialisation La révision allégée a-t-elle un impact sur l'agriculture ?	
La consommation foncière induite par le projet était déjà actée par le PLUi et la zone U, mais elle devient effective dans le cas de la révision allégée qui réduit le recul et permet l'aménagement du terrain. Le PLUi prévoyait en effet la constructibilité de cette parcelle par son zonage en UAa, dans la continuité du PLU de Froberville. Le secteur UAa a été justifié car il « correspond au garage de la rue d'Etretat (pour assurer la poursuite de l'activité et pour éviter toute mutation vers une fonction résidentielle qui subirait des nuisances sonores liées au trafic routier de la RD 940 à grande circulation). » Notons en complément que l'artificialisation associée peut-être notable (emprise du nouveau bâtiment et des parkings).	

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Nuisances sonores La révision allégée prend-elle en compte les potentielles nuisances sonores issues de la route d'Etretat sur la zone de projet ?	
Les nuisances liées au trafic sur la RD 940 : - ne devraient augmenter de manière significative avec l'arrivée de la concession automobile (près de 3000 véhicules par jour actuellement), - ne constituent pas une gêne significative au regard de la vocation du site (activité économique). Réciproquement, l'activité de concession automobile ne génère (a priori) pas de nuisance supplémentaire pour les riverains par rapport à l'activité déjà présente et au trafic routier. La réduction de la bande inconstructible depuis la RD 940 de 75 à 15 m (nécessaire à la faisabilité du projet) peut toutefois accentuer le bruit dans les parties du nouveau bâtiment les plus proches de la route. Pour relativiser cette hypothèse, notons que : - Des aménagements existent déjà pour limiter la vitesse de circulation en entrée de ville (zone 30, ralentisseur...) - La projection 3D du nouveau bâtiment, présentée ci-dessus, prévoit une implantation avec une façade perpendiculaire à la voie, rendant le bâtiment et ses occupants moins sensibles au bruit, - Les transitions paysagères prévues avec l'espace agricole et le long de la route (cf. OAP) peuvent participer à atténuer les nuisances sonores perçues. Les nuisances potentielles induites par la procédure sur le secteur de Froberville semblent maîtrisées. Le projet devra toutefois porter une attention à son impact lumineux, l'éclairage nocturne pouvant causer de potentielles nuisances pour les habitations voisines.	

Sécurité routière

La révision allégée prend-elle en compte les enjeux de sécurité routière pour la future zone de projet ?

L'arrivée d'une activité nouvelle se traduira probablement par une augmentation des entrées-sorties sur la route. Cependant, le positionnement et l'aménagement actuels de l'entrée offrent des vues dégagées pour entrer et sortir du garage, en toute sécurité.

L'OAP conforte cet accès unique.

Par ailleurs, des aménagements sont déjà prévus pour limiter la vitesse de circulation en entrée de ville (zone 30, ralentisseur...), ceci en lien avec un arrêt de bus (cf. photo ci-dessous).



A ce titre, l'évaluation conclut que le projet n'induit pas d'aggravation du risque accidentogène sur la portion de route concernée.

Incidences directes et indirectes	Niveau d'incidence
Risques La procédure conduit-elle à une exposition supplémentaire des biens et des personnes aux risques naturels et technologiques ? Les études menées dans le cadre de l'élaboration du PLUi ne font pas ressortir une exposition du terrain aux risques naturels et technologiques. Réciproquement, la gestion des eaux pluviales telle que réglementée dans le PLUi (cf. ci-dessus) et la gestion des accès au site ne semblent pas générer de nouveaux risques sur le site et ses abords. A ce titre, l'Evaluation conclut que la procédure ne génère pas d'exposition supplémentaire des biens et des personnes aux risques.	
Climat-air-énergie L'OAP ne prévoit pas d'exigence particulière en matière de performance énergétique (allant au-delà de la réglementation thermique en vigueur). L'implantation prévue du nouveau bâtiment (cf. plan 3D) est relativement peu favorable à l'exploitation du solaire passif. Ceci se justifie par la configuration du terrain et l'organisation de l'activité voulue par le porteur de projet. L'OAP ne prévoit pas non plus d'installation favorable à la production d'énergie renouvelable (panneaux solaires sur toiture par exemple). Sur ces sujets, la collectivité pourra accompagner le porteur de projet pour inciter à une intégration optimisée de ces questions, en phase projet ou exploitation.	

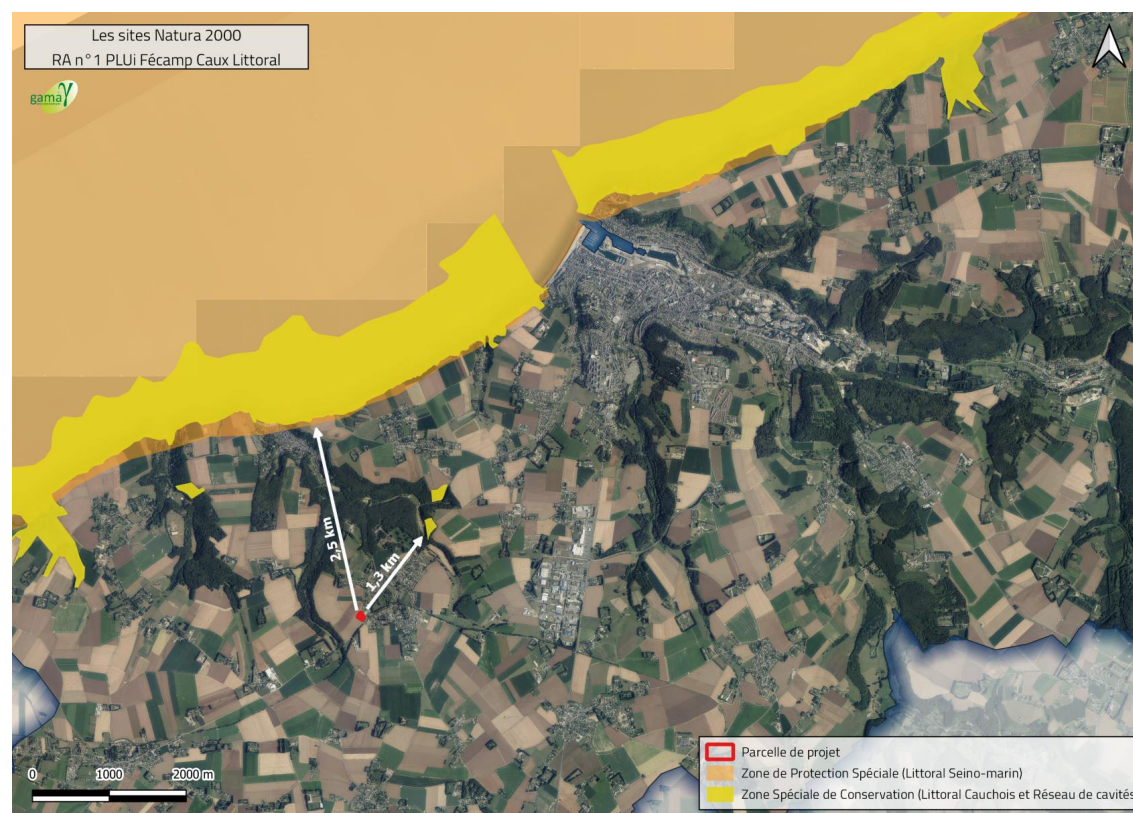
Sont synthétisées ci-dessous les incidences par thème analysé :

<i>Thème</i>	<i>Niveau d'incidence</i>
Intégration paysagère	Incidences négligeables à positives (selon mise en œuvre du projet)
Biodiversité – Trame Verte et Bleue (TVB)	Incidences négligeables à positives (selon mise en œuvre du projet)
Ressource en eau	Incidences maîtrisées
Consommation agricole / artificialisation	Artificialisation inhérente au projet
Nuisances sonores	Incidences maîtrisées
Sécurité routière	Incidences maîtrisées
Risques	Incidences négligeables

f. Étude d'incidences Natura 2000

Le secteur n'est pas directement concerné par un site Natura 2000. Cependant, plusieurs sites Natura 2000 se trouvent à une distance comprise entre 1,3 et 2,6 km de du secteur de Froberville (cf. tableau et carte ci-dessous).

Site Natura 2000	Distance par rapport au secteur n°1 (en km)
Zone Spéciale de Conservation « Réseau de cavités du Nord-Ouest de la Seine-Maritime »	1,3 km
Zone de Protection Spéciale « Littoral Seino-Marin »	2,5 km
Zone Spéciale de Conservation « Littoral cauchois »	2,6 km



Le secteur considéré (zone UAa de Froberville) reste relativement éloigné des sites Natura 2000 et n'a pas de connexion fonctionnelle directe, en dehors d'un lien hydrologique du fait que les eaux usées collectées in situ et traitées au niveau de la STEP d'Yport sont rejetées après épuration dans la Manche.

L'aménagement de ce secteur n'aura pas d'influence directe sur les sites Natura 2000 :

- Le projet étant localisé à plus de 1 km d'une cavité de la ZSC « Réseau de cavités du Nord-ouest de la Seine-Maritime », celui-ci ne produira pas de dérangement supplémentaire pour les espèces associées (chiroptères),
- Situé sur un bassin versant côtier, ce secteur entretient un lien indirect avec les deux sites Natura 2000 marins en aval. Pour autant et au regard des diverses réglementations en vigueur (règlement du PLUi, arrêté préfectoral du périmètre de protection rapprochée du captage d'Yport) et du projet de nouvelle STEP, aucune incidence n'est prévisible dans le cadre de l'aménagement de ce secteur.

La présente analyse conclut ainsi à l'absence d'incidence de l'aménagement de la zone UAa de Froberville sur le réseau Natura 2000, pour les principales raisons suivantes :

- **L'éloignement et l'absence de connexion écologique directe entre le secteur concerné et les sites Natura 2000**
- **Des dispositions réglementaires permettant de maîtriser les impacts potentiels indirects**

g. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents de portée supérieure

L'analyse de la compatibilité de la procédure (sur le secteur 1) s'est opérée par rapport à 2 documents cadre :

Documents-cadres	Date d'approbation	Rapport avec la révision du PLUi
Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires	2 juillet 2020	Compatibilité
SCoT du Pays des Hautes Falaises	28 mars 2014	Compatibilité

À la lecture de cette analyse (à laquelle peut se reporter le lecteur), il apparaît que les évolutions permises par la révision allégée n°1 du PLUi de Fécamp Caux Littoral sur le secteur de Froberville sont compatibles avec les objectifs du SRADDET Normandie et du SCoT du Pays des Hautes Falaises.

h. Outils de suivi

Même si la présente évaluation vise à anticiper au maximum les impacts induits par la révision allégée n°1, il est primordial de les suivre dans le temps.

À ce titre, sont proposés ci-dessous quelques indicateurs de suivi spécifiquement dédiés au secteur de Froberville, au regard des enjeux et incidences éventuelles mis en exergue dans la présente évaluation.

Ces indicateurs se veulent complémentaires à ceux déjà proposés pour le suivi et le bilan du PLUi dans son ensemble.

Indicateurs		Unité	Source de la donnée
Indicateurs de projet	Emprise au sol des bâtiments	Surface en m²	Interne
	Hauteur des bâtiments	Hauteur en m	
	Surface totale imperméabilisée	Surface en m²	

a. Conclusion

L'aménagement du secteur 1 s'explique par le besoin d'extension / diversification d'une activité en place (concession automobile en complément du garage). Ce besoin a justifié le zonage U.

L'objet de la RA est de réduire la bande inconstructible depuis l'axe de la RD 940 de manière à optimiser l'utilisation de cet espace. Récemment exploité, le terrain a d'ores et déjà été acquis par le porteur de projet et n'est plus cultivé à ce jour. Il n'en demeure pas moins que la délimitation de la zone U et l'aménagement du secteur induisent une artificialisation partielle de terres agricoles autrefois productives.

Placé en entrée de ville, sur un plateau agricole ouvert, le terrain est sensible aux vues avec des enjeux d'intégration du projet dans son environnement proche et lointain. Notons que l'activité en place (garage) ne fait l'objet d'aucun traitement à l'heure actuelle. A ce titre, l'aménagement du secteur, dans le respect d'une OAP qualitative présentée ci-dessus, pourrait permettre une meilleure intégration de l'existant, tout en améliorant cette entrée de bourg.

L'impact du projet sur la biodiversité est négligeable, le terrain ne présentant pas d'élément support ou de micro-habitat pour la biodiversité locale. Les aménagements à prévoir dans l'OAP pour favoriser une bonne intégration paysagère pourraient constituer des éléments de nature favorables à une biodiversité ordinaire (avifaune et petits mammifères).

Situé au sein du BAC d'Yport, le projet devra intégrer l'enjeu de bonne gestion des eaux pluviales et usées générées depuis la parcelle. Cette gestion est déjà prise en compte dans le règlement actuel de la zone. Notons également que le bassin d'Alimentation de Captage intègre déjà des installations et occupations du sol potentiellement plus problématiques pour la préservation des eaux souterraines.

Le terrain visé n'est concerné par aucun risque naturel et le projet n'induit pas l'émergence de nouveaux risques. L'activité attendue ne semble pas sensible aux nuisances liées au trafic sur la RD. A l'inverse, l'activité ne causera pas, a priori, de nuisances incompatibles avec le voisinage. L'accroissement d'activité pourra éventuellement augmenter le nombre d'entrées-sorties depuis l'accès actuel du garage, invitant peut-être à étendre la zone 30 de quelques dizaines de mètres (déjà en place au niveau de l'arrêt de bus et couplée à un

ralentisseur). La gestion des éclairages ne devra pas causer de nuisances pour les habitants situés en face.

En conclusion :

- Considérant l'enjeu de maintien et de développement de l'activité en place,
- Considérant le zonage U préalablement « validé » dans le cadre de l'approbation du PLUi (soumis à évaluation environnementale),
- Considérant l'absence d'impact fort et la maîtrise des incidences potentielles au travers d'un règlement écrit et d'une OAP adaptée,
- Considérant l'absence d'incidence sur le réseau Natura 2000,
- Considérant la compatibilité de la procédure avec les documents cadre,

L'Evaluation Environnementale conclut à un impact maîtrisé ne remettant pas en cause la procédure. L'Evaluation Environnementale invite simplement la collectivité à rester vigilante sur la bonne traduction des principes d'aménagement prévus.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Extrait du règlement graphique du PLUi	8
Figure 2 : Extrait 2 du règlement graphique du PLUi	8
Figure 3 : Extrait 3 du règlement graphique du PLUi	9
Figure 4 : Extrait 4 du règlement graphique du PLUi	9
Figure 5 : Secteur n°1 et TVB.....	10
Figure 6 : TVB du SCoT du Pays des Hautes Falaises	11
Figure 7 : Secteur n°1 et ZNIEFF	11
Figure 8 : Secteur n°1 et sites Natura 2000.....	11
Figure 9 : Zone de projet et carte topographique IGN.....	13
Figure 10 : Profil altimétrique du sud-ouest et nord-est de Froberville	13
Figure 11 : Délimitation du profil altimétrique du sud-ouest et nord-est de Froberville	13
Figure 12 : Périmètres de protection de captage et BAC des captages d'Yport	16
Figure 13 : Plan des réseaux AEP et assainissement	17
Figure 14 : Extrait de la carte du trafic routier des routes structurantes – DDTM 76.....	18
Figure 15 : plan 3D du projet	23
Figure 16 : Sites Natura 2000	33