

----- Message transféré -----

Sujet :[INTERNET] Projet de réaménagement du Carrefour RD 6154/ VC/27

Date :Mon, 7 Feb 2022 17:04:19 +0100

De :Danielle Biron

Pour :pref-projet-angerville@eure.gouv.fr

A l'attention de monsieur le commissaire enquêteur,

Veillez trouver ci-joint la contribution de l'association Evreux Nature Environnement à l'enquête publique concernant le projet cité en sujet de mail.

En vous demandant de bien vouloir l'annexer au registre de cette enquête, veuillez croire, monsieur le commissaire enquêteur en l'assurance de toute notre considération.

Pour Evreux Nature Environnement

La présidente: Danielle Biron

**Projet de réaménagement du carrefour
RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry
sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)**

Enquête publique – du 06 Janvier 2022 à 9 h au 07 Février 2022 – 18 h
Contribution de l'Association Evreux Nature Environnement
Observations déposées au registre numérique d'enquête publique

Porteur du projet et objectifs:

Le présent projet, porté par le conseil départemental de l'Eure, consiste à sécuriser le carrefour situé entre la route départementale 6154, la voie communale 27 et la rue du Bois Henry sur la commune d'Angerville-la-Campagne.

Le maître d'ouvrage envisage cette mise en sécurité par le biais de la création d'un « tourne à gauche », de la mise en place d'îlots directionnels, du redressement des voies adjacentes, de la mise à double sens d'une partie de la voie communale et par la création d'une nouvelle entrée au droit de l'entreprise PKB.

Le projet inclut par ailleurs la création d'une continuité douce entre le bourg et le hameau des Fayaux, situé au nord du carrefour.

Concertation avec le public :

Même si la concertation avec les habitants a eu lieu le 27 septembre 2018, on regrette que cela ait consisté par une présentation du projet une fois qu'il ait été choisi. Le département apportant des réponses au public, justifiées par des arguments techniques.

Ce n'est pas une concertation dans le sens voulu par le législateur".

La démarche d'évaluation environnementale implique une concertation continue avec le public. En dehors des élus concernés, le dossier ne fait aucune mention de concertation avec le public notamment s'agissant de l'examen des différents scénarios d'aménagement. Il suffit de se reporter aux pages 38 à 40 de l'étude d'impact pour constater que la consultation du public est intervenue en clôture des études des scénaris et que le public et la commune proposait un aménagement de type giratoire, en lieu et place de l'aménagement arrêté par le porteur du projet.

Périmètre de l'étude:

Ce périmètre d'étude est circonscrit sur 500 m autour du projet et écarte de la réflexion, la section rejoignant le giratoire des Fayaux, qui supporte également des accès et sortie directes sur l'emprise routière RD 6154 – Il suffit de se reporter au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal pour constater qu'il existe une zone d'activité « Les FAYAUX » avec des activités en service – Entreprise de transports BAZIRET – 40 tracteurs routiers, Concession OPEL, Fédération des chasseurs, Blanchisserie Industrielle, Station Service carburants et à côté de PKB un atelier de carrosserie automobiles.

Ces activités génèrent elles aussi des franchissements « tourne à gauche » et il semblerait équitable d'élargir le périmètre de la réflexion et ainsi agir sur la sécurité des usagers de la voie publique ,

ENE
la Présidente *J. Bruon*

**Projet de réaménagement du carrefour
RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry
sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)**

La RD6154 est l'axe permettant d'accéder à Evreux depuis le Sud du département et constitue également un itinéraire alternatif à la RN154 située légèrement plus à l'Est.

Des remontées de file sont constatées sur la RD6154 et sur la VC27, aux heures de pointe, du fait de l'échangeur avec les RN1013 et RN154.

Cet axe de communication supportant un trafic important (plus de 9 500 Trafic Moyen Journalier Annuel dont 3,5% de PL, source DREAL 2017) est classé comme axe à grande circulation.

Cette section de la RD 6154, qui draine la migration de la population du SUD de l'Eure vers l'agglomération d'Evreux est sans ambiguïté une des entrées de la Ville, et la réflexion de l'aménagement ne peut se concentrer sur une zone limitée mais plutôt sur une section élargie pour retrouver fluidité et sécurité par tous les usagers accédant ou empruntant la dite voie publique.

Evreux Portes de Normandie, la Commune d'Angerville la Campagne devraient s'impliquer plus dans la négociation pour convaincre le Département, que le périmètre d'étude est réduit à sa plus simple dimension, et qu'au contraire cette « entrée de ville » doit être aménagée avec des caractéristiques de mobilités partagées par les usagers pour qu'elle devienne un marqueur qualitatif de son identité ,

L'utilité publique :

L'historique des divers échanges entre le porteur du projet, l'agglomération Evreux Portes de Normandie, la Commune d'Angerville la Campagne affichent que les études d'aménagement ont été déclenchées à la suite d'une sollicitation individuelle à l'initiative de la Société PKB -

Ainsi, la mise en place de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique conjointe à l'enquête parcellaire relative au projet devient une réponse ponctuelle au profit d'un seul riverain de la dite voie publique , alors que les motivations et le principe de déclenchement de la procédure doit s'appuyer sur des évaluations revenant aux autorités publiques.

L'utilité publique semble difficilement justifiable en l'état actuel et il suffit de se reporter à l'étude d'impact page 33 qui recense l'accidentologie sur les cinq dernières années pour écarter un critère objectif pouvant devenir qualificatif de l'utilité publique. Je cite :

« La cause de ces deux accidents relève du comportement des usagers et non par un manque de sécurité au droit du carrefour entre la RD.6154 et la VC.27 »

Scénario étudiés : L'étude d'impact évoque 4 scénaris et développe les avantages et les inconvénients pour faire émerger le projet retenu par la Conseil Départemental de l'Eure .

Le 27 Septembre 2018, lors de la seule réunion de présentation et de concertation avec le public, les riverains ont exprimé leurs désaccords sur le réaménagement du tourne-à-gauche et auraient souhaité la mise en place d'un giratoire. Certains habitants s'inquiétaient également de l'ouverture à double sens d'une partie de la rue du bois Henry, permettant l'accès à l'entreprise PKB, évoquant le risque que certains automobilistes ne respectent pas le sens interdit.

L'option « giratoire » a été écartée littéralement par le Département, sans approfondir techniquement le principe de réalisation ou non réalisation et d'en développer les divers avantages et les inconvénients.

**Projet de réaménagement du carrefour
RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry
sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)**

Cette solution, en dehors de toute considération économique aurait eu l'avantage de symboliser l'entrée d'agglomération d'une part, de marquer un passage à une vitesse réduite, d'interdire tout franchissement des sens de circulation entre le carrefour VC 27 et le carrefour des Fayaux, par une signalisation horizontale ou un obstacle infranchissable.

En retenant ce principe de circulation, l'accessibilité des riverains à la voie publique est organisée par des tourne à droite et tout cisaillement de circulation devient impossible.

Ce principe apporte au moins deux réponses qualitatives :

- le traitement de l'entrée de ville
- une sécurisation totale de l'accessibilité de TOUS les riverains

Servitudes publiques :

Dans la version retenue par le Conseil Départemental de l'Eure, le projet :

- empiète sur un espace naturel grevé d'une servitude « espace boisé classé »
- intercepte des indices de cavités souterraines -

Pourquoi le choix de déboiser une surface importante – 1 350 m² sur une surface totale de 8 950 m² d'espace boisé classé (chênaie) au PLUi-HD a été préféré à une imperméabilisation des sols ? d'autant plus que les contre allées seraient réalisées sur les accotements existants constitués de fossés. Bien que la solution n° 1 qui a été préférée, fasse l'objet d'une compensation (reboisement sur la parcelle située en face), elle n'emporte pas notre adhésion car les inconvénients l'emportent largement du point de vue environnemental .

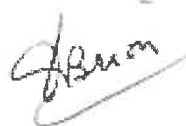
Impacts environnementaux :

Des impacts notables potentiels sur un boisement identifié en espace boisé classé et sur un corridor écologique recensé au schéma régional de cohérence écologique de Normandie – SRCE -

Mesures ERC :

Dans l'étude d'impact jointe à la procédure, le chiffrage financiers des mesures compensatoires est absent.

L'obligation de compenser les atteintes à l'environnement n'est pas nouvelle. Elle a été instaurée en 1977 par le décret d'application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, laquelle est à l'origine des études d'impact. Aux termes de l'article 2 de ce décret, l'étude d'impact devait comporter notamment : « [...] 4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes [...] ». L'obligation de compensation environnementale est donc, dès son origine, une solution subsidiaire, qui n'intervient que dans l'hypothèse où les mesures prises pour éviter et réduire le risque sont insuffisantes pour empêcher une atteinte notable à l'environnement. Cette obligation a été ensuite précisée par le ministère de l'Environnement en mars 2012(1), puis en octobre 2013(2), au travers de la doctrine « éviter, réduire, compenser ».
(ex : suppression de surface naturelle boisée identifiée comme telle au document d'urbanisme- corridor écologique)

ENE 

**Projet de réaménagement du carrefour
RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry
sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)**

CONCLUSION :

L'utilité publique du projet d'aménagement devient un artifice pour gérer l'accessibilité à la voie publique exclusivement au bénéfice d'un riverain - PKB -

Le périmètre de la réflexion écarte une notion prévalente : barreau de voirie d'entrée de ville dont les aménagements respectent la Loi mobilités .

Physiquement la qualité de l'aménagement viendra identifier et renforcer l'attractivité de la cité.

Le maintien :

- de la totalité de l'espace boisé,

- dans un bon état de conservation des populations animales et végétales locale

sont, de notre point de vue, prioritaires sur la non imperméabilisation des sols des accotements de la route qui de toute façon sont destinés à l'aménagement de la route. L'intérêt écologique des dépendances routières ne peuvent être avancées pour rejeter un scénario.

Certes, les variantes n°2 et n°3 permettent de répondre aux objectifs du projet, cependant les deux ont été écartées au prétexte que les contre-allées augmenteraient l'imperméabilisation des sols.

La raison avancée sert visiblement le Maître d'Ouvrage pour écarter de facto les scénarios 2 et 3.

Pour ENE
Environnement Nature Environnement
la Présidente *J. Brun*