

**A150 - BILAN LOTI - VOLET ENVIRONNEMENTAL INTERMEDIAIRE**

# CHAPITRE MILIEU HUMAIN

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>AGRICULTURE ET SYLVICULTURE</b>	<b>3</b>
1.1	Rappel des enjeux	3
1.1.1	Agriculture	3
1.1.2	Pratiques sylvicoles	7
1.2	ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET D'ALBEA EN MATIERE D'AGRICULTURE ET SYLVICULTURE	9
1.3	MESURES ET DISPOSITIONS MISES EN ŒUVRE	11
1.3.1	Une conception du projet adaptée au mieux	11
1.3.2	Indemnisation des propriétaires et exploitants	11
1.3.3	Le financement d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)	12
1.3.4	Compensation des surfaces boisées défrichées	13
1.3.5	Bâti	13
1.3.6	Mesures vis-à-vis des réseaux et équipements agricoles	13
1.3.7	Mesures vis-à-vis des itinéraires	13
1.4	LES OBSERVATIONS AU STADE DU BILAN INTERMÉDIAIRE	14
<b>2</b>	<b>AMÉNAGEMENT, URBANISME, TOURISME ET LOISIRS</b>	<b>15</b>
2.1	URBANISME ET AMÉNAGEMENT	15
2.1.1	Urbanisme	15
2.1.2	Aménagement du bâti et du parcellaire	15
2.1.3	Réseaux routiers et ferrés	16
2.1.4	Réseaux de transport d'électricité et de transport de gaz, et autres réseaux	16
2.2	LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET D'ALBEA EN MATIERE D'AMENAGEMENT, URBANISME, TOURISME ET LOISIRS	18
2.3	MESURES ET DISPOSITIONS MISES EN ŒUVRE	23
2.3.1	Urbanisme et aménagement	23
2.3.2	Réseaux routiers et ferrés	23
2.3.3	Réseaux de transport d'électricité et de transport de gaz, et autres réseaux	24
2.3.4	Itinéraires de randonnées	24
<b>3</b>	<b>LES OBSERVATIONS AU STADE DU BILAN INTERMÉDIAIRE</b>	<b>25</b>

# 1 AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

## 1.1 RAPPEL DES ENJEUX

### 1.1.1 Agriculture

#### 1.1.1.1 Description générale sur la bande DUP

Le recensement agricole réalisé en 2010 dans les 11 communes concernées par la bande DUP (source : Agreste) donnait une structure d'exploitation agricole au niveau de l'aire d'étude majoritairement dominée par la polyculture/élevage bovin, avec toutefois la présence de grandes exploitations exclusivement dédiées à la céréaliculture (surtout dans la partie nord de la bande d'étude).

La production dans l'aire d'étude était majoritairement de blé tendre, qui se concentre sur les zones du plateau de Caux.

Plus généralement, une part importante de la Surface Agricole Utile (SAU) était occupée par les cultures de céréales (blé tendre, orge escourgeon, maïs grain) et fourragères (maïs fourrage et plantes sarclées), qui représentaient respectivement 29% et 17% de la SAU totale.

Les cultures industrielles (colza, lin, betteraves sucrières) occupaient 11% des surfaces. La part de cultures de céréales est de plus en plus importante dans la région, au détriment des cultures fourragères. Les surfaces toujours en herbe (STH) représentaient alors 29% de la SAU totale.

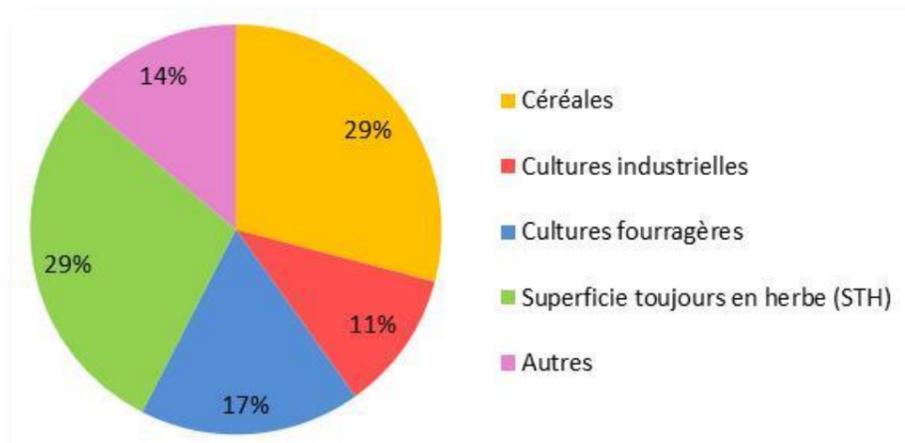


Figure49 : Répartition de la SAU selon la production agricole végétale sur les communes (bande DUP) en 2010

La production animale majoritaire était l'élevage bovin, présent dans 65% des exploitations agricoles avec une moyenne de 66 animaux par exploitation agricole. Cependant, la tendance des effectifs en élevage laitier était à la diminution bien que représentant toujours une part importante en bovin.

D'autres élevages étaient présents dans la zone d'étude :

- l'élevage ovin, en maintien,
- l'élevage porcin, avec un développement inégal selon les cantons,
- l'élevage équin en forte augmentation, en relation avec une demande en activité équestre à proximité de l'agglomération rouennaise.

Quelques productions plus spécifiques étaient également recensées :

- pépinière,
- exploitation fruitière,
- horticulture,
- maraichage..

Quelques vergers pâturés par des bovins (voire des ovins) ou entretenus par fauche étaient également signalés.

Seules quelques exploitations produisaient sous signe d'agriculture biologique ou sous label. Cependant, on ne trouvait pas de production sous certification AOC.

L'activité de transformation du produit était très peu présente dans les exploitations. L'exploitation du Saussay (commune de Villers-Ecalles) pratiquait la vente directe à la ferme.

On notait à cette époque un dynamisme global de l'agriculture, en lien avec la faible moyenne d'âge des exploitants (24% des exploitants avaient moins de 40 ans en 2010) et une pérennité assurée pour la plupart des exploitations traduite par l'augmentation de la surface moyenne des exploitations : la SAU moyenne par exploitation était passée de 42 hectares en 2000 à 49 hectares en 2010.

Un point important était relevé, l'absence d'équipement des exploitations en matière d'irrigation. Par contre, certaines surfaces nécessitaient un processus de drainage, selon les formations superficielles présentes.

### 1.1.1.2 Les différents types de zones agricoles rencontrées

Exemples des principaux types d'exploitation inventoriés lors de l'état initial



**Photo 180 : Céréaliculture (Lieu-dit Bosc Hérisson - MESNIL-PANNEVILLE (INGEROP Conseil et Ingénierie))**



**Photo 182 : Zones de pâture, de céréaliculture et de boisements - VILLERS-ECALLES (INGEROP Conseil et Ingénierie)**



**Photo 181 : Cultures et pâtures - proximité RD 263 MESNIL-PANNEVILLE (INGEROP Conseil et Ingénierie)**

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

Commune	Nombre d'exploitations	SAU* (ha)	SAU moyenne par exploitation (ha)	Productions végétales principales	Productions animales principales	STH* (% SAU)	Aménagements parcellaires déjà effectués	Enjeux agricoles possibles
Barentin	8	508	63,5	Agriculture plus traditionnelle, et tournée vers l'élevage	6 exploitations bovines	31	Remembrement achevé en 1970 (construction A150 existante)	Bonne structure parcellaire
Bouville	15	1088	72,5	Céréales (34%) et Cultures fourragères (31%)	12 exploitations bovines	24	Remembrement du secteur sud de la commune achevé en 1966 (extension de celui de Saint-Paër)	Réseau de drainage, parcellaire morcelé et moins fonctionnel
Croix-Mare	14	542	38,7	Céréales (31%) et Cultures fourragères (24%)	8 exploitations bovines	35	Echanges amiables multilatéraux (effectif en 1982) au sud de la RD6015	Bonne structure parcellaire
Ecalles-Alix	17	683	40,2	Céréales (31%)	8 exploitations bovines	23	Remembrement achevé en 1992 (projet A29) et échanges amiables multilatéraux (1982) au sud de la RD6015	Bonne structure parcellaire
Ectot-les-Baons	9	579	64,3	Céréales (40%)	6 exploitations bovines	15	Remembrement achevé en 1992 (projet A29)	Bonne structure parcellaire
Flamanville	5	242	48,4	n.r.*	4 exploitations bovines (vaches allaitantes)	27	Remembrement achevé en 1992 (projet A29)	Bonne structure parcellaire ; circulation
Mesnil-Panneville	17	412	24,2	Céréales (31%)	10 exploitations bovines (vaches allaitantes)	40	Aucun	Parcellaire morcelé, moins fonctionnel ; circulation
Motteville	11	673	61,2	Céréales (37%) et Cultures industrielles (22%)	7 exploitations bovines	29	Remembrement lors de la construction de l'A29	Drainage, bonne structure parcellaire
Pavilly	13	673	51,8	Céréales (28%) et Cultures fourragères (23%)	8 exploitations bovines	30	Aucun	Bonne structure parcellaire ; circulation
Roumare	17	864	50,8	Céréales (49%) et Cultures fourragères (24%)	14 exploitations bovines (vaches laitières)	33	Remembrement achevé en 1995 (construction A150 existante)	Bonne structure parcellaire
Villers-Ecalles	9	346	38,4	Céréales (45%)	5 exploitations bovines	34	Aucun	Bonne structure parcellaire

\*n.r. : non renseigné

\*STH : Surface Toujours en Herbe

\*SAU : Surface Agricole Utile. Les superficies sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles.

**Tableau 1 : Tableau récapitulatif des recensements agricoles des communes concernées et des enjeux agricoles (source : Agreste – 2010)**

### 1.1.1.3 Organisation parcellaire

Une enquête agricole menée par la Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime et la SAFER en juin 2009 dans le cadre de l'étude d'opportunité d'aménagement foncier rural (volet agricole et environnemental) a été réalisée à l'échelle des exploitations ayant leur siège sur une des onze communes concernées par la bande DUP, afin d'évaluer la situation initiale du parcellaire, et d'en estimer les points forts et les points faibles. L'objectif était d'analyser la situation initiale pour les exploitants concernés.

Cette enquête a abouti aux conclusions suivantes :

Un morcellement des exploitations globalement peu important. Un tiers des exploitations possédait une seule parcelle, mais représentait seulement 5% de la surface totale. Au contraire, 83% de la surface totale appartenait à des exploitations morcelées (plus de 5 parcelles) et représentaient 12% des exploitations.

- ✓ Un enclavement des parcelles de propriétés non significatif : Toutefois, bien qu'il n'y ait pas de problème de desserte, les itinéraires empruntés par les exploitants ne sont pas toujours les plus courts notamment du fait :
  - des caractéristiques géométriques insuffisantes des voies communales (largeur trop faible...),
  - des conditions spécifiques de circulation qui leur sont attribuées,
  - du manque de chemins ruraux ou d'exploitation.

De ce fait, les routes départementales n°20, 22, 63, 263 et 6015 étaient privilégiées.

La desserte constituait donc un enjeu important du fait des nombreux déplacements nécessaires : déplacement de troupeaux, traitement des cultures, récolte, épandage...

- ✓ Certaines communes ayant déjà fait l'objet d'aménagement foncier ou d'échanges amiables :
  - Flamanville,
  - Ectot-lès-Baons
  - Ecalles-Alix.
  - Roumare,
  - Barentin
- ✓ 170 hectares de réserves foncières réalisées par la SAFER.

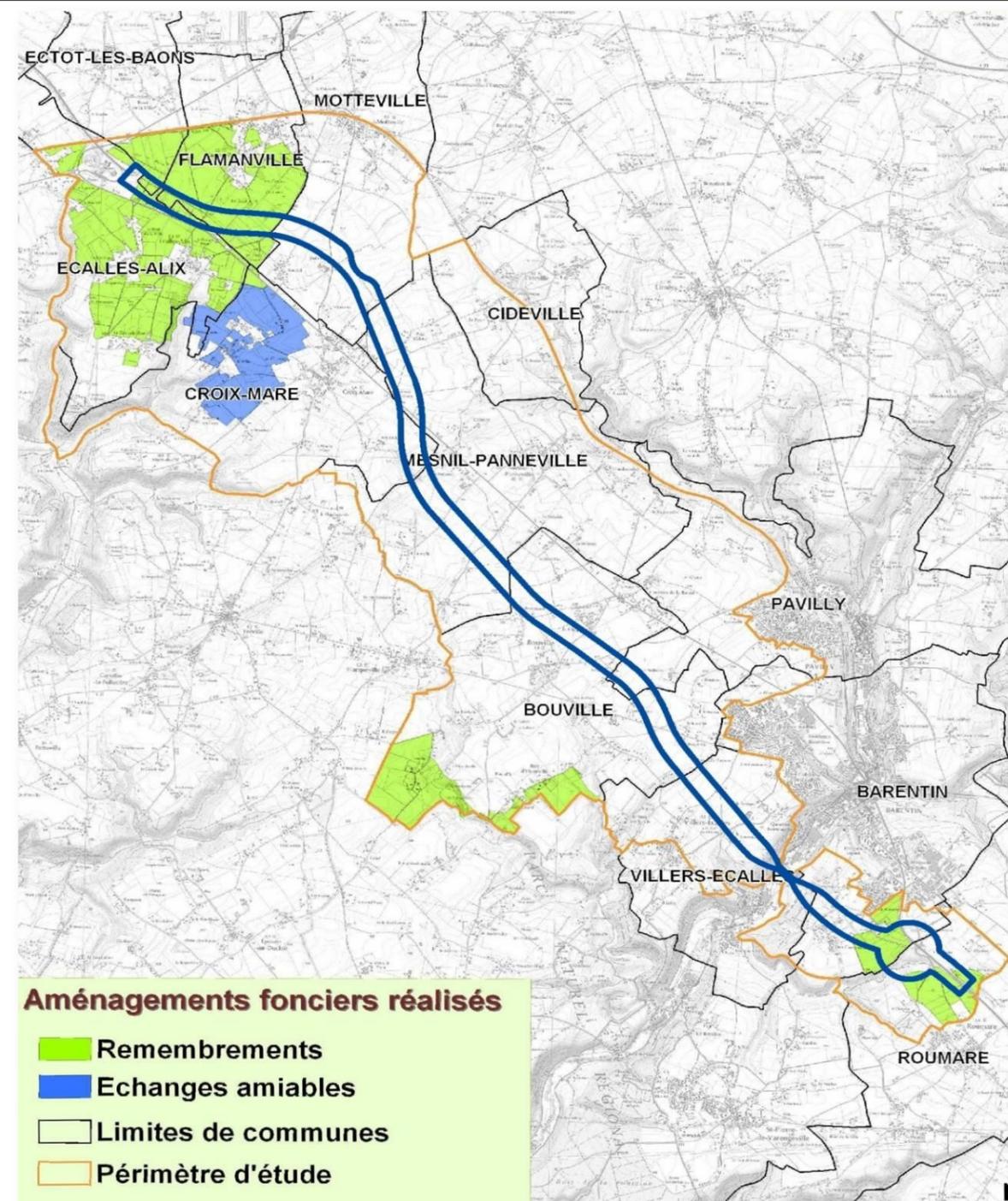


Figure 50 : Aménagements fonciers réalisés à proximité d'A150

(Source : rapport d'étude d'opportunité à l'aménagement foncier rural, volet agricole et environnemental, de la SAFER Haute-Normandie et la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime, 2009)

## 1.1.2 Pratiques sylvicoles

### 1.1.2.1 Boisements

La bande DUP concernait quatre boisements :

- Le **Bois des Fonds de Villers** situé à l'extrémité sud-est du projet, en bordure sud de l'A150 existante (commune de Roumare). Implanté sur les coteaux d'une vallée sèche qui débouche sur la vallée de l'Austreberthe. Ce boisement repose sur des sols sur argile à silex. Il s'agit d'une chênaie-charmaie, composée d'un nombre important d'arbres dégénérescents. Les principales essences présentes sont le Chêne (*Quercus sp.*), le Bouleau (*Betulus sp.*), le Hêtre commun (*Fagus sylvatica*) et l'Érable (*Acer sp.*).



Photo 183 : Bois des Fonds de Villers (INGEROP Conseil et Ingénierie)

- Le **Bois de l'Étang** situé sur le coteau sud de l'Austreberthe, sur la commune de Villers-Ecalles. Implanté sur des sols sur argile à silex. Bordé sur son flanc nord-est par des parcelles prairiales, pour partie enfrichées, qui le séparent du bois des Campeaux. Une partie est constituée de feuillus : Chêne, (*Quercus sp.*), Bouleau (*Betulus sp.*), Hêtre commun (*Fagus sylvatica*), ainsi que taillis de Noisetier en lisière. Une autre partie du boisement est composée de résineux (Mélèzes).



Photo 184 : Bois de l'Étang (INGEROP Conseil et Ingénierie)

- Le **Bois Bénard** situé sur le coteau nord de la vallée de l'Austreberthe, au sud-ouest de Barentin. Faibles potentialités agronomiques. C'est un boisement de feuillus : Chêne (*Quercus sp.*), Charme commun (*Carpinus betulus*), Bouleau (*Betulus sp.*), Merisier (*Prunus sp.*) et Hêtre commun (*Fagus sylvatica*). Le boisement est constitué majoritairement d'arbres jeunes, et la présence d'arbres morts ou vieillissants se fait rare.



Photo 185 : Bois Bénard (INGEROP Conseil et Ingénierie)

- Le **Bois de Sap**, localisé sur les communes de Croix-Mare et Mesnil-Panneville, est un bois de feuillus, composé de Chêne (*Quercus sp.*), de Bouleau (*Betulus sp.*) et de Frêne commun (*Fraxinus excelsior*). Implanté à la fois sur des formations intermédiaires de fortes potentialités agronomiques et des sols sur argile à silex, de plus faibles potentialités.

A l'opposé des trois premiers boisements, le Bois de Sapins n'est pas considéré comme un grand ensemble mais comme un petit boisement isolé.



Photo 186 : Bois de Sap (INGEROP Conseil et Ingénierie)

Certains enjeux communs aux quatre boisements étaient relevés :

- la préservation de la biodiversité florale comme animale (gîte, alimentation, reproduction, hivernage, ...),
- intérêts liés à la sylviculture,
- Intérêt cynégétique.



Branche creuse dans le bois Bénard  
© Biotope



Fissure large dans un tronc d'arbre du bois Bénard  
© Biotope



Ancien trou de pic dans le bois Bénard  
© Biotope

Figure 51 : Exemples de cavités détectées dans le Bois Bénard (Biotope)

## 1.1.2.2 Les documents de planification

Les parcelles boisées incluses à la bande DUP étaient exclusivement privées. Aucun bois soumis au régime forestier n'était recensé.

Seules certaines des parcelles des Bois des Fonds de Villers et de l'Étang étaient concernées par un Plan Simple de Gestion (PSG).

Au titre des aides spécifiques, le Bois des Fonds de Villers a bénéficié d'avantages fiscaux (aide au reboisement sur 4 hectares en 2004).

## 1.1.2.3 Les boisements linéaires

La densité du maillage bocager sur la bande d'étude était assez faible, avec un ratio de 20 ml par hectare en moyenne, et en un état de conservation global de qualité médiocre.

3 types de boisements linéaires étaient recensés :

### ➤ Alignements d'arbres :

Boisements linéaires les plus présents sur la bande DUP et caractéristiques du paysage cauchois. Ne présentent qu'une seule strate d'arbres plantés sur talus. Arbres de haute futaie, généralement de la même essence. (Peuplier blanc, Hêtre, Frêne).

En plus de leur fonction hydraulique, les talus plantés assurent un rôle de protection des cultures et du milieu de vie, par exemple en limitant l'érosion des sols ou en assurant un rôle de drainage des terres.



**Photo 187 : Alignement de Hêtres sur talus - Motteville**

**(Source : rapport d'étude d'opportunité à l'aménagement foncier rural, volet agricole et environnemental, de la SAFER Haute-Normandie et la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime, 2009)**

### ➤ Haies libres :

De formes et compositions variées. Les haies brise-vent sont les plus fréquentes, et associent des essences de haute futaie (Frêne, Merisier...) avec des essences de bourrage (Aubépine...).

### ➤ Haies champêtres :

Préférés aux alignements d'arbres dans les villages ou les hameaux. Essentiellement rôle de clôture, en limite de parcelles ou de cours, et de faible hauteur (1 à 2 mètres). Essences majoritaires : Aubépine, Prunellier... associées à des essences de futaie.



**Photo 188 : Haie champêtre - Croix-Mare**

**(Source : rapport d'étude d'opportunité à l'aménagement foncier rural, volet agricole et environnemental, de la SAFER Haute-Normandie et la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime, 2009)**

## 1.2 ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET D'ALBEA EN MATIERE D'AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
95	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Étude pédologique qui déterminera l'épaisseur et la composition de la terre végétale existante	Les conditions de remise en état des terrains destinés à être rétrocédés à l'agriculture ont été définies dans le protocole d'accord signé avec les organismes professionnels agricoles
96	4,6 à 4,9	23.78 à 24.08	Petit Cidetot – Mesnil Panneville	Le concessionnaire, en concertation avec les acteurs locaux, veillera à limiter les préjudices sur l'exploitation d'élevage du Petit-Cidetot (Mesnil-Panneville).	Les préjudices ont été limités au strict minimum et l'exploitant a été indemnisé pour les préjudices avérés. L'aménagement foncier a notamment permis d'assurer la pérennité de l'élevage.
97	11,3 à 11,8	16.88 à 17.38	Ferme du Gravier - Bouville	Le concessionnaire proposera la solution la mieux appropriée pour le passage de l'autoroute au droit de l'exploitation du Gravier (Bouville), ce qui pourra éventuellement conduire, en cas de non-possibilité de restructuration de cette ferme d'élevage, à la prise en charge d'une réinstallation de l'exploitation.	Le tracé de l'autoroute a permis d'éviter les bâtiments de l'exploitation. Par ailleurs, des mesures provisoires ont été mises en œuvre en phase travaux pour garantir la continuité de l'élevage (financement de la construction d'une stabulation et d'une fosse à lisier). Un travail conjoint avec les services et organismes en charge de l'aménagement foncier a permis une redistribution du parcellaire en adéquation avec l'objectif de reconstitution d'îlots autour du siège de l'exploitation.
98	12,7 à 14,2	14.48 à 15.98	Villers Ecalles	Dans l'optique de limiter les effets destructurants du passage du projet dans le secteur de Villers-Ecalles, le concessionnaire accordera le plus grand soin au calage du tracé au sein de la bande DUP dans ce secteur. Cela permettra de garder une possibilité de réorganisation du parcellaire et du système d'exploitation des fermes concernées.	L'aménagement foncier et les travaux connexes associés ont été validés par arrêté du Président du Conseil Départemental n°2016-71 en date du 9 juin 2016.
99	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Engagement de pré-études d'aménagement foncier financées par le maître d'ouvrage en concertation avec les représentants du monde agricole	L'aménagement foncier et les travaux connexes associés ont été validés par arrêté du Président du Conseil Départemental n°2016-71 en date du 9 juin 2016.
100	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Engagement de pré-études d'aménagement foncier financées par le maître d'ouvrage en concertation avec les représentants du monde agricole	L'aménagement foncier et les travaux connexes associés ont été validés par arrêté du Président du Conseil Départemental n°2016-71 en date du 9 juin 2016.
101	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Le gabarit de certains ouvrages de desserte d'entreprises linières ou l'opportunité d'ouvrages spécifiques à usage agricole, pour la traversée d'animaux par exemple, seront examinés	Les ouvrages d'art de franchissement ont été dimensionnés conformément aux attentes de la profession agricole, formalisées dans les pré-études d'aménagement foncier.
102	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Prise de toutes les dispositions nécessaires pour éviter tout risque d'érosion dans les parcelles attenantes à l'autoroute ou de pollution des points d'eau susceptibles d'être utilisés pour l'abreuvement des animaux	Des dispositifs anti-érosion ont été réalisés dans le cadre de la construction de l'autoroute à l'aval immédiat des ouvrages hydrauliques de traversée (lames de diffusion) et des ouvrages de traitement des eaux de la plateforme autoroutière (zones humides à l'aval des bassins multifonctions).
103	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Analyse des réseaux de drainage existants et des projets futurs s'ils sont justifiés et rétablissement de ceux-ci	Les réseaux de drainage de 2 exploitations impactées par le tracé ont été rétablis. Il s'agit des exploitations de Monsieur GILLES (Motteville) et Monsieur VERHALLE (Bouville)
104	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Le concessionnaire contribuera financièrement aux opérations d'aménagement foncier et aux travaux connexes, ainsi qu'éventuellement à la réinstallation, sur des exploitations nouvelles comparables, des agriculteurs dont l'exploitation aurait disparu ou serait gravement déséquilibrée par la construction de l'autoroute.	ALBEA finance la réalisation de l'aménagement foncier réalisé sous maîtrise d'ouvrage du CG76 et en particulier la part de travaux connexes liés à la réparation du préjudice agricole. Au final, aucun siège d'exploitation n'a été déplacé.

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
105	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	<p>Le concessionnaire prendra toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter tout risque d'érosion dans les parcelles attenantes à l'autoroute ou de pollution des points d'eau susceptibles d'être utilisés pour l'abreuvement des animaux.</p> <p>Il examinera également, en concertation avec les services compétents de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine-Maritime et les organisations agricoles concernées, et ce préalablement au dimensionnement définitif des ouvrages hydrauliques, les réseaux éventuels d'irrigation et de drainage existants ainsi que les projets futurs s'ils sont justifiés, et il assurera leur rétablissement avant les travaux de construction de l'ouvrage autoroutier.</p>	<p>Des dispositifs anti-érosion ont été réalisés dans le cadre de la construction de l'autoroute à l'aval immédiat des ouvrages hydrauliques de traversée (lames de diffusion) et des ouvrages de traitement des eaux de la plateforme autoroutière (zones humides à l'aval des bassins multifonctions</p> <p>Aucun réseau d'irrigation n'a été identifié. Par contre 2 exploitation ont donné lieu à des travaux de rétablissement de réseaux de drainage (exploitation GILLES et VERHALLE).</p>
106	11.00 à 11.900	16.78 à 17.58	Ferme de la Dialonde - Motteville	<p>Le concessionnaire accordera le plus grand soin au calage du tracé à l'intérieur de la bande de 300 m pour permettre une possibilité de réorganisation du parcellaire et du système d'exploitation (rétablissement du réseau de drainage, des voies d'exploitation)</p>	<p>La ferme de la Dialonde était, dès l'origine, constituait d'un « bloc unique » centré sur le corps de ferme. Ainsi, les réflexions ont porté sur les solutions permettant de maintenir l'accès aux parcelles nécessitant un franchissement de l'autoroute. Deux passages supérieurs ont donc été retenus afin de permettre la circulation des engins agricoles depuis la ferme de la Dialonde jusqu'aux terres situées de l'autre côté de l'A150. Il s'agit notamment de la RD20 et de la VC5 sur Motteville. Par ailleurs des chemins d'exploitation ont été aménagés dans le cadre de la construction de l'A150 pour faciliter la desserte du parcellaire. Ces chemins sont ainsi connectés à la RD20 et au VC5. En complément de ces chemins, des plateformes de stockage de betteraves ont été réalisés.</p>
107	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	<p>Réduction des emprises (directes et indirectes) et financement des opérations de réaménagement foncier</p>	<p>Une étude d'aménagement a été lancée par la CIAF le 24 septembre 2009 pour définir le périmètre impacté par le projet d'A150 et étudier les opportunités d'aménagement.</p> <p>Plusieurs possibilités ont été envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménagement foncier avec inclusion de l'emprise,</li> <li>- aménagement foncier avec exclusion de l'emprise,</li> <li>- pas d'aménagement foncier.</li> </ul> <p>La solution de l'aménagement foncier avec inclusion de l'emprise a été choisie, en accord avec les élus des communes concernées et la SAFER de Haute-Normandie. Cette dernière détenait en effet 170 ha répartis sur 38 ilots, ce qui permettait d'envisager de compenser la totalité de l'emprise autoroutière.</p>

## 1.3 MESURES ET DISPOSITIONS MISES EN ŒUVRE

### 1.3.1 Une conception du projet adaptée au mieux

Supprimer totalement les effets d'emprise aurait été illusoire. Toutefois, au regard de l'importance du secteur agricole sur les territoires tracés, ALBEA s'est attaché, dès la phase de conception, à intégrer des principes permettant de limiter les impacts sur les exploitations :

- **Réduire les besoins en emprises** en optimisant la profondeur de certains déblais, tant au niveau de la section courante que des équipements autoroutiers ;
- **Respecter autant que possible les limites du parcellaire**, afin de limiter les effets de coupure et de substitution ;
- **Optimiser les surfaces de délaissés.**

Ainsi plusieurs actions concrètes ont été mises en œuvre pour ce faire :

- ✓ La largeur de la bande DUP a été réduite à hauteur de la ferme Dialonde, afin d'en exclure un bois classé Espace Boisé Classé (EBC) au document d'urbanisme de Motteville.
- ✓ Du fait de ce rétrécissement et afin de minimiser les impacts sur la ferme Dialonde, le tracé a été calé en limite est de la bande DUP. L'adaptation du tracé a permis d'éviter d'impacter le bâti et les haies ceinturant cette exploitation.
- ✓ À hauteur de l'exploitation du Petit Cidetot, le tracé du projet a été calé au centre de la bande DUP de 300 m afin de limiter les impacts du projet sur les prairies et les haies attenantes à la ferme, mais également sur les habitations de Croix-Mare et du hameau du Petit Cidetot.
- ✓ L'optimisation du tracé au franchissement du secteur de La Charrue à Bouville a permis de limiter les incidences sur l'unité du hameau de la Charrue en restreignant les destructions de bâtiments. Une large concertation avec les acteurs locaux a permis d'aboutir à un compromis prenant en compte les différents enjeux locaux. En effet, un premier tracé passant sur la propriété de Monsieur DENIS a été modifié suite à l'opposition de ce propriétaire. Ainsi le tracé a été déplacé sur la propriété voisine avec l'accord de la propriétaire concernée.
- ✓ Le bois des Fonds de Villers a été identifié comme étant une zone à fort potentiel pour les gîtes à chiroptères. Par conséquent, lors du choix de positionnement des infrastructures liées à l'échangeur, ALBEA a cherché à minimiser la superficie à défricher. L'optimisation du projet a permis de réduire les surfaces à déboiser en comparaison au projet APS. Ainsi, seuls cinq hectares ont été déboisés, au lieu des six hectares prévus à l'APS.
- ✓ La conception du projet d'ALBEA a également permis de limiter l'impact sur le Bois de Sap.

### 1.3.2 Indemnisation des propriétaires et exploitants

2 protocoles d'indemnisation ont ainsi été signés le 7 juin 2012 entre ALBEA, le GIEA150 d'une part et les organisations professionnelles représentées par la Chambre d'Agriculture de Seine Maritime et l'Union Syndicale Agricole de la Seine Maritime d'autre part.

#### 1.3.2.1 Le protocole dit « OT/PPA »

Il s'agit du protocole d'indemnisation relatif aux occupations temporaires et aux prises de possession anticipées

Il définit la procédure en vue du règlement à l'amiable des dommages causés aux propriétés privées lors de la construction de l'A150 entre Barentin et Ecalles Alix. Il s'agit principalement de toutes les occupations temporaires nécessaires à la réalisation d'un ouvrage linéaire qui, à défaut d'accord amiable dans le cadre du présent protocole, devaient faire l'objet d'un arrêté préfectoral pris en application de la loi du 29 décembre 1892 pour autoriser, de façon réglementaire, l'occupation temporaire des terrains.

Étaient visées par ce protocole les opérations suivantes :

- Reconnaissances, diagnostics et fouilles archéologiques dans le cas où les prises de possession anticipées ou les acquisitions foncières ne pourraient être faites,
- Emprunts de matériaux hors des emprises de l'Ouvrage,
- Dépôts définitifs ou provisoire hors des emprises de l'Ouvrage,
- Déviation provisoire de chantier hors des emprises de l'Ouvrage,
- Pistes de chantier hors des emprises de l'Ouvrage ou dans ces emprises dans le cas où les prises de possession anticipées ou les acquisitions foncières ne pouvaient être faites.
- Prises de possession anticipées des terrains situés dans l'emprise et effectuées conformément à l'article 8 du décret du 10 avril 1963 relatif à l'exécution de travaux d'aménagement foncier en cas de création d'ouvrages linéaires. Ces prises de possession ont in fine, été autorisées par arrêté préfectoral pris après avis de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier.

#### 1.3.2.2 Le protocole dit « Dommages Travaux Publics »

Il s'agit du protocole définissant les conditions de réparation des dommages de travaux publics dans le cadre de la construction de l'autoroute.

Il a pour objet de fixer les modalités et les conditions de réparation des dommages de travaux publics causés au foncier agricole et incombant à ALBEA.

Ce protocole couvre la période de construction mais pourra également être mis en application à l'issue de l'aménagement foncier si nécessaire.

Les cas traités au travers ce protocole sont notamment :

- Défiguration de parcelles et rétrécissements
- Allongement de parcours
- Indemnité de rupture d'unité d'exploitation
- Indemnité de rupture d'unité de propriété
- Délaissés
- Plans d'épandage

- DPU
- Hydraulique agricole (drainage, irrigation)
- Clôtures
- Dommages instantanés et nuisances spécifiques occasionnées par les travaux de construction de l'ouvrage
- Nuisances spécifiques occasionnées par l'ouvrage
- Tourisme rural et vente directe

### 1.3.3 Le financement d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)

Au-delà des dispositions prises dans le cadre de la conception et de la construction de l'autoroute, une procédure d'aménagement foncier a été engagée par le Conseil Départemental de Seine-Maritime.

Conformément à l'article L.123-24 du Code Rural, lorsque les expropriations en vue de la réalisation d'un ouvrage linéaire sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au Maître d'Ouvrage de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'Aménagement Foncier et de travaux connexes. Lorsque les besoins de cohérence de l'aménagement rural d'un territoire le justifient, et lorsque la commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier lui en fait la proposition, le Conseil général peut décider, avec l'accord du Maître d'Ouvrage, d'étendre le périmètre d'aménagement foncier au-delà du périmètre perturbé par l'ouvrage.

Le Conseil Général de Seine-Maritime a initié une procédure d'aménagement foncier, qui a permis la constitution d'une Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF) le 26 août 2009, compétente sur les communes de Roumare, Barentin, Villers-Ecalles, Pavilly, Bouville, Croix-Mare, Motteville, Ectot-lès-Baons, Ecalles-Alix et Blacqueville.

Une étude d'aménagement a été lancée par la CIAF le 24 septembre 2009 pour définir le périmètre impacté par le projet d'A150 et étudier les opportunités d'aménagement.

Plusieurs possibilités ont été envisagées :

- Aménagement foncier avec inclusion de l'emprise,
- Aménagement foncier avec exclusion de l'emprise,
- Pas d'aménagement foncier.

La solution de l'aménagement foncier avec inclusion de l'emprise a été choisie, en accord avec les élus des communes concernées et la SAFER de Haute-Normandie dont les réserves foncières s'élevaient à 170 ha répartis sur 38 îlots en vue de compenser en partie l'emprise du projet.

#### 1.3.3.1 Principales décisions :

- Arrêté 2010-95 du Président du Conseil Général de Haute Normandie du 21 décembre 2010 ordonnant l'opération d'aménagement agricole et forestier lié à la réalisation de l'autoroute A150,

- Arrêté 2011-122 du Président du Conseil Général de Haute Normandie du 4 août 2011 modifiant celui du 21 décembre 2010 ordonnant l'opération d'aménagement agricole et forestier lié à la réalisation de l'autoroute A150,
- Arrêté 2012-142 du Président du Conseil Général de Haute Normandie du 31 janvier 2013 modifiant celui du 21 décembre 2010 ordonnant l'opération d'aménagement agricole et forestier lié à la réalisation de l'autoroute A150,
- Arrêté 2014-113 du Président du Conseil Général de Haute Normandie du 11 juin 2014 modifiant celui du 21 décembre 2010 ordonnant l'opération d'aménagement agricole et forestier lié à la réalisation de l'autoroute A150,
- Arrêté 2014-203 du Président du Conseil Général de Haute Normandie du 7 janvier 2015 modifiant celui du 21 décembre 2010 ordonnant l'opération d'aménagement agricole et forestier lié à la réalisation de l'autoroute A150,
- Délibération de la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier en date des 25 et 26 septembre 2014, fixant notamment la prise de possession provisoires des nouvelles parcelles sur le périmètre de ce même aménagement foncier
- Arrêté 2014-179 du Président du Conseil Général de Haute Normandie en date du 10 octobre 2014 ordonnant la prise de possession provisoire des nouvelles parcelles
- Décision de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier du 11, 12 et 16 juin 2015 ayant permis d'approuver le plan du nouveau parcellaire
- Arrêté préfectoral du 20 mars 2015 et son arrêté modificatif du 1<sup>er</sup> décembre 2015 portant prescriptions d'exécution et d'entretien des ouvrages connexes à l'aménagement foncier lié à la réalisation de l'autoroute A150,
- Arrêté 2016-71 du Président du Conseil Départemental de Haute Normandie en date du 9 juin 2016 clôturant l'opération d'aménagement et listant l'ensemble des travaux connexes associés.

#### 1.3.3.2 L'AFAF en quelques chiffres

<b>Surface totale d'emprise prélevée</b>	0 hectare (pas de prélèvement)
<b>Étude d'opportunité</b>	Déroulée du 8/06/2008 au 14/10/2009
<b>Étude préalable d'aménagement foncier</b>	Déroulée du 16/11/2009 au 24/06/2010
<b>Surface du périmètre perturbé</b>	Environ 4000 ha
<b>Nombre de propriétaires concernés</b>	Environ 519 comptes de propriétés
<b>Nombre d'exploitations concernées</b>	Environ 112 exploitants
<b>Coût approximatif des travaux connexes financés par ALBEA</b>	Environ 1 100 000 euros

Les travaux connexes prescrits sont en cours de réalisation à la date de rédaction du présent bilan intermédiaire.

Le montant exact des travaux connexes sera établi à l'issue du processus et fera l'objet d'une communication dans le cadre du Bilan LOTI Final.

### 1.3.4 Compensation des surfaces boisées défrichées

La destruction de surfaces boisées, de haies, ou d'alignement d'arbres a fait l'objet d'une compensation spécifique selon un ratio :

- de 1,5 pour 1 pour les massifs boisés
- de 2 pour 1 pour les haies et alignement d'arbres.

#### 1.3.4.1 Massifs boisés

Cette compensation forestière a fait l'objet d'une réflexion globale avec la compensation « environnementale » développée dans le chapitre Milieux Naturels. Ainsi sur une surface totale défrichée de 13, la compensation effectivement réalisée s'élève à 23,23 ha répartis sur 6 sites situés :

- en prolongement de massifs existants (Bel Évén, Bois de Sap, Bois de l'Étang)
- sur des sites pouvant servir à terme de relais entre de grands massifs existants (Motteville chez Monsieur HENRY, secteur du Marais à Blacqueville, Modelé d'insertion de la BPV dans la vallée d'Ecalles)

#### 1.3.4.2 Haies et alignements d'arbres

Par ailleurs, les 11,4 km de haies et alignements abattus pour la réalisation de l'autoroute ont été compensés par la plantation de 22,8 km de haies (Cf. MILIEUX NATURELS). À noter que parmi ces plantations, la reconstitution de talus cauchois en périphérie d'un clos mesure est à signaler, commune de Motteville chez Monsieur HENRY. Cette structure paysagère est en effet caractéristique du plateau de Caux. Cette action permet donc une participation active au maintien d'un patrimoine typique sur le déclin.

#### 1.3.5 Bâti

La conception du projet d'ALBEA a permis d'éviter les impacts sur le bâti agricole, notamment au niveau des fermes Dialonde (Motteville), du Gravier (Bouville) et du Petit Cidetot (Mesnil Panneville). Aucun bâtiment agricole n'a donc été acquis sur l'ensemble du tracé.

Au nord de l'échangeur de Barentin, l'exploitation des Campeaux se trouve à proximité du projet : le bâtiment a été évité par la voie de rabattement, mais le corps de ferme (pastille rose sur l'illustration ci-dessous) est isolé par rapport à la majorité des parcelles cultivées. Les exploitants étant proches de la retraite, une mesure de compensation de l'éviction a été mise en place, leur permettant ainsi de cesser leur activité.

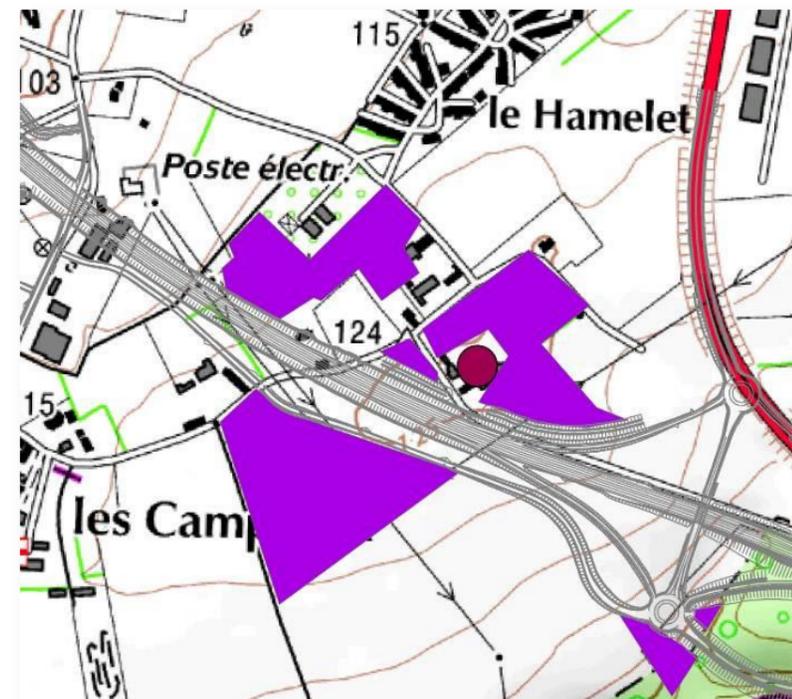


Figure 52 : Exploitation concernée par une mesure de compensation de l'éviction (Barentin)

### 1.3.6 Mesures vis-à-vis des réseaux et équipements agricoles

Les réseaux de drainage existants ont été rétablis avant travaux chez Monsieur GILLES (Ferme DIALONDE à Motteville) et Monsieur VERHALLE (Bouville).

Le rétablissement de l'ensemble des réseaux de fossés et de drainage agricole a été réalisé en tenant compte des modifications relatives au parcellaire et consécutives au futur remembrement.

### 1.3.7 Mesures vis-à-vis des itinéraires

La plupart des voiries coupées par le projet a été rétablie, soit sur place par un ouvrage de rétablissement (au-dessus ou au-dessous de l'infrastructure), soit par un itinéraire de rabattement vers un ouvrage de rétablissement, seuls 2 itinéraires n'ont pas été rétablis directement suite à la concertation locale engagée, il s'agit de la RD 89 à Flamanville et de la VC 3 de Villers-Ecalles (cf Chapitre Aménagement, Urbanisme, Tourisme et loisirs).

Le choix du rétablissement de l'ensemble des routes départementales privilégiées pour les déplacements des engins agricoles (RD 20, 22, 63, 263 et 6015) a ainsi permis de limiter fortement l'impact sur les cheminements et les temps de parcours. C'est notamment le cas pour les fermes Dialonde (Motteville) et du Petit Cidetot (Mesnil-Panneville). Le positionnement et la largeur des ouvrages rétablis ont été arrêtés en concertation avec les communes, les gestionnaires de voiries tel que le Conseil Général de Seine-Maritime, et les organisations professionnelles agricoles.

Les rétablissements des voies communales et des chemins d'intérêt local ont été étudiés au cas par cas, en concertation avec les élus, les représentants du monde agricole et les riverains concernés.

Les rétablissements ont été optimisés afin de limiter les délais et les effets de coupure (avec enclavement, accès difficile...) et les allongements de parcours, tout en tenant compte des contraintes techniques et environnementales.

À noter le cas particulier de la ferme de la Dialonde (Motteville) exploitation initialement « monobloc » dont le passage de l'autoroute a généré une coupure physique entre le siège d'exploitation et une partie des terres cultivées. Afin de rétablir au mieux les accès aux parcelles des chemins d'exploitation ont donc été reconstitués dans le cadre des travaux de construction de l'autoroute :

- Depuis le VC5 de Motteville à l'Ouest de l'A150 entre les PR26.08 et 26.50
- Depuis la RD20 à Motteville à l'Est de l'A150 entre les PR24.36 et 25.50

Ces 2 chemins d'exploitations ont été équipés de plateforme de stockage en vue de la récolte des betteraves pratiquées sur cette exploitation.

Les voiries dégradées par le chantier ont par ailleurs été réparées sur la base d'un état des lieux vidéo préalable au démarrage du chantier et remis aux gestionnaires concernés.

### **1.4 LES OBSERVATIONS AU STADE DU BILAN INTERMÉDIAIRE**

La prise en compte des enjeux agricoles et sylvicoles par ALBEA se traduit par un nombre conséquent d'aménagements réalisés soit dans les emprises autoroutières et destinés à être inclus définitivement au Domaine Public Autoroutier Concédé (Bassins de traitement, lames de diffusion, haies, zones humides en aval des rejets ...) soit à l'extérieur de celles-ci au travers notamment du financement de travaux de réparation des préjudices directs ou indirects générés par l'arrivée de l'infrastructure autoroutière. À la date de rédaction du présent rapport, les travaux connexes de l'aménagement foncier sont en phase de passation de marché. Le coût exact de ces travaux ne pourra donc être connu qu'à l'issue de ces travaux et fera donc l'objet d'un développement dans le cadre du bilan LOTI Final programmé 5 ans après la mise en service soit 2020.

A ce jour, les prises de possession du nouveau parcellaire sont effectives et l'ensemble des franchissements de l'autoroute ouverts à la circulation.

À noter qu'un important programme de requalification de la RD6015 est actuellement engagé par le Conseil Départemental de Seine Maritime afin de rendre à cette voie sa vocation de desserte locale en incitant la circulation de transit à se reporter sur l'itinéraire alternatif que constitue la nouvelle section autoroutière. Ce report de trafic doit s'opérer au bénéfice des circulations locales et donc des itinéraires agricoles.

# 2 AMÉNAGEMENT, URBANISME, TOURISME ET LOISIRS

## 2.1 URBANISME ET AMÉNAGEMENT

### 2.1.1 Urbanisme

#### 2.1.1.1 Caractérisation de l'état initial

Sur les 11 communes concernées par la bande déclarée d'utilité publique, 10 communes possédaient un document d'urbanisme en vigueur (données juillet 2012) :

- 1 commune possédait un Plan Local d'Urbanisme (PLU),
- 7 communes possédaient un Plan d'Occupation des Sols (POS),
- 2 communes possédaient une carte communale.

L'aménagement du territoire de la commune de Flamanville était quant à lui régi par le Règlement National d'Urbanisme (RNU).

Par ailleurs, les communes de Ectot-les-Baons, Flamanville, Motteville et de Roumare étaient concernées par des Schémas de Cohérence Territorial (SCOT) :

- SCOT du Pays Entre Seine et Bray pour Roumare
- SCOT du Pays Plateau de Caux Maritime pour les autres communes.

Commune	Nature du document	Date d'approbation	Révision / Modification	Présence d'un SCOT
Motteville	POS	08/11/1988		SCOT du Pays de Caux Maritime
Croix-Mare	PLU	29/11/2011		-
Mesnil-Panneville	Carte communale	24/03/2005		-
Bouville	Carte communale	23/02/2005		-
Pavilly	POS	28/01/1980	Révision en 1988, 2000, 2005 et 2009	-
Villers-Ecalles	POS	21/12/2001	PLU en cours d'élaboration	-
Barentin	POS	18/09/1987	PLU en cours d'approbation, arrêté le 29/03/2012 (approbation prévue pour fin 2012)	-
Roumare	POS	07/01/1980	Révisions en 1986, 1989, 1990, 1999 et 2004	SCOT du Pays Entre Seine et Bray

Tableau 58 : Documents d'urbanisme en vigueur sur les communes concernées par la bande DUP

#### 2.1.1.2 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été réalisée, pour les communes dotées d'un document d'urbanisme, à l'issue de la déclaration d'utilité publique du projet (décret du 9 janvier 1998), conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme. Une procédure de révision simplifiée (adaptation du rapport, du règlement et/ou du plan de zonage) a été conduite sur le territoire de six communes et approuvée par les conseils municipaux aux dates suivantes :

- Barentin le 4 octobre 2007,
- Croix-Mare le 29 octobre 2007 pour laquelle un PLU a été approuvé depuis (29/11/2011),
- Ecalles-Alix le 21 septembre 2007,
- Ectot-lès-Barons le 15 novembre 2007,
- Motteville le 13 septembre 2007,
- Roumare le 4 octobre 2007.

### 2.1.2 Aménagement du bâti et du parcellaire

#### 2.1.2.1 Caractérisation de l'état initial

- 11 communes traversées
- Secteurs traversés principalement ruraux.
- Quelques zones urbanisées :
  - la zone bâtie des Campeaux (Barentin), à vocation d'habitat et d'activités,
  - les abords urbanisés de la vallée de l'Austreberthe,

Commune	Nature du document	Date d'approbation	Révision / Modification	Présence d'un SCOT
Ectot les Baons	POS	12/09/1974	19/06/1996 Carte communale en projet	SCOT du Pays de Caux Maritime
Ecalles-Alix	POS	29/06/1992	PLU en projet	-
Flamanville	Non	-	-	SCOT du Pays de Caux Maritime

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

- des hameaux ou lieux-dits, notamment Courvaudon (Villers-Ecalles), le Gravier, la Charrue et Boscard (Bouville), ainsi que le Petit Cidetot (Mesnil-Panneville).

La préservation du bâti de la ferme du Gravier et le maintien de la fonctionnalité et de la structure du quartier des Campeaux à Barentin étaient identifiés comme des enjeux forts de ce projet.

La bande DUP incluait des bâtiments d'habitation sur trois des onze communes concernées (Bouville, Villers-Ecalles et Barentin).

Au niveau du parcellaire, les communes les plus impactées par le projet étaient celles de Mesnil-Panneville, Bouville, Barentin et Villers-Ecalles (70% des emprises du projet).

### 2.1.2 Impact du projet sur l'aménagement du territoire

La réalisation de l'autoroute a nécessité l'acquisition de 218 ha de terres agricoles et de plusieurs bâtiments situés dans l'emprise du projet. Le tableau suivant précise les surfaces prélevées par commune.

Commune	Nombre de propriétaires concernés	Nombre de parcelles	Surface emprise A150 (m <sup>2</sup> )
Ectot-les-Baons	1	2	624
Ecalles-Alix	8	10	83 717
Flamanville	13	17	128 282
Motteville	6	14	194 018
Croix-Mare	7	9	48 158
Mesnil-Panneville	26	59	413 744
Pavilly	2	4	61 907
Bouville	21	45	386 619
Villers-Ecalles	19	53	348 465
Barentin	24	65	357 711
Roumare	7	29	156 399
<b>TOTAL</b>	<b>134</b>	<b>307</b>	<b>2 179 644</b>

Tableau 59 : Surfaces prélevées par commune pour les besoins d'A150

Neuf bâtiments d'habitation étaient localisés dans l'emprise du projet, ainsi qu'un bâtiment industriel (Unibéton sur la commune de Barentin). Aucun bâtiment agricole n'était par contre concerné par l'emprise du projet. Les bâtiments acquis étaient localisés sur trois communes :

Commune	Lieu-dit	Nombre de bâtiments industriels acquis	Nombre d'habitations acquises	Nombre d'habitations en cours d'acquisition
Bouville	La Charrue	-	1	-

Commune	Lieu-dit	Nombre de bâtiments acquis	Nombre d'habitations acquises	Nombre d'habitations en cours d'acquisition
Villers-Ecalles	Vallée de l'Austreberthe	-	4	-
Barentin	Les Campeaux	1	3	1

Tableau 60 : Bâtiments acquis par commune

### 2.1.3 Réseaux routiers et ferrés

Le tableau suivant recense les principales voies de communication interceptées par le projet. Celle en gras correspond à un itinéraire à grand gabarit.

Communes	Voies de communication interceptées
Flamanville	VC9 – RD89
Motteville	VC5 - RD 20
Mesnil-Panneville	RD 304 – <b>RD 6015</b> - VC2 - RD 263
Bouville	VC2 – RD 63 - RD 22 – RD 104 – VC Le Raclon
Villers-Ecalles	VC1 – VC3 – VC2 – RD 143
Barentin	VC 2 – 2 VC dans la zone des Campeaux – RD 67

Tableau 2 : Voies de communication interceptées par l'A150

### 2.1.4 Réseaux de transport d'électricité et de transport de gaz, et autres réseaux

Le tracé de l'A150 rencontrait de nombreux réseaux, enterrés ou aériens de toutes natures, dont il fallut étudier et réaliser le déplacement et/ou à la déviation de certains de ces réseaux.

Les principaux réseaux recoupés par l'infrastructure sont les suivants :

- Les réseaux d'énergie électrique (30), dont les lignes aériennes haute tension (90 kV) au niveau des Campeaux et deux liaisons souterraines à 150 kV et 240 kV aux Campeaux et en direction de la vallée de l'Austreberthe.
- Les réseaux de transport de gaz (5),
- Les réseaux d'eau : potable, usée, pluviale (22),
- Les réseaux de télécommunication (17).

Selon le gabarit de la canalisation ou de la ligne et les caractéristiques du projet, les contraintes de franchissement des réseaux ont été différentes. La coupure éventuelle des réseaux lors de la réalisation des travaux constituait un impact potentiel du projet sur les réseaux importants. Le tableau suivant fait état des réseaux interceptés.

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

Communes	Nombre de réseaux interceptés						
	Réseaux électriques haute tension	Autres réseaux électriques	Réseaux de gaz	Réseaux d'eau potable	Réseaux d'eau pluviale	Réseaux d'eau usée	Réseaux de télécommunication
Ectot-les- Baons	-	-	-	-	-	-	-
Ecalles-Alix	-	-	-	-	-	-	-
Flamanville	-	1	-	-	-	-	-
Motteville	-	1	-	-	-	-	-
Croix-Mare	-	-	1	-	-	-	-
Mesnil-Panneville	-	3	1	-	-	-	5
Bouville	-	3	-	5	1	1	7
Pavilly	-	-	-	-	-	-	-
Villers-Ecalles	-	8	1	5	1	3	1
Barentin	3	11	1	3	1	2	4
Roumare	-	-	1	-	-	-	-

**Tableau 62 : Réseaux interceptés par le projet**

### 2.2 LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET D'ALBEA EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT, URBANISME, TOURISME ET LOISIRS

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
108	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Barentin	La traversée de la zone à vocation d'habitat et d'activités des Campeaux fera l'objet d'une concertation étroite entre le concessionnaire et les élus et organismes socio-professionnels (CCI) afin de pouvoir accompagner cette infrastructure par un programme global d'aménagement incluant l'amélioration du tissu urbain existant, l'aménagement paysager des délaissés en liaison avec la trame végétale existante et la réhabilitation des cheminements, notamment piétonniers, entre ce secteur et l'espace à vocation de détente et de loisirs que représente la vallée de l'Austreberthe	La traversée de la zone des Campeaux a fait l'objet d'une concertation avec la Mairie de Barentin, qui a permis de définir les rétablissements de voiries nécessaires au bon fonctionnement de cette zone. La création d'une voie parallèle à l'autoroute entre l'échangeur et la rue Ambroise Paré vise notamment à désenclaver cette zone. Le cheminement piéton entre les Campeaux et la vallée a été rétabli via le « chemin noir ».
109	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Des dispositions seront prévues dans le cahier des charges des entreprises pour limiter les incidences dommageables lors de la phase de chantier (circulation d'engins sur la voirie locale, consignes lors du traitement des matériaux, horaires de chantier...)	Les cahiers des charges des entreprises travaux intégraient un Plan de Respect de l'Environnement, qui imposait des mesures de limitation des incidences du chantier (horaires, itinéraires dédiés, ...)
110	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Bilan des émissions de gaz à effet de serre	Une estimation des émissions de gaz à effet de serre a été réalisée par le GIE A150 et la direction Qualité Environnement de NGE
111	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Utilisation d'éco-compacteur	Le bilan des émissions de gaz à effet de serre intègre les comparaisons d'émissions entre les variantes suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• couche de forme traitée ou granulaire,</li> <li>• traitement de matériaux à 100% ou avec aération pour 10%,</li> <li>• approvisionnement routier ou maritime,</li> <li>• réemploi de matériaux du site à 100% ou apport extérieur partiel</li> </ul>
112	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Conception des bâtiments HQE (atteinte du label BBC RT2005)	Les bâtiments de la gare de péage sont conçus selon le label BBCRT2012. Un spécialiste en énergétique a été missionné pour réaliser une vérification énergétique des bâtiments. Une attestation de conformité au label a été établie par un organisme agréé. Cette attestation est annexée à l'APD Bâtiment

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
113	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	La localisation précise des aires de repos, ainsi que de la barrière de péage sera étudiée lors de l'APA en tenant non compte non seulement des contraintes d'ordre technique et environnemental, mais aussi des préoccupations relatives à la mise en valeur du patrimoine local, et notamment les possibilités qu'offrent ces lieux pour l'information des usagers sur les potentialités touristiques et économiques de la région traversée.	La barrière de péage et les aires annexes sont localisées à la limite entre Bouville et Villers-Ecalles. Leur positionnement a été défini suite à une analyse environnementale multicritère, qui a notamment permis de valider le principe d'un jumelage des aires avec la barrière de péage, afin de limiter la consommation d'emprise.  Le secteur de Mesnil- Panneville a été évité afin de limiter l'impact du projet sur le château de Panneville. Le secteur traversé étant globalement homogène en termes de potentialité touristiques et économiques du fait de son caractère à dominante agricole, aucun site ne s'est dégagé du fait de son potentiel de valorisation de l'un de ces domaines. Le site retenu permet d'offrir aux usagers de l'aire de repos une vue agréable sur un vallon boisé.
114	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Concertation avec différents services de l'état (DREAL, AREAS, CCI, etc.), avec les acteurs locaux, les élus, les riverains, les agriculteurs, etc.	Depuis la phase de Déclaration d'Utilité Publique, le calage précis des différents éléments du projet a été réalisé en étroite concertation avec les collectivités, les riverains, les associations et organismes concernés  Les principales phases de concertation ont porté sur : les études préliminaires, les études d'APS, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et les études d'APA.  Dans le cadre de l'APA, la concertation a été menée à plusieurs niveaux :  - La concertation prévue par les engagements de l'État  - Une concertation avec les collectivités locales, les riverains concernés, les agriculteurs et les associations  - Une concertation permanente avec les services de l'État
117	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Pourcentages d'acquisitions réalisées à l'amiable	La totalité des terrains a été acquise à l'amiable
118	9,5	19,18	Boscard / Bouville	L'impact visuel et sonore de l'autoroute sera minimisé autant que faire se peut par la géométrie du projet (passage en déblai) ou par des aménagements paysagers.	L'autoroute est en léger déblai à cet endroit. Des merlons paysagers (5 m côté nord et 3 m côté sud) ont été réalisés en complément.
119	10,7 à 10,8	17,88 à 17,98	La Charrue / Bouville	Acquisition d'habitations si nécessaire	L'habitation de Mme Galle au hameau de la Charrue à BOUVILLE a été acquise et démolie
120	15,4 à 16,4	12,28 à 13,28	Les Campeaux / Barentin	Acquisition d'habitations si nécessaire	Au total, quatre habitations ont été acquises et démolies
121	15,4 à 16,4	12,28 à 13,28	Les Campeaux et Le Hamelet / Barentin	L'impact visuel et sonore de l'autoroute sera minimisé autant que faire se peut par la géométrie du projet (passage en déblai) ou par des aménagements paysagers.	L'autoroute passe en déblai profond à cet endroit. Par ailleurs des merlons paysagers ont été réalisés de part et d'autre du déblai au droit des zones habitées (Les Campeaux, le Hamelet notamment).
122	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Réalisation d'une enquête parcellaire	Les enquêtes parcellaires de la zone sud se sont achevées le 18/07/2012. La deuxième série des enquêtes pour la zone nord a eu lieu entre le 10 septembre 2012 et le 10 octobre 2012.

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
123	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Pour chaque cas où il prendra possession des terrains avant la fin des opérations d'aménagement foncier, le concessionnaire de l'autoroute versera des indemnités de privation de jouissance aux ayants droit.	Un protocole de Prise de Possession Anticipé a été établi entre ALBEA, le GIEA150 et les organisations agricoles.
<b>LOISIRS</b>					
125	15,0	13,68	Bois des Campeaux / Barentin	Liaison piétonne vers la vallée à aménager	La liaison piétonne vers la vallée est possible via l'ancien chemin noir dont la circulation automobile est restreinte.
126	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Maintien de la continuité des itinéraires de promenade, sentiers de grande randonnée ou itinéraires équestres et recherche de solutions avec le Comité Départemental de Tourisme pour le rétablissement des itinéraires risquant de poser des problèmes techniques	Tous les itinéraires de promenade, sentiers de randonnée et itinéraires équestres sont maintenus, cela se traduit concrètement par la modification du profil en travers des ouvrages de franchissement qui ont été élargis afin d'accueillir les usagers autre que les automobilistes
144	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Mise en place d'une signalisation d'animation sur l'aire de repos.	Aucune signalisation d'animation n'a pour l'heure été mise en place sur l'itinéraire. Une concertation est à engager avec les parties prenantes locales et notamment les élus pour définir les besoins et les attentes.
<b>PATRIMOINE</b>					
127	1,1	27,58	Le Poirier Vion / Flamanville	Prise en compte du site archéologique	Diagnostics archéologiques réalisés. Fouille réalisée avant l'engagement des travaux.
128	8,0 à 9,0	19,68 à 20,88	Château de Panneville	Préservation de la vue du château de Panneville et réalisation d'une étude paysagère	La vue depuis le château a été préservée. En face du château, l'autoroute à une distance suffisamment importante pour permettre une perception limitée. À noter par ailleurs que la configuration en déblai sur un linéaire important de cette zone vient encore renforcer cette impression. Enfin, des plantations de type haie ont été réalisées dans les emprises de l'autoroute pour venir parfaire l'insertion à termes.
129	9,5	19,18	Boscard / Bouville	Prise en compte du site archéologique Réalisation d'un diagnostic archéologique et de fouilles.	Diagnostics archéologiques réalisés en 2012. De nombreux vestiges ou indices de vestiges ont été découverts : <ul style="list-style-type: none"> <li>• mobilier et céramiques communes,</li> <li>• occupations protohistoriques, gallo-romaines et du Haut Moyen-Âge.</li> </ul> Trois sites présentent un intérêt particulier de par leur rareté en Normandie ou en Pays de Caux : un pôle d'habitat du Haut Moyen-Âge découvert entre Ecalles-Alix et Flamanville ; les vestiges avérés d'une nécropole à crémation, d'un habitat associé dans un enclos et chemin à Motteville ; un ensemble à probable vocation agricole (ferme indigène) bordé par un chemin et une voie assez imposant et bien conservée entre Ecalles-Alix et Flamanville.
130	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Établissements des dossiers réglementaires soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France	Un dossier de demande d'autorisation de travaux au titre des monuments historiques a été réalisé en octobre 2012. L'avis favorable de l'ABF a été rendu le 28/12/2012.

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
131	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Définition, dans le respect de la législation en vigueur et par convention, du contenu et des modalités techniques et financières des interventions archéologiques	<p>Diagnostics archéologiques réalisés en 2012.</p> <p>De nombreux vestiges ou indices de vestiges ont été découverts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mobilier et céramiques communes,</li> <li>• occupations protohistoriques, gallo-romaines et du Haut Moyen-Âge.</li> </ul> <p>Trois sites présentent un intérêt particulier de par leur rareté en Normandie ou en Pays de Caux : un pôle d'habitat du Haut Moyen-Âge découvert entre Ecalles-Alix et Flamanville ; les vestiges avérés d'une nécropole à crémation, d'un habitat associé dans un enclos et chemin à Motteville ; un ensemble à probable vocation agricole (ferme indigène) bordé par un chemin et une voie assez imposant et bien conservée entre Ecalles-Alix et Flamanville.</p>
132	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Les interventions archéologiques seront menées sur l'emprise de l'infrastructure autoroutière, ainsi que sur celles des systèmes d'échanges. L'ensemble des opérations s'inscrira dans les limites raisonnables, conciliant l'intérêt scientifique des découvertes et les impératifs de respect des délais et des coûts des travaux autoroutiers.	<p>Diagnostics archéologiques réalisés en 2012.</p> <p>De nombreux vestiges ou indices de vestiges ont été découverts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mobilier et céramiques communes,</li> <li>• occupations protohistoriques, gallo-romaines et du Haut Moyen-Âge.</li> </ul> <p>Trois sites présentent un intérêt particulier de par leur rareté en Normandie ou en Pays de Caux : un pôle d'habitat du Haut Moyen-Âge découvert entre Ecalles-Alix et Flamanville ; les vestiges avérés d'une nécropole à crémation, d'un habitat associé dans un enclos et chemin à Motteville ; un ensemble à probable vocation agricole (ferme indigène) bordé par un chemin et une voie assez imposant et bien conservée entre Ecalles-Alix et Flamanville.</p>
133	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Il sera mentionné dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux l'obligation de déclaration immédiate de toute découverte fortuite susceptible de présenter un caractère archéologique.	Cette clause était mentionnée dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux.
<b>RESEAUX TECHNIQUES</b>					
134	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Étude à l'APA des modalités de traversée ou de rétablissement des réseaux de transport d'énergie en liaison avec les gestionnaires concernés	Des conventions ont été signées avec tous les gestionnaires de réseaux secs et humides pour leur déviation
<b>RÉTABLISSEMENT COMMUNICATION</b>					
135	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Rétablissement direct des voies principales	Toutes les voies principales ont été rétablies de façon directe et ce en concertation étroite avec les gestionnaires concernés, seule la RD 89 échappe à cette règle suite à l'accord du Conseil Départemental.
136	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Aménagement d'une voie mixte piéton-vélo accolée à la RD63 à Bouville	Le rétablissement de la RD63 au niveau de Bouville s'accompagne de l'aménagement d'une voie mixte piéton vélo sur un côté de la voirie. L'ouvrage de franchissement est quant à lui équipé d'un trottoir de 1,4 m de large sur cet itinéraire.

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

N°	PK (Travaux)	PR (Exploitation)	Localisation (Site/commune)	Engagement	Détail de la mise en œuvre
137	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Rétablissement des itinéraires de loisirs	Au total, cinq itinéraires de randonnées ont été interceptés par le projet. Ces itinéraires sont pour l'essentiel des boucles locales de randonnées hormis le GR 212, également concerné. L'ensemble de ces itinéraires a été rétabli.
138	4,90	23,78	Le Petit-Cidetot / Mesnil-Panneville	Rétablissement en place de la RD304 et itinéraire de rabattement en pied de merlon au niveau de la ferme du Petit-Cidetot	La RD304 est rétablie directement par un passage supérieur et avec un tracé rectiligne permettant depuis la RD6015 de ne pas traverser Croix-Mare.
139	2,6	26,08	VC5 / Motteville	Rétablissement sur place de la VC 5 reliant Motteville à Runetot	Le VC5 a été rétabli sur place
140	15,7	12,98	Échangeur de Barentin	Rétablissement de communication dans le quartier Campeaux-Hamelet à Barentin : réalisation d'études approfondies concertées sur les fonctions à assurer par cet échangeur et le réseau de voirie de ce quartier pour ne pas le perturber	La concertation menée avec la mairie de Barentin a abouti à la réalisation d'une voirie latérale reliant le Hamelet à l'échangeur de Barentin via les Campeaux, afin de permettre une bonne desserte du secteur.
141	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Les rétablissements de voiries permettront d'assurer les circulations agricoles. Dans le cas des déplacements d'engins agricoles, le gabarit nécessaire peut atteindre 5 m pour un transport de foin ou de paille.	Les rétablissements de voiries respectent les préconisations formulées par les pré-études d'aménagement foncier, afin de permettre aux convois agricoles de les emprunter.
142	Tout le linéaire	Tout le linéaire	Toutes les communes	Examen au cas par cas du rétablissement des voies communales en liaison avec les élus, les représentants du milieu agricole et les riverains concernés	Les rétablissements des voies communales ont été étudiés en liaison avec les élus et riverains. Les projets ont été débattus en réunion de concertation avec les entités concernées par commune. Le rétablissement des voies donne lieu à l'établissement, avec chaque commune concernée, d'une convention de rétablissement de voirie.
149	4,6 à 4,9	23,78 à 24,08	Mesnil Panneville	Le concessionnaire recherchera, par une action sur la géométrie du projet, à favoriser l'insertion de l'autoroute, tout en permettant la rectification de la RD304 demandée localement et en utilisant les délaissés pour la réalisation d'aménagements paysagers soignés.	La RD304 a été rétabli selon un tracé rectiligne conformément aux souhaits des communes. Le nouveau tracé permet de limiter les délaissés d'emprise. Des aménagements paysagers ont été réalisés de part et d'autre de l'A150 en face des habitations.
<b>ACTIVITES ECONOMIQUES</b>					
94	10,7 à 10,8	17,88 à 17,98	La Charrue / Bouville	Prévoir la réinstallation de l'entreprise artisanale	L'entreprise avait cessé son activité pour cause de départ à la retraite de son gérant avant la signature du contrat de concession par ALBEA.

## 2.3 MESURES ET DISPOSITIONS MISES EN ŒUVRE

### 2.3.1 Urbanisme et aménagement

Le projet a été calé de manière à éviter autant que possible le bâti, tout en tenant compte des autres enjeux identifiés sur le territoire, et à limiter les incidences sur celui-ci.

Dans la traversée de Bouville, le tracé serpente entre plusieurs hameaux et fermes. À l'issue de la concertation menée à l'échelle de la commune, ALBEA a pris le parti de décaler le tracé prévu à l'APSM dans la traversée du hameau de la Charrue. Ce déplacement de l'axe du projet n'augmente pas le nombre d'habitations touchées (1 seule propriété concernée), mais permet d'éviter l'acquisition de la propriété d'un habitant (Monsieur DENIS) ne souhaitant pas la quitter. Ce choix s'est fait sans modifier de manière importante les distances par rapport aux habitations du hameau de la Chapelle et sans augmenter l'impact sur la ferme du Gravier. À noter que la maison finalement acquise est la propriété voisine de Monsieur DENIS dont les propriétaires avaient exprimé le souhait de vendre du fait de l'arrivée de l'autoroute.

Au total, ce sont donc 4 propriétés bâties qui ont été acquises et démolies pour les besoins de la construction. Ces acquisitions faites au motif d'Utilité Publique ont été régies et diligentées dans le cadre réglementaire posé par le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le principe d'indemnisation de propriétés bâties veillait à couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation (Art L13-13). Une évaluation préalable des biens a donc systématiquement été faite par France Domaine. Cette évaluation destinée à fixer le montant de l'indemnité principale a constitué la base des discussions.

L'usine de production de béton UNIBÉTON a pour sa part été relocalisée sur la zone sur la zone des Campeaux, toujours sur la commune de Barentin (tel que le permet à l'article L.13-20, stipulant que l'expropriant peut se soustraire au paiement de l'indemnité en offrant à l'industriel évincé un local équivalent, situé dans la même agglomération).

Autre point singulier, un rétrécissement de la bande déclarée d'utilité publique était observable au droit d'un Espace Boisé Classé localisé sur la commune de Motteville, au niveau de la ferme Dialonde. Le but de ce rétrécissement décidé par l'État était de garantir la préservation de ce boisement qui joue un rôle important en termes de biodiversité sur le plateau agricole.

Autre point concernant la commune de Barentin, les jardins ouvriers situés au niveau du hameau des Campeaux et situés à l'origine sur une parcelle incluse dans les emprises ont été déplacés en concertation avec la commune.

### 2.3.2 Réseaux routiers et ferrés

La plupart des voies de communication traversées par l'infrastructure a été rétabli soit sur place par un ouvrage de rétablissement (en Passage Supérieur ou en Passage Inférieur à l'A150), soit par un itinéraire de rabattement vers un ouvrage de rétablissement, à l'exception de la RD 89.

La RD89 n'a pour sa part pas été rétablie. Cette décision a été prise en concertation avec le Conseil Général de Seine-Maritime, les élus locaux et les riverains. Cet axe routier n'ayant pas de fonctionnalité avérée de transit, le Conseil Général de Seine-Maritime a estimé que son maintien n'est pas indispensable. En outre, l'effacement de cette voirie a permis de supprimer un accès sur la RD 6015 au niveau d'un carrefour non sécurisé sur cet itinéraire de convois exceptionnels. Cette suppression s'inscrit donc dans le

projet d'aménagement de la RD6015 engagé par le Conseil Général de Seine-Maritime et consistant en la requalification de cette voie en itinéraire de desserte locale.

La RD 89 était un axe de desserte locale, dédié essentiellement aux déplacements entre Ecalles-Alix et Motteville. Les communes concernées ont considéré que ce trafic pouvait emprunter sans difficulté soit la VC9, soit la RD 20 via la RD 6015. Les démarches de la concertation ont permis de conclure au non-rétablissement de la RD 89 au bénéfice de celui de la VC 9.

Le rétablissement des voies communales et des chemins d'intérêt local a été étudié au cas par cas en concertation avec les élus, les représentants du monde agricole et les riverains.

Le passage supérieur rétablissant la RD 6015 respecte les normes de construction relatives au gabarit des convois exceptionnels. Par ailleurs, les rétablissements de voiries permettront d'assurer les circulations agricoles, notamment le transport de fourrage et de paille dont le gabarit peut atteindre 5 m.

L'ensemble de ces rétablissements de voiries a donné lieu à l'établissement de conventions tripartites entre le gestionnaire, ALBEA, et le GIEA150.

La réception des voies une fois les travaux terminés a donné lieu à l'établissement et la signature d'un Procès-Verbal de réception.

Le principe de rétablissement des voiries interceptées est présenté dans le tableau suivant.

Commune	Voie de communication	PR	Type de rétablissement	Nom du rétablissement	Largeur utile
Flamanville	VC9	27.43	Passage supérieur	PS 125 – VC9	7
	RD89		Aucun	-	-
Motteville	VC5	26.05	Passage supérieur	PS 263 – VC5	7
	RD20	25.52	Passage supérieur	PS 316 – RD20	8
Mesnil-Panneville	RD304	23.67	Passage supérieur	PS 501 – RD304	9,25
	RD6015	22.88	Passage supérieur	PS 580 – RD6015	11
	VC2	21.14	Passage supérieur	PS 750 – VC2	5
	RD263	20.48	Passage supérieur	PS 820 – RD263	7
Bouville	VC2	18.56 à 19.20	Section ouest rabattue sur la RD63 Ouest		
	RD63	18.54	Passage supérieur	PS 1013 – RD63	7
	RD22	18.16	Passage supérieur	PS 1053 – RD22	8
	RD104	16.70	Passage supérieur	PS 1195 – RD104	8
	VC Le Raclon	s.o.	Section Ouest et Est rabattues sur la RD104		
Villers-Ecalles	VC1	15.51	Passage supérieur	PS 1317 – VC1	7,75
	VC3	14.90 à 15.51	Section Ouest rabattue sur la VC1		
	VC2	14.90	Passage supérieur	PS 1373 – VC2	7
	RD143 (Vallée Austreberthe)	14.08	Viaduc	Viaduc	9,75

## AUTOROUTE A150 – BARENTIN / ECALLES-ALIX

Barentin	VC2	12.96	Passage supérieur	PS 1572 – VC2	7
	VC poste électrique	12.00 à 12.96	Section Ouest rabattue sur VC2 Bouville et échangeur de Bouville		
	RD67	12.04	Passage inférieur	PI 1670 – RD67	12,10

Tableau 63 : Rétablissement des voies de communication interceptées par l'A150

À l'issue de la procédure de délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé engagé par ALBEA, les terrains d'assiette foncière des rétablissements ainsi que de leurs accessoires seront classés aux domaines publics respectifs du département de Seine Maritime pour les routes départementales, des communes pour les voiries communales.

La nouvelle section autoroutière se raccorde donc à l'A150 existante, au sud de Barentin, par le biais d'un échangeur complet, localisé au droit du bois des Fonds de Villers. Les choix de conception et de localisation de l'échangeur reposent sur les conclusions mises en avant lors des démarches de concertation :

- la volonté de voir l'échangeur relié non seulement au carrefour de la liberté sur la RD 6015, mais également vers les Campeaux à partir de Rouen,
- la nécessité de proposer un échangeur compact évitant les délaissés importants entre les bretelles et libérant un maximum de surface au nord de l'autoroute,
- la volonté d'assurer les mouvements tournants avec le réseau départemental (RD 6015, RD 67), mais aussi de brancher d'autres voies, comme une voie de liaison avec les Campeaux et Villers-Ecalles.

La chaussée actuelle nord de l'autoroute est partiellement réutilisée comme bretelle Rouen-Barentin.

Au nord, la nouvelle section autoroutière se raccorde au demi-échangeur d'Ecalles-Alix qui a été complété pour pouvoir assurer les entrées et sorties de l'A150 dans les deux sens de circulation.

### 2.3.3 Réseaux de transport d'électricité et de transport de gaz, et autres réseaux

Les modalités techniques de franchissement ou de rétablissement des réseaux de transport d'énergie ont été définies au stade de l'APA en concertation avec chaque concessionnaire.

Les réseaux interceptés ont ainsi été déviés conformément aux termes des conventions établies entre ALBEA et les concessionnaires ou gestionnaires des réseaux concernés.

### 2.3.4 Itinéraires de randonnées

Trois types d'itinéraires de randonnée pédestre et équestre étaient interceptés par la nouvelle section :

- Des chemins de grandes randonnées (GR),
- Des sentiers communaux classés au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR),

- Des boucles locales de randonnée pédestre.

L'ensemble des itinéraires de randonnée a été recensé auprès des communes, du Conseil Général de Seine-Maritime, des Communautés de Communes, de l'Office de Tourisme et des associations de randonnées.

Commune	Type d'itinéraire	Nom ou n° de l'itinéraire
Ecalles-Alix/Flamanville	Boucle locale	Ecalles/Flamanville
Croix-Mare/Mesnil-Panneville	Boucle locale	Mesnil/Croix-Mare
	Boucle locale	Blacqueville itinéraire long
Bouville	Sentier communal classé au PDIPR	Boucle n°3 Bouville
Villers-Ecalles	Chemin de Grande Randonnée	GR 212
Barentin/Roumare	Boucle locale	Barentin/Roumare
Roumare / Pissy-Pôville	Chemin de Grande Randonnée	GR 25

Tableau 64 : Itinéraires de randonnée recensés à proximité de l'A150 Barentin / Ecalles-Alix

Cinq itinéraires de randonnées étaient directement coupés par le projet. Il s'agissait essentiellement de boucles locales de randonnées, mais également du GR 212.

Conformément aux exigences de l'État, la continuité des itinéraires de randonnée et du GR a été rétablie. Les décisions concernant les itinéraires de rétablissement ont été prises en concertation avec les différents acteurs (comité départemental de tourisme, élus locaux, associations de randonnées, ...).

Les sentiers interceptés ont ainsi été rabattus sur la voirie rétablie par un franchissement d'A150, par la création de cheminements en bordure de l'emprise autoroutière. Les ouvrages de franchissement empruntés comportent un trottoir élargi à 1,20 m (voire 1,40m) permettant la circulation des piétons.

Le tableau ci-dessous présente les types de rétablissement des différents sentiers :

Sentier	Commune	Type de rétablissement
Ecalles/Flamanville	Ecalles-Alix/Flamanville	Sentier rabattu sur la VC9 et rétabli à travers l'A150 par le passage supérieur PS 125 – VC 9
Mesnil/Croix-Mare	Croix-Mare/Mesnil-Panneville	Sentier rabattu sur la RD 304 et rétabli par le passage supérieur PS 501 – RD 304
GR 212	Villers-Ecalles	Rabattu sur VC2L plus PS 1572 – VC 2

Tableau 3 : Rétablissement des chemins de randonnée interceptés par A150

La boucle locale « *Blacqueville itinéraire long* », inscrite au plan des chemins de randonnée de la commune de Mesnil-Panneville, est interceptée à deux reprises par le tracé d'A150 au sud du hameau de Saint-Antoine (VC2 et RD263). Les rétablissements en place de la VC2 (route de Panneville) et de la RD263 permettent de fait de maintenir cette boucle de randonnée à l'identique.

Le rétablissement de la liaison piétonne supplémentaire depuis le bois des Campeaux vers la vallée de l'Austreberthe est localisé au niveau de l'ancien chemin noir qui permet de relier le plateau au fond de vallée au niveau duquel un projet de réaffectation de l'ancienne voie ferrée en voie verte est actuellement engagé.

# 3 LES OBSERVATIONS AU STADE DU BILAN INTERMÉDIAIRE

Au stade du bilan intermédiaire, l'ensemble des engagements pris par l'État ou ALBEA dans le cadre de la concertation ont été tenu en termes de Milieu Humain.

L'ensemble des voiries rétablies ont été réceptionnées par les gestionnaires.

L'ensemble des réseaux ont été déviés et ont ainsi permis la construction de la nouvelle section.

Les activités de loisirs ne semblent pas avoir été perturbées dans leur ensemble du fait de l'arrivée de l'autoroute ? Il sera toutefois intéressant dans le cadre du suivi socio-économique de procéder à une évaluation des effets directs et indirects du projet tant en phase construction qu'en phase exploitation. Ce bilan sera à réaliser à l'échéance de 5 ans après la mise en service.