

DEVIATION SUD-OUEST D'EVREUX
Maître-d'ouvrage : DREAL Normandie
Maître-d'œuvre : DIR Nord-Ouest



**ENQUÊTE PUBLIQUE CONDUITE DU 16 MARS 2021 AU 19 AVRIL 2021 INCLUS
SELON L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DCAT/SJIPE/MEA/21/006 PRIS LE 18 FEVRIER 2021
PAR MONSIEUR LE PRÉFET DE L'EURE**

CONCLUSIONS MOTIVÉES & AVIS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

COMMISSION D'ENQUÊTE :

M. **Bernard Poquet**, président
M. **Jean-Pierre Allaire**, membre titulaire
M. **Serge de Sainte Maresville**, membre titulaire

DOSSIER 2/2

Ce dossier fait suite au Rapport d'enquête - DOSSIER 1/2

Destinataires

PRÉFECTURE DE L'EURE	TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE ROUEN
-----------------------------	--

PRÉAMBULE

Ces conclusions motivées font suite au Rapport de la commission d'enquête, établi dans le cadre de l'enquête portant sur le projet de contournement de la ville d'Évreux porté par la DREAL Normandie.

Elle s'est déroulée du 16 mars 2021 à 9H00 au 19 avril 2021 à 17H00, soit 35 jours consécutifs, sur les six communes concernées par le projet, conformément à l'arrêté 06-2019 pris le 12 août 2019 par monsieur le Préfet de l'Eure, modifié le 8 mars 2021.

Le travail des commissaires enquêteurs consiste à présenter au public le projet de manière objective, désintéressée, neutre et impartiale, lui garantissant également la possibilité de s'exprimer librement avec le souci de restituer sans faille, et sans exception, ses observations et propositions auprès du maître d'ouvrage.

La commission d'enquête expose en premier lieu des conclusions motivées puis exprime un avis personnel et impartial selon les éléments contenus dans le dossier et traités dans le rapport, les divers échanges, entretiens et le déroulement de l'enquête, les observations consignées et les visites sur site.

SOMMAIRE

I. Le projet - l'enquête publique

- I.1 Projet présenté à l'enquête publique
- I.2 Cadre juridique
- I.3 Bilan de la concertation et information du public
- I.4 Observations des PPA
- I.5 Organisation et déroulement de l'enquête publique
- I.6 Composition du dossier
- I.7 Bilan des observations (Procès-verbal)
- I.8 Réponses du pétitionnaire (Mémoire en réponse)
- I.9 Commentaires de la commission d'enquête

II. Conclusions motivées et Avis de la commission d'enquête

I. LE PROJET - L'ENQUÊTE PUBLIQUE

I.1 PROJET PRESENTE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE - HISTORIQUE

Le présent dossier entre dans le cadre d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale pour la réalisation de l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'ÉVREUX, projet national porté par le Préfet de la Région Normandie représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie, en tant que maître d'ouvrage, et par la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest en tant que maître d'œuvre.

Le projet est situé sur le territoire des communes d'ÉVREUX, GUICHAINVILLE, ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE, ARNIÈRES-SUR-ITON, SAINT-SÉBASTIEN-DE-MORSENT et PARVILLE. Il est conduit par l'État en partenariat avec les collectivités territoriales comme le Conseil régional de Normandie, le Conseil départemental de l'Eure et Évreux Portes de Normandie et concerne la dernière section de la déviation Sud-Ouest d'ÉVREUX pour la section « Cambolle-Les Fayaux » et s'inscrit dans l'opération plus globale de contournement Sud de l'agglomération ébroïcienne par la RN13. L'enveloppe financière prévisionnelle est estimée à 115 M€ TTC.

Il s'agit d'une **2x2 voies**, à chaussées séparées, d'environ 7,3 km qui doit intégrer entre autres des contraintes hydrauliques importantes, en particulier au niveau du franchissement de la vallée de l'Iton. La vitesse de **110 km/h**, avec des **restrictions ponctuelles à 90 km/h**, serait globalement autorisée.

Il s'agit : d'assurer la **continuité vers l'Ouest** de la déviation d'Évreux déjà en service ; de capter et distribuer **une partie des flux d'échange** entre l'agglomération et les axes extérieurs ; d'alléger le **trafic interne** des voies urbaines et les traversées d'agglomérations péri-urbaines tout en proposant de **nouvelles perspectives** de réaménagement du centre-ville ; d'insérer au mieux le **projet dans l'environnement** et offrir une **meilleure desserte des zones d'activités** ; de diminuer les **nuisances** liées à la réduction du trafic automobile dans l'agglomération d'ÉVREUX. Dans les années à venir, la déviation d'Évreux se raccordera à la mise à 2x2 voies de la RN 13 entre CHAUFFOUR et EVREUX (projet porté par la Région Normandie).

Le décret du Conseil d'État de **Déclaration d'Utilité Publique** a été pris pour 10 ans le 16 novembre 1999 avec une prorogation de 5 ans en 2009. Depuis cette date, toutes les emprises foncières ont été acquises.

I.2 CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Le dossier présenté relève essentiellement du Code de l'environnement, du Code forestier, du Code des transports, du Code de l'urbanisme et de diverses autres réglementations. Le projet est également soumis à plus d'une dizaine de documents dits « supra » pour lesquels leur consultation, intégration ou cohérence ont été rendues obligatoires.

I.3 BILAN DE LA CONCERTATION

Cf. à la réglementation en vigueur, les Services de l'État et les Personnes Publiques ont été consultés : ARS Normandie, DRAC Normandie, DREAL Normandie-SRN, OFB, CLE du SAGE de l'Iton et SEBF- CMNFC-DDTM27. L'intégralité des avis est consultable à l'annexe 4.2 du Rapport d'enquête.

L'Autorité Environnementale (CGEDD) ayant porté son avis le 2 décembre 2020, un Mémoire en réponse aux observations/recommandations a été produit par la DREAL (annexe 4.3 du rapport).

Le dossier a été jugé « *complet et régulier* » par la DDTM27 le 1^{er} février 2021.

I.4 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La Commission d'enquête a été désignée par le Tribunal administratif le 10 décembre 2020 : Bernard Poquet comme président, Jean-Pierre Allaire et Serge de Sainte-Maresville, membres titulaires.

La commission a effectué plusieurs visites sur sites, accompagnée ou non, essentiellement au droit des ouvrages d'art existants, sur les emplacements futurs, les zones environnementales sensibles ou les secteurs ayant fait l'objet de contributions nombreuses et conséquentes.

L'information de la population a été réglementairement effectuée conformément à la réglementation en vigueur et à l'arrêté préfectoral : insertions dans la presse locale, sur les sites Internet de la préfecture de l'Eure et celui de la DREAL Normandie, affichage dans les mairies et panneaux sur le site du projet. En parallèle, de nombreuses communes ont proposé l'information sur le projet et l'enquête publique sur leur propre site Internet et afficher de l'avis d'EP en divers points ou par encart dans leur bulletin municipal.

Les membres de la commission d'enquête ont assuré des permanences dans les mairies, réparties entre matinées et/ou après-midis sur de très larges plages horaires incluant également des samedis matin.

La commission d'enquête considère ainsi que les mesures de publicité et d'information du public ont bien été respectées en termes de délais, de volume d'information et de diversité de moyens.

Lors des permanences, et malgré quelques échanges parfois tendus ou à unilatéraux, aucun incident n'est à signaler, toutes les conditions ayant été réunies pour faciliter la réception du public en mairies.

I.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier, présenté à enquête publique sous la forme de classeurs et chemises assez conséquents en A3 ou A4, respectait la réglementation en vigueur liée à une Demande d'autorisation environnementale.

Un dossier complet « *version papier* », complété de documents administratifs, a été mis à la disposition du public dans chacune des six mairies ainsi qu'en Préfecture de l'Eure.

Les Registres d'enquête complétaient les dossiers.

I.6 BILAN DES OBSERVATIONS

Conformément à la réglementation et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, les observations du public pouvaient ainsi être formulées sur les registres d'enquête, par courrier, sur une messagerie dédiée et sur le Registre numérique mis en place par un prestataire de service.

L'enquête ayant pris fin le 19 avril 2021, les pièces ont été récupérés et remis sous vingt-quatre heures au président de la commission d'enquête.

Près de cinq cents personnes se sont manifestées, s'exprimant verbalement et/ou par dépôt des contributions sur les divers supports (ANNEXE 4.4 du rapport) :

- ✓ 392 mails et e-contributions sur le Registre numérique, support d'expression privilégié ;
- ✓ 96 dépositions et courriers annexés ont été enregistrés sur les registres d'enquête.

Ces dépositions sont notamment caractérisées par :

- ✓ la relative diversité des volets abordés au sein d'une même observation ;
- ✓ un caractère parfois récurrent de certains éléments et des pièces jointes ;
- ✓ quelques cas particuliers dont plusieurs observations relevant de sollicitations très personnelles ;
- ✓ des propositions ou solutions alternatives dans ou hors sujet réel de l'EP, sur des thèmes généraux ou très spécifiques.

I.7 SYNTHÈSE DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE (MÉMOIRE EN RÉPONSE)

De nombreux témoignages plaident totalement en faveur du projet tel que présenté à l'enquête (intérêt public, spécificités, tracé). Les autres contributions, assez rarement opposées à l'idée même du projet, expriment des doutes, des craintes, avancent des propositions ou contre-propositions, voire des éléments contradictoires, des recommandations voire des réserves.

On peut regretter qu'un certain nombre de commentaires « à décharge » relevaient parfois d'une lecture erronée voire orientée, incomplète ou d'une interprétation toute personnelle du dossier mis à enquête publique et ne revêtant pas de caractère véritablement constructif.

La commission ne pouvant s'attarder sur les contributions dites « passéistes », dont notamment la remise en cause de la Déclaration d'Utilité Publique et de ses caractéristiques, la variante du tracé par le Nord de l'agglomération, le dimensionnement 2x2 voies, les ouvrages de fond de vallée de l'Iton, elle a privilégié l'étude des contributions directement liées à l'enquête publique.

Ainsi, Les contributions directement liées à la Demande d'autorisation environnementale, objet de cette enquête publique, ont été traitées en priorité.

Toutefois, une enquête dite « publique » ayant également vocation à de relayer l'ensemble des observations, celles non liées intrinsèquement à la présente EP ont été ensuite présentées, pour information, la commission ne les considérant pas comme réellement « hors sujet » puisque liées au projet dans sa globalité

PUBLIC

Les thèmes abordés portent essentiellement sur :

- ✓ l'emplacement et le dimensionnement des ouvrages d'art dont les échangeurs/diffuseurs et ceux liés à la mobilité dont les cheminements doux (33 %) ;
- ✓ la protection de l'environnement au sens large dont la faune/flore, les zones humides, les boisements, les compensations et la santé humaine, la ressource en eau dont les captages-forages, les nuisances en tous genres (23 %) ;
- ✓ l'incidence de l'hydraulique dont les ruissellements, les bassins, l'Iton (19%) ;
- ✓ la contestation du projet dans sa globalité, ou sur certains aspects comme le dimensionnement en 2x2 voies, le positionnement au Sud de l'agglomération, l'antériorité et le côté « dépassé du projet, des chiffres obsolètes voire volontairement faussés (12 %) ;
- ✓ les aménagements paysagers (8 %).

COLLECTIVITES

Les six communes ont délibéré, deux conseils municipaux émettant des recommandations ou des réserves solides dont la commune de ARNIERES-SUR-ITON (avis réservé, questions restées sans réponse) et de SAINT-SEBASTIEN-DE-MORSENT (recommandations sur les points forts du projet). Le maître d'ouvrage a traité l'ensemble, soit en apportant une réponse immédiate soit en proposant une étude bilatérale.

COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête a ciblé plusieurs thématiques, très diverses, auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des éléments complémentaires, d'autres thèmes étant également abordés lors de la réunion de travail consécutive à la remise du Mémoire en réponse.

I.8 COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête considère ainsi que le porteur de projet s'est attaché, avec les éléments dont il dispose à ce jour, d'apporter les éclaircissements et les éléments appropriés aux requêtes ou inquiétudes de la population ainsi qu'aux questionnements de la commission.

Ainsi, il ressort que la DREAL a porté une attention toute particulière au traitement de toutes les observations, propositions ou requêtes individuelles, démontrant par là-même son souci de rester à l'écoute de la population du territoire. Globalement, la commission note la volonté affirmée du maître d'ouvrage d'intégrer au mieux l'ensemble des observations et prend acte des actions envisagées visant à apporter une réponse adaptée

Toutes les observations et réponses dédiées peuvent être rappelées, mais la commission d'enquête souhaite toutefois mettre en exergue les prises de position et engagements du MOA au travers du dossier et du Mémoire en réponse, certains thèmes ayant également fait l'objet d'échanges lors de la récente réunion de travail avec le maître d'ouvrage.

Etudes de trafic : les études de trafic ont été mises à jour pour actualiser les volets air, bruit et GES de l'Étude d'impact.

Toutefois, la commission d'enquête estime, qu'au regard des données fournies dans le dossier, il est difficile d'avoir une vue claire du trafic et de son évolution. Les résultats de « l'enquête cordon » de septembre 2017 auraient pu être joints à l'annexe 14 qui y aurait gagné en intérêt. En effet, les études présentées datant de 1998 et 2011, la mise à jour des données de trafic et de déplacement permettrait d'affirmer les mesures prises en faveur du bruit. Pour accompagner la mise en place du projet, la localisation des aires de covoiturage pourrait utilement intégrer une cartographie.

Plan d'Intervention et de Sécurité (P.I.S) : il est bien prévu qu'un tel plan sera mis en place pour l'activation des moyens d'interventions et de secours en cas d'incident ou d'accident sur la déviation.

La commission d'enquête relève, qu'à terme, il devra être rédigé et actualisé avec rigueur, les fiches réflexes devant être suffisamment claires afin d'être facilement lisibles et comprises par l'ensemble des intervenants.

Revêtement routier acoustique : certaines observations du public ont montré quelques inquiétudes quant aux nuisances sonores émises par la mise en service de la déviation projetée.

Des habitations proches (32 recensées) et des bâtiments industriels et commerciaux (18 recensés) seraient directement impactés sans la mise en place de dispositifs de réduction du bruit.

Le maître d'ouvrage a précisé, qu'à la suite de l'étude acoustique de 2018, sept zones demandent la mise en place d'écran acoustiques d'atténuation du bruit dont les critères techniques restent à définir.

Au-delà de ces « murs anti-bruit », le maître d'ouvrage apporte un élément nouveau à savoir qu'il s'engage, sous réserve de l'acceptation du gestionnaire futur des voiries concernées, à étudier l'opportunité d'appliquer un revêtement routier acoustique uniquement au niveau des échangeurs, c'est-à-dire au plus près des zones d'habitat et de travail.

La commission d'enquête considère ainsi que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les travaux nécessaires sur les secteurs les plus impactant, en termes de bruit de roulement, afin de protéger les populations de l'impact sonore.

Demi-échangeur de Saint-Sébastien-de-Morsent : de nombreuses contributions portaient sur une certaine incompréhension du public quant à la réalisation d'un seul demi-échangeur au bas de la commune de Saint-Sébastien-de-Morsent, en direction de Paris, la population souhaitant disposer d'un échangeur complet.

Le maître d'ouvrage confirme que, dans le cadre du projet présenté à l'enquête et pour respecter la Déclaration d'utilité publique, seul un demi-échangeur orienté vers Paris est prévu. Néanmoins, il précise que l'emprise foncière nécessaire à la réalisation d'un échangeur orienté vers Caen est acquise. Une réalisation future est par conséquent envisageable. Le maître d'ouvrage s'est également engagé, d'une part à intégrer le critère de durée d'indisponibilité sur la RD55 lors de la prospection d'entreprises en vue de réaliser ces travaux et, d'autre part, sur l'absence de travaux sur la RD129, hormis lors de l'interruption pour réaliser le demi-diffuseur.

La commission d'enquête relève la poursuite de la démarche par le maître d'ouvrage, démontrant par là-même sa volonté de dialogue et d'amélioration du projet initial.

Demi-échangeur d'Arnières-sur-Iton : des demandes similaires ont été formulées en faveur d'un échangeur complet à Arnières-sur-Iton, le projet ne prévoyant en effet qu'un demi-échangeur en direction de Paris.

Le maître d'ouvrage précise qu'il est techniquement impossible d'accéder à cette requête. En effet, un échangeur complet est irréalisable en raison de la topographie des lieux : proximité de l'Iton et de son Plan de prévention du risque Inondation, de la voie ferrée, du bâti de la rue de Chenappeville et de la RD 55.

Dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique en cours de validité, et avec l'appui des études de déplacements, le choix d'un demi-échangeur orienté vers Paris a donc été privilégié.

La commission d'enquête prend acte de ce choix.

Définition « échangeur dénivelé », « échangeur non dénivelé », « carrefour plan » : sur demande de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a fourni la signification aux termes suivants, employés dans le dossier soumis à l'enquête et sur le Mémoire en réponse :

- ✓ échangeur dénivelé : échangeur passant au-dessus ou en-dessous de l'axe principal ;
- ✓ échangeur non dénivelé : échangeur desservant l'axe principal au même niveau que celui-ci ;
- ✓ carrefour plan : intersection de deux routes à un même niveau altimétrique.

La commission d'enquête a estimé nécessaire ces précisions, essentielles en elles-mêmes en termes d'entrée et sortie sur une voie a fortiori express. Cet aspect avait fait l'objet de questionnement lors de l'enquête publique.

Cheminements doux (dont ex-chemin Potier), franchissement en mode doux des échangeurs dont celui de Saint-Sébastien-de-Morsent : le maître d'ouvrage indique que le projet de déviation sud-ouest prend en compte le principe de déplacement en cheminement doux entre Arnières-sur-Iton et Evreux mis en œuvre par la communauté d'agglomération Evreux Portes de Normandie.

Le PS8 (futur pont RD55) sera dimensionné afin d'accueillir une bande de roulement cycliste de part et d'autre des voies qui passera, ensuite, sous le pont SNCF. Elle longera, en toute sécurité, la bretelle de sortie d'Arnières-sur Iton jusqu'à l'accroche sur un départ d'itinéraire empruntant un cheminement forestier. De ce fait, l'élargissement entraîne l'impossibilité de créer une voie de circulation temporaire à l'Est pendant la construction du PS8.

Le maître d'ouvrage s'engage toutefois à échanger avec le gestionnaire de la voie douce pendant les travaux (EPN) et à diffuser aux riverains et aux usagers de la voie douce une information régulière sur l'évolution du chantier et des conséquences inhérentes aux travaux.

Le raccordement de la piste cyclable à la RD129, en direction d'Evreux au niveau de l'échangeur routier, s'effectuera par un passage supérieur au niveau du pont et par des passages inférieurs sous les bretelles de jonction.

La commission d'enquête considère que la proposition du MOA est de nature à sécuriser la traversée de l'échangeur par les piétons et cyclistes, et à assurer la continuité du cheminement doux vers Evreux. En parallèle, une réflexion globale devrait être menée par la communauté d'agglomération EPN sur la mise en place d'un réseau de transport collectif efficient.

Devenir des délaissés et aménagements paysagers au droit des échangeurs : le maître d'ouvrage apporte quelques précisions sur les délaissés, au terme de la réalisation de la déviation sud-ouest d'Evreux. Actuellement, les délaissés peuvent paraître très conséquents au niveau du chemin Potier mais le maître d'ouvrage précise que la plate-forme de la déviation sud-ouest n'est pas encore réalisée et que la bretelle de sortie vers Arnières-sur-Iton non matérialisée. A l'issue des travaux, les délaissés seront restitués en priorité aux précédents propriétaires. De ce fait, des reboisements et plantations ponctuels sont envisageables et qui viendront accroître les surfaces de compensations de boisement déjà prévues.

La commission a pris note que, lors de l'aménagement paysager final, le maître d'ouvrage proposera une mesure d'accompagnement en faveur d'une optimisation des surfaces plantées et boisées en s'appuyant sur l'expertise d'un architecte paysager. Le MOA s'engageant à présenter aux communes concernées des plans d'aménagements paysagers, la commission d'enquête estime qu'il exprime une réelle volonté de consensus et de coopération avec les collectivités pour concevoir au mieux ces aménagements avec l'expertise d'un architecte paysager.

Devenir du cimetière des Indigents, déplacement du calvaire : le maître d'ouvrage a fait part de volonté à prendre en compte le devenir du cimetière de l'hôpital psychiatrique de Navarre. Des échanges ont déjà eu lieu avec le service de l'archéologie de la DRAC. Une étude complète sera menée, en plusieurs étapes, afin d'appréhender au mieux la problématique sous tous ses aspects en collaboration avec l'hôpital, les familles et sur la base d'une recherche documentaire auprès de différents services d'archives. Par ailleurs, le déplacement du calvaire a bien été prévu.

La commission d'enquête prend acte de la volonté du maître d'ouvrage de s'emparer de cette problématique, qui a soulevé quelques inquiétudes de la part du public, mais regrette néanmoins que cette information n'était pas connue lors de l'enquête quoique le thème puisse être considéré comme non directement lié au volet « environnemental ».

Réduction de la vitesse entre échangeurs « de la forêt » et « d'Arnières-sur-Iton » ainsi que « de Saint-Sébastien-de-Morsent » - « de Parville » (90 km/h) : le maître d'ouvrage indique que la déviation sud-ouest a été étudiée avec un statut de route-express à 110km/h. Cependant, le franchissement de la vallée de l'Iton a été prévu à 90 km/h pour des raisons de géométrie et de visibilité ainsi que la traversée de la forêt, en descente entre l'échangeur de la forêt et l'échangeur d'Arnières-sur-Iton en tant que mesure de réduction d'impact sur la faune.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à étudier une limitation de vitesse à 90 km/h entre l'échangeur de Saint-Sébastien-de-Morsent et Parville en raison de la forte déclivité de la section et les effets positifs en terme de bruit. Ainsi, c'est une limitation discontinue à 90 km/h qui pourrait être appliqué sur la totalité de l'itinéraire entre l'échangeur de la forêt et l'échangeur de Parville.

La commission d'enquête considère le choix des vitesses très honorable et réellement adapté aux profils de la chaussée. Relevant toutefois que la majeure partie du tracé serait limité à 90 km/h, elle estime qu'il appartiendra à l'État de valider ou non ces vitesses si nécessaire.

Franchissement en mode doux échangeurs dont celui de Saint-Sébastien-de-Morsent : le raccordement de la piste cyclable à la RD129, en direction d'Evreux au niveau de l'échangeur routier, s'effectuera par un passage supérieur au niveau du pont et par des passages inférieurs (tunnels) sous les bretelles de raccordement.

La commission d'enquête considère que la proposition du MOA est de nature à sécuriser la traversée de l'échangeur par les piétons et cyclistes, et à assurer la continuité du cheminement doux vers Evreux.

Compensation des boisements détruits : avec 15 ha de boisement à réaliser dans le parc urbain de Cambolle, l'État reboisera au total plus de 50 ha accessibles au public, sans restriction, respectant ainsi l'obligation de compenser 2 ha pour 1 ha déboisé. De plus, il n'a pas été intégré les reboisements qui seront effectués le long du tracé de la déviation comme les talus et délaissés de terrains. Les boisements, qui seront effectués sur la base aériennes 105, seront accessibles à l'ensemble de ses personnels et pourront être considérés comme une continuité écologique avec les autres boisements proches.

La commission d'enquête relève, qu'à proximité des zones déboisées, la surface correspondra à plus de deux fois les obligations du MOA et ouverte au public.

Compensation zones humides et prise en compte du coffrage des piles : les surfaces de zones humides détruites par la construction des 10 piles du viaduc (cinq groupes de deux piles), représentant 55m² par pile, correspondent à la surface décaissée pour mettre en place un blindage rectangulaire (5m x 11m) de 2m de hauteur nécessaire pour réaliser la semelle de fondation de la pile (3.75m x 10.35m). Ce blindage des piles P1 à P5, qui permettra une tenue verticale des terres et donc une moindre consommation de surface au sol et fera office de coffrage, sera maintenu par un étalement de l'intérieur malgré une faible hauteur d'excavation (- 2m). A noter que les surfaces compensées représentent trois fois la surface détruite. Par ailleurs, les travaux de création de cette zone humide débuteraient après obtention de l'autorisation et dès que les conditions climatiques pour réaliser ces travaux seraient favorables.

La commission d'enquête, qui avait soulevé cette problématique, estime la compensation parfaitement conforme aux obligations du SAGE Iton.

Longueur du viaduc : le viaduc mesure 201m dans sa totalité mais, compte-tenu que la zone humide impactée par le viaduc est comprise entre les piles P1 et P5 soit 165m, c'est cette valeur qui est précisée dans le Mémoire en réponse. En effet, la zone comprise entre la culée C0 et la pile P1 est exclue (rivière Iton) ainsi que la zone comprise entre la pile P5 et la culée C6 (terrain défini comme zone non humide par le bureau d'étude chargé de cet inventaire).

La commission d'enquête, qui avait relevé cette particularité, considère comme levée l'éventuelle ambiguïté avec l'apport de ces précisions.

La Bondrée apivore, la Pie grièche écorcheur, l'Agrion de Mercure : en ce qui concerne le premier oiseau, le MOA associe le Groupement Ornithologique Normand (GON) afin de réaliser une étude spécifique pour en vérifier la présence dans le Bois du Roi.

La pie grièche écorcheur n'a été observée qu'en 2015 par le GON. Toutefois, le boisement du secteur de la Queue d'Hirondelle pouvant être favorable à ce type d'oiseau, le MOA s'engage à faire réaliser des relevés spécifiques par le groupement pendant 3 ans, au printemps et à l'automne.

Dans le même ordre d'idée, et si besoin selon les résultats de l'étude, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une nouvelle zone humide pour favoriser la préservation de l'Agrion de Mercure.

La commission d'enquête considère l'engagement du MOA comme de nature à rassurer les ornithologistes sur le suivi de l'Avifaune, et les démarches du maître d'ouvrage comme une valeur ajoutée aux études proposées dans le dossier de DAE, avec toujours la même volonté de participer à la protection et la préservation des espèces.

Parking du Calvaire : actuellement, ce parking sert à entreposer le bois des coupes effectuées dans la forêt. L'utilisation de ce parking public, et les difficultés de manœuvre des camions dédiés, ont amené le maître d'ouvrage à se tourner vers l'EPN, gestionnaire actuel, et l'ONF, une solution semblant se dessiner vers un autre emplacement de stockage.

La commission d'enquête prend acte de cette démarche qui devra aboutir rapidement pour des raisons relationnelles, environnementales et sécuritaires.

Protection acoustique habitat Chenappeville : dans le dossier d'enquête publique de 1998 était présenté une esquisse paysagère où figurait un merlon juxtaposé au bord Sud de l'infrastructure pour protéger du bruit occasionné par le trafic. À ce stade, le bassin n°2 n'était pas dimensionné et l'on ne connaissait pas encore son volume nécessaire. Ce merlon ne figure plus dans le projet présenté à enquête publique mais il est précisé que si un dispositif de protection acoustique s'avère nécessaire, il sera mis en place afin de respecter la réglementation en vigueur.

Sollicité sur ce point par la commission d'enquête, le maître d'ouvrage précise qu'il y a une confusion sur une vue paysagère intégrant ce merlon qui n'avait qu'un but strictement paysager et a, depuis, été ôté pour permettre l'emprise du bassin B2. Il est toutefois bien prévu un traitement acoustique de la rue de Chenappeville par deux protections de 145mx4m et 398mx4m.

La commission d'enquête toutefois invite le maître d'ouvrage à faire procéder à des mesures de bruit dès la mise en service de la déviation et, ultérieurement, régulièrement chaque année selon le volume de circulation et la période de transit.

Planning de travaux : le Mémoire en réponse rappelle le calendrier de principe des travaux en page 30/30.

Interrogé sur ce point, le maître d'ouvrage a confirmé à la commission d'enquête le respect même de la chronologie des actions, la durée des travaux ne pouvant que très peu varier en fonction d'aléas ponctuels.

II. CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Après avoir :

- ✓ porté une étude attentive et approfondie au dossier et éléments joints soumis à l'enquête publique, apprécié la problématique des impacts du projet sur l'environnement et la population, évalué les diverses observations, les orientations et motivations du porteur de projet et les avis émis, établi le Rapport d'enquête, exposé et développé ci-dessus les Conclusions assorties de commentaires ;
- ✓ effectué plusieurs visites sur le territoire, notamment sur les sites présentant des caractéristiques fortes afin d'assimiler les objectifs visés, de visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement naturel et de mieux appréhender le projet dans sa globalité, notamment les ouvrages envisagés ;
- ✓ évalué les enjeux, notamment la balance comparative avantages-inconvénients du projet dans son ensemble ;

Considérant que :

- ✓ l'ensemble du dossier contient les pièces réglementaires, que sa mise à disposition a été conforme aux prescriptions du Code de l'environnement, que la procédure d'information de la population et le déroulement de l'enquête publique ont permis à chacun de pouvoir s'exprimer et formuler ses observations ;
- ✓ l'étude du dossier et les recherches personnelles de la commission d'enquête révèlent de l'intérêt du projet soumis à enquête publique ;
- ✓ la commission d'enquête a été tenue informée de la totalité des observations formulées, les attentes du public étant parfaitement appréhendées ;
- ✓ le porteur de projet a su rester constamment à l'écoute des requêtes formulées par la commission d'enquête, marquant par là-même une volonté forte de présenter un dossier complet, en portant également une attention toute particulière au traitement des avis formulés et contributions déposées ;
- ✓ les avis des Services de l'Etat, des Personnes publiques et des Chambres consulaires, qui portaient un assez grand nombre d'observations-recommandations voire de réserves, ont été étudiés et traités par le maître d'ouvrage ;
- ✓ le nombre conséquent de contributions relevées et les moyens d'information/communication mis en place ne justifiaient pas d'une éventuelle prolongation d'enquête.

Au vu de ces considérations,

La commission d'enquête présente les RECOMMANDATIONS suivantes :

- ✓ La préservation de la ressource en eau se trouvant tout naturellement au cœur de l'enquête publique et, par voie de conséquence, de la légitime inquiétude d'une partie de la population, la commission d'enquête souhaite que **le maître d'ouvrage exprime clairement sa position quant à la protection même des dispositifs spécifiques de récupération/collecte des eaux**. Il s'agit ainsi de pouvoir garantir que tout sera mis en place afin que ces « caniveaux, cunettes » ne puissent être fortuitement détériorés, remettant en cause par là-même leur destination première. Sur l'ensemble du linéaire, et plus particulièrement sur le secteur de fond de vallée, la démonstration devra être faite que, d'une part ce dispositif conserverait sa destination première de collecte et d'évacuation et, que d'autre part le véhicule accidenté serait maintenu sur la chaussée en cas de renversement. (Pour exemple, et avec une gravité de conséquences variable, une pollution accidentelle pourrait survenir à la suite d'un déversement de matières dangereuses/polluantes consécutivement à un accident de la circulation, avec écoulement du produit par rupture de cuve et risque d'obturation du dispositif de récupération des fluides). L'action du dispositif de collecte devra être garantie et efficace face à une telle situation. L'Autorité de Police de l'eau devrait valider le choix de la technique retenue. La pose de glissières béton, de part et d'autre de la plate-forme routière, semblerait approprié.

En appui, la commission d'enquête souhaite que soit fourni un schéma de profils en travers de chaussées, actualisé au droit du remblai et des deux viaducs dans la vallée de l'Iton, afin de démontrer la prise de précautions renforcées spécifiques dans les périmètres de protection des captages et de traversées en surplomb des cours d'eau.

- ✓ Dans le même ordre d'idée, et toujours dans le but d'assurer au mieux la préservation en eau, Plan de secours et fiches réflexes devront être vérifiés et mis à jour.

- ✓ La sécurité de cyclistes et piétons, dans l'éventualité d'une traversée d'ouvrages routiers, devra faire l'objet d'une étude approfondie. Si besoin, la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à porter une réflexion sur les types de dispositifs envisageables au droit des traversées d'ouvrages (bandes de ralentissement, signalisation lumineuse, feux à déclenchement ponctuel, passages piétons...);
- ✓ Un cahier des charges rigoureux devra être mis en place à l'intention des entreprises intervenant en phase chantier afin d'éviter toute pollution des sols et des milieux aquatiques (superficiels, souterrains, zones humides) et une réelle attention sera portée sur la circulation des engins en vallée de l'Iton.

La commission d'enquête donne un **AVIS FAVORABLE**

à la **Demande d'autorisation environnementale**

relative au projet de la « Déviation Sud-Ouest d'EVREUX » porté par la **DREAL NORMANDIE**

TRANSMISSION DU RAPPORT D'ENQUETE :

Afin d'éviter de fragiliser l'enquête publique, le président de la commission d'enquête a informé très en amont les Services de la Préfecture de l'Eure et le Tribunal administratif de ROUEN sur la probabilité de remise des documents légèrement au-delà du délai des trente jours réglementaires.

Conformément à l'art. 10 de l'arrêté préfectoral, la commission d'enquête transmet :


- ✓ un exemplaire du Rapport et conclusions motivées assorties, ainsi que les Registres d'enquête et pièces annexées, à Monsieur le Préfet de l'Eure ;
- ✓ une copie du Rapport et des conclusions motivées à Monsieur le Président du Tribunal administratif de ROUEN.

A EVREUX, le 21 mai 2021

Monsieur Jean-Pierre Allaire
membre titulaire



Monsieur Serge de Sainte Maresville
membre titulaire



Monsieur Bernard Poquet
Président de la commission d'enquête

