

DÉPARTEMENT DE L'EURE

---o-O-o---

Commune d ANGERVILLE LA CAMPAGNE

Projet de réaménagement du carrefour situé entre le RD6154, la VC 27 et la rue du bois Henry sur le territoire de la commune d'Angerville-la-Campagne.

Enquête publique conjointe

- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- Enquête parcellaire

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Rédacteur	Diffusion
JEAN-PIERRE ALLAIRE Commissaire enquêteur	Original et reproductible : <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Préfecture de l'Eure Copie : <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Tribunal Administratif de Rouen<input type="checkbox"/> Le commissaire enquêteur

SOMMAIRE

1- OBJET DE LA DEMANDE.....	3
2- PRINCIPALES REFERENCES REGLEMENTAIRES.....	5
3- L'ORGANISATION ET LE DÈROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	5
3-1 Objet de l'enquête publique.....	5
3-2 Désignation du commissaire enquêteur.....	5
3-3 Préparation de l'enquête.....	5
3-4 Décision de procéder à l'enquête.....	6
3-5 Mesures de publicité.....	6
3-6 Composition du dossier d'enquête.....	6
3.7 Modalités de consultation du public	6
3-8 Visite des lieux.....	6
3-9 Formalités de fin d'enquête.....	7
3-10 Procès verbal des observations.....	7
3-11 Réponses du maître d'ouvrage	7
3-12 Date de remise du rapport	7
4- EXPLICATION DETAILLÉE DU PROJET.....	8
5- OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE.....	10

1 ° OBJET DE LA DEMANDE

Le conseil départemental de l'Eure souhaite modifier le carrefour de la départementale RD6154 avec la VC 27 et la rue du bois Henry, le croisement de ces routes se fait avec un angle de 45°, le projet consiste à faire en sorte que le débouché de la VC 27 et de la rue du bois Henry soit perpendiculaire à la RD 6154.

Aménagement actuel du carrefour :



Projet retenu :



La solution techniquement, environnementalement et économiquement la plus adaptée consiste en la création d'une entrée/sortie sur la rue du bois Henry pour l'entreprise PKB et un réaménagement sur place du carrefour en tourne à gauche.

Il convient de réaliser :

- Une entrée/sortie pour l'entreprise PKB avec raccordement sur la rue du bois Henry ;
- Des îlots directionnels complètement bordurés dans le carrefour ;
- Une réduction de la vitesse avec le passage en agglomération du carrefour ;
- Une piste cyclable qui viendra se raccorder au tronçon déjà réalisé par la commune ;
- Une sécurisation pour la traversée des piétons avec la mise en place d'un refuge au sein de l'îlot central permettant une traversée en deux temps de la départementale ;
- Le défrichage d'une partie du bois (environ 8%) ;
- Le rétablissement de l'accès du stand auto et du cheminement agricole.

L'entrée/sortie, uniquement dévolue à la desserte de PKB, permettra de sécuriser les accès du site.

Le bordurage du carrefour permet de sécuriser les usagers en attente de tourne à gauche et de créer un effet entonnoir en réduisant la largeur de chaussée et donc réduire la vitesse.

Enfin, la rue du bois Henry, fonctionnement actuellement en sens unique de circulation passera en double sens uniquement jusqu'à l'entrée/sortie de l'entreprise PKB.

Afin de pouvoir réaliser ce projet une enquête publique est nécessaire, celle-ci porte à la fois sur la déclaration d'utilité publique du projet, et sur l'identification des parcelles à acquérir par la collectivité par voie amiable ou à défaut par voie d'expropriation (enquête parcellaire).

2- PRINCIPALES REFERENCES REGLEMENTAIRES ET CADRE JURIDIQUE :

- **Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :**
- Lorsque l'opération pour laquelle la DUP est demandée, est susceptible d'affecter l'environnement (au sens de l'article L123-2 du Code de l'environnement), l'enquête est alors régie selon les dispositions de ce Code.

Les textes applicables sont :

- l'art. L121-1 à L122-7 du Code de l'expropriation
 - l'art. R 111-1 à R 112-27 du Code de l'expropriation,
 - l'art. L123-1 à L123-18 du Code de l'environnement,
 - l'art. R123-1 à R123-27 du code de l'environnement.
 - **Enquête parcellaire :**
- L'enquête parcellaire vise à la -détermination des parcelles à exproprier
-recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels.
- L'article 545 du Code civil
 - Les articles L.423 et suivants du Code de l'expropriation
 - Les articles R131-1 à R131-14 du Code de l'expropriation.

3 ° ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3-1 Objet de l'enquête publique:

L'enquête publique a pour objet d'informer de la façon la plus large et la plus complète la population de la commune concernée par ce projet et de connaître son opinion, de recueillir ses appréciations, ses suggestions et ses contre-propositions.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur sont prises en considération par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre la décision.

3-2 Désignation du commissaire enquêteur :

Par arrêté du 15 novembre 2021 du Président du Tribunal Administratif de Rouen, j'ai été désigné pour Conduire cette enquête.

3-3 Préparation de l'enquête

J'ai rencontré Mme Olivier en préfecture d'Evreux qui m'a remis le dossier et nous avons fixé les dates d'enquête.

Le 26 novembre au conseil départemental Mme Brigitte Belon, M Fabrice Rimbeuf et M Guy Dossang, maire d'Angerville m'ont présenté le projet.

3-4 Décision de procéder à l'enquête:

Par arrêté préfectoral du 19 novembre 2021 Monsieur le préfet de l'Eure a décidé de lancer cette enquête.

3-5 Mesures de publicité :

➤ Presse :

Les annonces légales ont été publiées dans la presse plus de 15 jours avant le début de l'enquête, une deuxième annonce a été publiée dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.

- Avis au public paru le 14/12/2021 et le 11/01/2022 dans Paris Normandie
- Avis au public paru le 10/12/2021 et le 07/01/2022 dans La Dépêche.

➤ Affichage :

L'arrêté de mise à l'enquête a été apposé, sur des panneaux à proximité du carrefour et sur les panneaux d'affichage de la commune d'Angerville, un constat montrant que l'affichage était en place en date du 14/12/2021 a été un contrôle supplémentaire a été effectué par les services du département le 24/12/2021 tous les panneaux étaient encore en place.

➤ Information locale : une information a été publiée sur le journal d'information municipal (La Gazette) de décembre 2021.

➤ Mise en ligne du dossier : le dossier était consultable à partir du 16 décembre 2021 sur le site de la préfecture de l'Eure à l'adresse suivante : <https://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Consultations-et-enquetes-publiques/Enquetes-publiques/Angerville-RD6154-VC27-rue-du-Bois-Henry>

3-6 Composition du dossier d'enquête :

- 1 Notice explicative
- 2 Demande d'enquête établie par le Conseil Départemental
- 3 Délibération de la commission permanente du Conseil Départemental
- 4 Plan de situation
- 5 Plan général
- 6 Résumé non technique de l'étude d'impact
- 7 Etude d'impact
- 8 Décision après examen au cas par cas
- 9 Avis de la MRAE
- 10 Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE
- 11 Avis du SPRATT
- 12 Etat Parcellaire
- 13 Plan Parcellaire
- 14 Arrête préfectoral d'ouverture d'enquête
- 15 Avis d'enquête publique
- 16 Copie des publications dans la presse

3-7 Modalités de consultation du public:

Le dossier pré cité le registre d'enquête pour déclaration d'utilité publique coté et paraphé par le commissaire enquêteur et de registre pour enquête parcellaire coté et paraphé par Monsieur le Maire d'Angerville la Campagne, ont été tenus à la disposition du public à la Mairie d'Angerville la campagne du 6 Janvier 2022 au 7 février 2022, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie :

- le lundi, et le vendredi de 9h h a 12h et de 14h à 17h

- le mardi, le mercredi, et le jeudi de 14h à 17h

L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante, le commissaire enquêteur a été installé dans la salle de réunion de la mairie pouvant recevoir plusieurs personnes sans difficulté et accessible à tous les publics.

Les mesures de protection liées au COVID ont été mises en place par la commune.

Date	JOUR	LIEU	HEURE
6 janvier 2022	Jeudi	Mairie	14h00 à 17h00
14 janvier 2022	Vendredi	Mairie	9h00 à 12h00
19 janvier 2022	Mercredi	Mairie	14h00 à 17h00
25 janvier 2022	Mardi	Mairie	14h00 à 17h00
7 février 2022	Lundi	Mairie	15h00 à 18h00

3-8 Visite des lieux:

Le 26 novembre 2021 je me suis rendu à Angerville sur le lieu du projet.

3-9 Formalités de fin d'enquête :

J'ai clos le registre de demande de déclaration d'utilité publique le 7 février à 18h. Le registre d'enquête DUP contenait dix (10) observations déduction faite des observations déposées en double à la fois en Mairie et par messagerie

Monsieur le maire a clos le registre d'enquête parcellaire le 7 février 2022 à 18h. Le registre d'enquête parcellaire contenait une (1) observation (observation déposée à la fois en Mairie et par messagerie)

J'ai alors emporté avec moi toutes les pièces du dossier officiel, en vue de l'établissement de mon rapport d'enquête et de mes conclusions.

3-10 Procès verbal de synthèse :

J'ai remis au maître d'ouvrage le 14 février 2022 le procès verbal des observations

3-11 Réponses du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage, par courriel adressé à la préfecture d'Evreux le 03 mars 2022 a demandé un report de son délai de réponse.

En conséquence un arrêté complémentaire a été pris pour permettre de prolonger ce délai ainsi que le délai de remise du rapport jusqu'au 7 avril 2022.

J'ai reçu par courrier daté du 17 mars 2022 le 23 mars 2022 les réponses du maître d'ouvrage.

3-12 Remise du rapport :

J'ai déposé le 5 avril 2022 mon rapport en préfecture d'Evreux accompagné d'une version numérique.

4 EXPLICATION DETAILLEE DU PROJET

Enquête DUP.

La RD 6154 qui relie Evreux à Nonancourt traverse les communes d'Angerville la campagne, Thomer-la-Sôgne, Marcilly-la-Campagne assure des fonctions de desserte locale (trajet domicile - travail), mais également des fonctions de transit de véhicules souhaitant reprendre l'ex-RN13 en empruntant le centre d'Evreux dans l'attente de la mise en service de la déviation sud-ouest d'Evreux prévue à l'horizon 2026.

Le Département a été saisi par courrier en date du 15 juillet 2016 par les conseillers Départementaux, Mme Diane LESEIGNEUR et M. Xavier HUBERT, pour étudier le carrefour de la RD6154 et de la VC27 sur la commune d'Angerville-la-Campagne.

Puis par courrier en date du 28 juin 2017, l'entreprise PKB a saisi le Département afin que soit étudié la sécurisation de l'accès de son site pour la situation actuelle mais aussi future en vue de leur développement.

Un diagnostic de faisabilité et d'opportunité a été réalisé en janvier 2017 pour ce carrefour.

Suite à ces études le projet, compte tenu de l'article R122-2 du Code de l'environnement devait être soumis à étude d'impact au « cas par cas ». Par décision du 23 novembre 2018 la préfète de Normandie a indiqué qu'il était nécessaire de soumettre à évaluation environnementale le projet et donc de réaliser une étude d'impact. Un recours gracieux du département de l'Eure auprès de la préfète a été rejeté le 14 mars 2019.

Une étude d'impact a été réalisée (dossier de plus de 400 pages) accompagnée d'un résumé non technique de 132 pages.

Diverses variantes de modification du carrefour et de la desserte d'Angerville ont été étudiées, l'impact sur l'environnement, et en particulier les effets du déboisement de 1388m² ont été étudiés.

La solution retenue a été présentée le 20 octobre 2017 aux élus par DGS du Conseil Départemental. Le PLU de la commune prévoit un emplacement réserve sur une partie du Bois Henry pour réaliser cet aménagement routier.

Enquête Parcelaire

L'ensemble des propriétaires (ou de leurs ayants droits) ont reçus un courrier recommandé expédié par les services du Département dans les délais prévus par la réglementation. Toutes les personnes ont accusé réception de ce courrier.

5-OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE

A – Observations des intervenants reportées sur le registre :

N° observation Identité du (des) demandeur(s), date	Objet de l'observation (demandeur)
---	------------------------------------

Observation n°1 M Karin Mascline Angerville la Campagne 14/01/2022	<p>1-Prolonger le cheminement piéton jusqu'à la zone de fin de travaux sur la RD afin d'éviter de refaire la zone dans le futur.</p> <p>Aujourd'hui beaucoup de piétons empruntent la départementale dans les deux sens pour partir à Evreux ou à la station Total (co-voiturage), ou les jeunes qui viennent d'Evreux pour jouer au football au stade d'Angerville.</p> <p>2 Prévoir peut-être des enrobés phoniques afin de ne pas entendre le passage des véhicules roulant sur la RD. Les habitations du nouveau lotissement (le pré aux fraises) sont notamment plus concernées.</p> <p>3 Prévoir peut-être un carrefour à feux tricolores ou un rond-point afin de réguler la circulation aux heures de pointes.</p>
--	---

Réponse du Maître s'ouvrage :

1 – Le projet ne prévoit pas de cheminement le long de la RD pour des raisons de sécurité. Il n'est pas opportun de créer un cheminement sans destination précise et qui n'aboutirait "nulle part". L'objectif du projet vise plutôt à favoriser les modes doux suivant le plan de desserte envisagé par l'agglomération.

2 – les zones urbanisées ne sont pas classées en Zone de Bruit Critique. L'aménagement ne conduisant pas à une augmentation du niveau sonore de plus de 2dB(A), il n'y a pas d'obligation de prévoir des enrobés phoniques. Toutefois, le renouvellement des enrobés apportera un meilleur confort acoustique.

Concernant l'urbanisation future, les zones urbanisables sont également en dehors de la ZBC.

De plus l'infrastructure étant existante, il appartient aux futurs aménageurs de prendre en compte les éventuelles contraintes sonores. La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ainsi que le code de l'environnement (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43) précisent que, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire. Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est juridiquement opposable et doit être reporté en annexe des documents d'urbanisme. Il ne modifie pas les règles de constructibilité des terrains. Toutefois, pour les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels venant s'édifier dans les secteurs classés, des isollements de façade sont exigés.

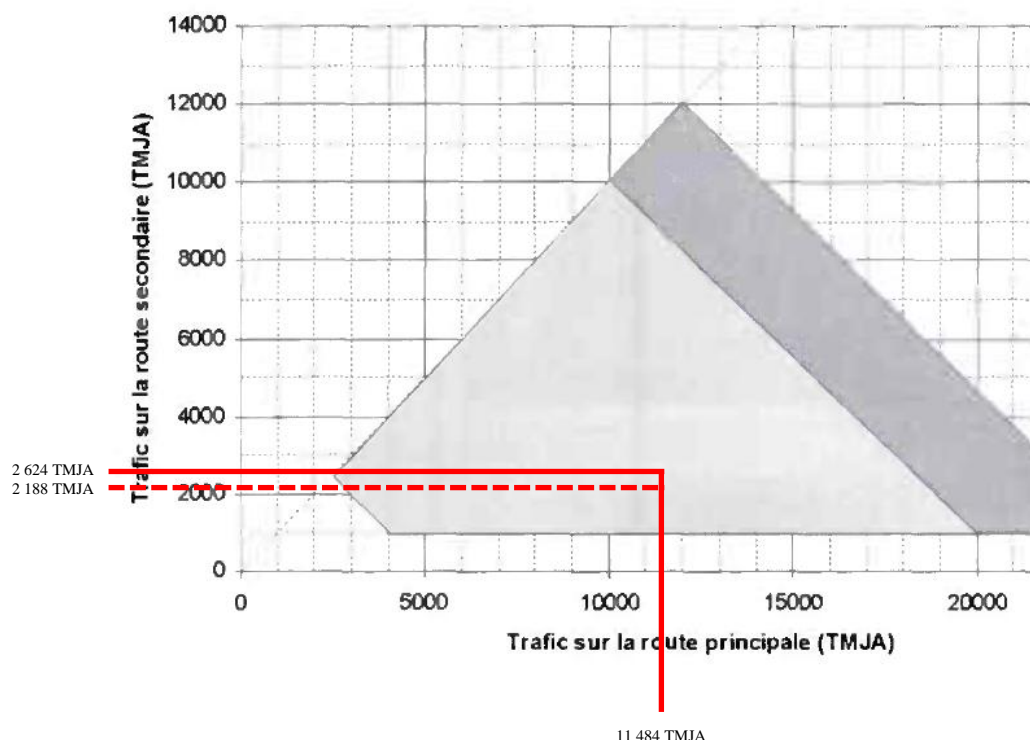
3 – Une étude a été réalisée concernant la mise en place de feux au droit du carrefour. Il en ressort qu'en termes de fonctionnement, la mise en place d'un carrefour à feux ne permet pas d'obtenir une nette amélioration des conditions de circulation le matin.

En outre, à plus long terme, la déviation Sud-Ouest d'Evreux devrait délester la RD6154 et améliorer le fonctionnement du carrefour avec la RN1013. En conséquence, les remontées de file notables le matin devraient être moindres et les mouvements tournants depuis la VC27 et la rue du Bois Henry facilités pour s'insérer dans le flux principal.

Concernant l'éventualité d'un giratoire, ce dernier ne se justifie pas au vu des trafics actuels. Conformément au graphique ci-dessous extrait du guide d'aménagement des carrefours interurbains (SETRA 1998), les données de trafic sur les axes RD.6154 et VC.27 entraînent un positionnement bas signifiant qu'un giratoire serait un aménagement surdimensionné au regard du trafic constaté.

Fig. 2 — Domaine d'emploi des giratoires du point de vue du trafic.

Pour une route de type « R » à 2 ou 3 voies.



De plus, il y a lieu de rappeler la présence du giratoire des Fayaux à 660 m et du giratoire RD.6154/RD.51 à 950 m du carrefour objet de l'étude. Un giratoire au carrefour RD.6154/VC.27 générerait une succession de trois giratoires sur une distance inférieure à 2 km (milieu interurbain). Cet aménagement supplémentaire aurait pour conséquence un mauvais fonctionnement sur l'itinéraire aux heures de pointe.

Qui plus est, la mise en place d'une interdiction de franchissement de la RD.6154 entre le giratoire des Fayaux et l'intersection ne ferait qu'amener du trafic supplémentaire dans ce giratoire en risquant d'augmenter le phénomène de remontée de files aussi bien sur la RD.6154 que sur les voies communales.

Avis du commissaire enquêteur : Je note la réponse du maître d'ouvrage qui considère que la création d'un rond point sera source de plus d'inconvénients pour la circulation sur la RD 6154 qu'un carrefour classique.

Observation n°2

M MAUTY Gilles
Angerville la
Campagne
25/01/2022

- 1 - Suppression de la voie d'accélération Angerville /Evreux est une erreur, cela va bloquer les véhicules venant d'Angerville.
- 2 - Le tourne à gauche en venant de Damville va permettre d'emprunter la rue du Bois Henry afin d'éviter le bouchon sur la Départementale, je souhaite que le sens interdit de la rue du bois Henry reste présent, seul l'accès aux bus reste.

	<p>3 – Mise en place d'un système interdisant l'accès de la rue du bois Henry à tous les véhicules après la société PKB ? seul l'accès doit être réservé aux bus.</p>
	<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u></p> <p><i>1 – La voie d'insertion n'est pas conforme aux normes techniques en la matière. Il est donc nécessaire de la supprimer pour être conformité dans le cadre de ce nouvel aménagement.</i></p> <p><i>2 – La rue du Bois Henry est maintenue en sens unique sauf bus. La rue sera en double sens uniquement sur les 25 premiers mètres pour l'accès à l'entreprise PKB.</i></p> <p><i>3 –Au-delà de l'accès à l'entreprise PKB, la voirie est réduite à 4m de large sur 50 m pour interdire, à l'exception des bus, le double sens de circulation compte tenu du sens interdit.</i></p>
	<p><u>Avis du commissaire enquêteur :</u> Il aurait été souhaitable de préciser qu'elle est la norme en matière de création de voie d'insertion.</p>

B - Observations reçues par courrier :

<p>Observation n° 3</p> <p>Note du conseil municipal d'Angerville la Campagne du 03 février 2022</p>	<p>Depuis de très nombreuses années le conseil municipal d'Angerville a demandé au département de l'Eure la sécurisation du carrefour entre la RD 6154 et la VC 27 en tenant compte des objectifs suivants :</p> <ol style="list-style-type: none">1) Faciliter les insertions sur la RD61542) Faciliter les mouvements d'entrée dans la commune venant d'Evreux3) Sécuriser les accès aux entreprises qui se situent le long de la RD61544) Sécuriser la traversée des piétons et vélos <p>Pour rappel les comptages automatiques du trafic du mercredi 27 novembre au mardi 3 décembre 2019 en TMJO trafic Moyen Journalier Ouvrés donnent les informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none">1) RD 6154 Nord près de 15200 véhicules / jour dont 1347 PL2) RD 6154 Sud 1300 véhicules / jour 1288 PL3) VC 27 2800 véhicules /jour dont 133 PL. <p>La commercialisation de 110 logements libres de constructeur d'ici à six ans va générer une augmentation importante du trafic sur la VC27.</p> <p>Le développement du bourg d'Angerville et l'accroissement du trafic routier au sud d'Evreux rendent de plus en plus difficile l'accès vers Evreux depuis le bourg d'Angerville aux heures de pointes, de plus de nombreux piétons traversent la RD dans ce secteur y compris les collégiens qui utilisent le transport scolaire via la ligne T6 du Trans urbain qui traverse cette RD à plusieurs reprises.</p> <p>En janvier 2017 les services du département ont présenté un diagnostic de faisabilité comportant 3 scénarii,</p> <ol style="list-style-type: none">1) Un aménagement du tourne à gauche avec ilots directionnels en dur à la place du marquage au sol en peinture coût estimé (150 000 €).2) La création d'une nouvelle voie à la place du chemin rural à l'est du bourg permettant une extension de la zone d'activités des Fayaux coût estimé (350 000 €)3) La création d'un giratoire coût estimé (550 000 €). <p>Cette dernière solution qui répondait aux attentes de la mairie a été écartée par le département considérant que le trafic de la VC 27 ne justifiait pas un giratoire et aussi pour des raisons économiques.</p> <p>En décembre 2017 nouvelle proposition du département prévoyant une contre-allée devant l'entreprise PKB rejeté par l'entreprise qui demande dans le cadre de son extension un nouvel accès par la rue des Ecrailles.</p> <p>Cette demande a conduit le département à revoir son projet en proposant un nouveau carrefour avec un croisement à angle droit de la VC 27 et intégration d'un</p>
---	---

	<p>chemin piétons mais supprimant la voie d'insertion venant d'Angerville vers Evreux coût estimé (260 000 € + 40 000 € pour le chemin piétons)</p> <p>Ce coût de 300 000 € sera soumis à convention entre l'agglomération Evreux Portes de Normandie et le département à raison de 50% du coût pour chaque et 25 000€ pour l'entreprise PKB.</p> <p>Le maire et son conseil demande expressément au département le maintien de la voie d'insertion car sa suppression risque d'entraîner des remontées de files importantes vers le bourg. Le département n'est pas favorable mais si la suppression engendre une remontée de file sur le VC27 elle sera remise en place. Remarque de la mairie autant la laisser et regarder ce que cela apporte.</p> <p>En octobre 2018, réunion d'information à la population d'Angerville la campagne, tous les habitants présents insistent sur le maintien de la voie d'insertion, le département précise que cet aménagement n'est pas réglementaire, mais il est décidé qu'un test de suppression par balises soit réalisé pour s'assurer s'il est opportun de la supprimer et aux vues des constats la décision de son maintien ou sa suppression sera prise. Ce test n'a pas été réalisé par le département malgré la demande de la commune.</p> <p>En conclusion</p> <p>Le projet soumis à l'enquête publique ne reprend pas les observations faites lors de la présentation du projet, la voie d'insertion est supprimée, le carrefour comporte 2 stops sur la voie communale qui rendront encore plus difficile l'accès vers Evreux et la traversée de la RD 6154 par le bus T6.</p> <p>La commune reste favorable au réaménagement de ce carrefour et aux acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation, mais un complément d'études reste indispensable pour améliorer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 La sécurité des transports scolaires et en commun 2 La liaison douce entre le Bourg et le hameau des Fayaux (ex feu pour piétons) 3 La fluidité du trafic depuis le bourg vers Evreux. <p>Il apparaît également nécessaire d'affirmer l'estimation des travaux car le dossier comporte des chiffres contradictoires, dans le rapport 2021-C04-5-9 l'estimation est de 671 550 € TTC alors que dans la note descriptive l'estimation des travaux est de 415 000 € TTC et de 17 174 € HT pour les acquisitions foncières, cet écart de plus de 50 % interpelle et remet en cause l'argument économique sur la réalisation d'un giratoire.</p> <p>Pour le conseil après en avoir débattu au cours de la séance du 2 février 2022 la meilleure réponse reste celle d'un giratoire urbain avec feu pour piétons.</p>
	<p><i>Réponse du Maître d'ouvrage :</i></p> <p><i>Le giratoire n'a pas été retenu compte tenu des trafics constatés sur les axes concernés et suite aux échanges que le Département a eu avec la commune. La liaison douce a été prévue pour le cheminement piéton conformément aux souhaits de la commune. La possibilité de réaliser une voie douce de 2,5 m minimum pour la cohabitation avec les vélos va être étudiée, la demande</i></p>

	<p><i>étant fondée. Cette largeur est tout à fait adaptée pour un trafic de 800 passages par jour en application du guide technique des vélos routes et voies vertes en Région centre ALTERMODAL de mars 2006.</i></p> <p><i>Cependant, des acquisitions foncières supplémentaires seront probablement nécessaires.</i></p> <p><i>La mise en place d'un feu pour piétons est envisageable sous réserve que la commune en prenne la gestion ultérieure.</i></p> <p><i>Les études menées ont démontré que la solution d'un carrefour sans feux de circulation était la meilleure solution pour le trafic existant et futur.</i></p> <p><i>S'agissant de l'enveloppe financière du projet, en 2017, au stade esquisse, les travaux avaient été estimés à 390 000 € HT. Le projet a évolué avec les années (cheminement piéton, barrières urbaines, largeur et dévoiement de la chaussée pour ramener les voies perpendiculairement à la voie principale, ce qui nécessite la réalisation de structures neuves importantes...) et les quantités ont pu être définies précisément avec les plans réalisés en 3d. De plus, les prix unitaires ont été ajustés aux coûts actuellement constatés depuis un an. Avant consultation des entreprises, le projet a été estimé à 488 000€HT hors acquisitions foncières. Le montant de la convention de participation sera adapté, le cas échéant, avec le montant réel des travaux et l'ajout de la voie mode doux. Le coût d'un giratoire est de l'ordre de 720 000.00 € HT car, celui-ci devra également intégrer la réalisation d'un ilot sur 580 m de façon à supprimer tous les mouvements de cisaillement avec pour contrainte une difficulté dans la desserte des entreprises et riverains.</i></p> <p><i>Pour autant, le projet tel qu'arrêté à ce jour ne prend pas en compte les projets de lotissements pour lesquels il doit être recherché une desserte via les giratoires existants et projetés au nord et au sud de la RD 6154.</i></p> <p><i>Le régime de priorité par stop peut être revu par la mise en place d'un "cédez le passage" mais la voie d'insertion n'est quant à elle pas règlementaire.</i></p> <p><u>Avis du commissaire enquêteur</u> : Les projets de lotissements sont très proches du carrefour objet de l'étude et fatalement les habitants de ces lotissements utiliseront ce carrefour, une étude complémentaire compte tenu de l'augmentation probable de trafic sera nécessaire. Il est illusoire de penser que les nouveaux habitants se dirigeront vers le rond point situé plus au sud du carrefour objet de cette enquête pour prendre la RD 6154 et se rendre vers Evreux.</p>
<p>Observation n°4 Courrier de M Joël Godefroy 27930 Angerville-la- Campagne 07/02/2022</p>	<p>Tel que présenté ce projet bénéficie uniquement à l'entreprise PKB. En revanche les modifications envisagées n'améliorent aucunement les conditions de circulation de ce carrefour, voire, les aggravent sur deux points notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le premier concerne le passage piétons qui travers la RD6154. Les bus trans-urbains en provenance d'Evreux marquent un arrêt rue du Bois Henry et de nombreux passagers descendent à cet endroit et doivent traverser la RD6154 pour rejoindre leur logis dans la zone densément peuplée du bourg. Il faut noter que cette zone est en

pleine expansion, en conséquence les utilisateurs des bus seront à l'avenir plus nombreux. La situation est de plus particulièrement sensible en fin d'après-midi lorsque collégiens et lycéens à l'issue des cours, doivent également traverser la RD6154 pour gagner leur domicile. A cet égard il faut noter que cette voie de circulation forme une longue ligne droite d'environ 500mètres entre le carrefour concerné et le rond-point de la route de Damville, et que la vitesse n'est limitée à 70km/h qu'au niveau du passage piétons ; en cours de journée cette limitation est rarement respectée par tous les véhicules (motos, voitures, camions...).

- Le second point concerne la disparition envisagée de la voie de dégagement qui, permettait aux véhicules en provenance de la VC27 se dirigeant vers Evreux de s'insérer dans le flot de circulation dans des conditions satisfaisantes pour les usagers. Je constate que cet aménagement est supprimé et remplacé par ce qui semble être un Stop avec toutes les difficultés d'insertion dans le flot de la circulation, notamment aux heures de pointes. J'ajoute que l'augmentation de la population ne fera qu'aggraver le problème. Il faut noter que la VC27 est utilisée par des véhicules provenant de l'extérieur de la commune, notamment de Guichainville dont la population est en constante augmentation, et que cette signalisation provoquera à certaines heures des situations inextricables.

En l'état prétendre que cet aménagement n'est plus aux normes est une aberration puisque la solution proposée va à l'encontre d'une relative fluidité à certaines heures et constitue même une atteinte à l'intérêt général car elle augmenterait les risques pour la sécurité des usagers en multipliant les causes accidentogènes.

Réponse du Maître s'ouvrage :

Concernant la traversée piétonne, cette dernière sera sécurisée par :

- *La mise en place d'une voie douce qui permettra de renforcer la sécurité du mode doux dans la mesure où, actuellement, il n'existe aucun trottoir sur les lieux,*
- *L'aménagement d'un passage piéton protégé par un ilot en dur. Ce dernier est constitué d'un refuge permettant la traversée en deux temps en toute sécurité.*
- *La pose de barrière urbaine pour canaliser les piétons au droit du carrefour.*

Il a été constaté que la vitesse réglementaire n'est pas nécessairement respectée sur la RD6154, les V85 étant supérieures à 70 km/h sur la section Nord et à 80 km/h sur la section Sud. Pour autant, la traversée piétonne sera située en zone de limitation à 50km/h et la mise en place de bordures va contraindre les usagers à réduire leur vitesse.

La suppression de la voie d'insertion a été justifiée précédemment. Le "Stop" peut être remplacé par un "cédez le passage".

	<p><i>Pour conclure, non seulement les travaux projetés répondent, en priorité, à un besoin d'intérêt général mais vont également permettre de renforcer la sécurité à l'accès de l'entreprise PKB, déjà implantée sur le site.</i></p> <p><i>Il est en outre à noter que cette entreprise sera mise à contribution pour financer l'aménagement de la voie d'accès.</i></p>
	<p>Avis du commissaire enquêteur : je note l'aménagement du passage piétons, ne pourrait-on pas le sécuriser avec un feu à commande manuelle.</p>
<p>Observation n°5</p> <p>M Christophe OLIVIER 27930 Angerville-la-Campagne 07/02/2022</p>	<p>Le département de l'Eure présente un projet d'aménagement du carrefour de la RD6154, mais celui-ci ne répond pas aux attentes des habitants d'Angerville la Campagne.</p> <p>Les voie de circulation, de notre commune assurent une distribution stratégique pour les déplacements quotidiens des usagers. Elles s'articulent sur 2 orientations ; du sud vers le nord et l'est.</p> <p>La commune subit un lourd trafic, aux heures de pointes, matin et soir. Des « bouchons » se forment quotidiennement.</p> <p>Je tiens à apporter, à la connaissance du département de l'Eure les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La disparition de la voie de d'accélération, depuis la VC27 remplacée par un STOP ? va rendre très difficile la sortie de la commune aux heures de pointes et augmenter les risques d'accident aux heures creuses. • La commune d'Angerville la Campagne envisage le développement d'une zone d'attractivité, regroupant commerces, maison médicale, des logements ainsi que des bureaux. Cette zone, jouxtant la RD6154 et la RD652, s'étendra depuis le parc et la salle des fêtes pour se terminer en pointe jusqu'au carrefour de la RD6154. <p>L'aménagement de cette future zone d'attractivité, dite de « la Pointe », sera d'utilité publique, et mérite une attention particulière quant à son environnement routier.</p> <p>Il est urgent d'engager une concertation, entre les collectivités, la commune, Evreux Portes de Normandie, ainsi que le département de l'Eure, pour envisager une révision globale de ce projet d'aménagement du carrefour qui dans l'état actuel, pour ma part est un non-sens.</p> <p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u></p> <p><i>La suppression de la voie d'insertion et la mise en place sont justifiées ci-dessus.</i></p> <p><i>La concertation entre les différentes collectivités a eu lieu et le Département a été transparent concernant l'ensemble des études et a communiqué les plans du projet au fur et à mesure de leurs évolutions.</i></p> <p><i>Par ailleurs, le Département reste à l'écoute de la commune et de l'agglomération pour toutes informations concernant leurs éventuels projets qui pourraient impacter le futur aménagement.</i></p>

Le Département rappelle que le financement des aménagements routiers sur le domaine départemental est à la charge de l'aménageur. De plus, il est de la responsabilité de la commune de s'assurer que les voiries sont adaptées pour recevoir le trafic potentiellement engendré par l'urbanisation de son territoire

Avis du commissaire enquêteur : Si la concertation a eu lieu en 2017 nous sommes en 2022 et une réunion d'information préalable à l'enquête publique aurait été utile pour les habitants d'Angerville.

C - Observations reçues par messagerie électronique :

Observation n° 6	<i>Observations relatives au projet routier concernant l' aménagement du carrefour RD 6154 /VC 27 / rue du bois Henry à 27930 Angerville la Campagne.</i>
<p>STAND AUTO LECLERCQ Sylvain RD 6154 Route d' Orléans 27930 ANGERVILLE LA CAMPAGNE 03/02/2022</p>	<p>Je vous fais part de mon opposition au projet cité en référence :</p> <p>En effet, la perte de 416 mètres carrés de surface exploitable entrainera une baisse inéluctable de mon chiffre d'affaires, donc de mon pouvoir d'achat pour les raisons suivantes : moins de surface = moins d'exposition de véhicule et donc moins de ventes, puisque sur 416 mètres carrés 20 véhicules peuvent être exposés.</p> <p>De plus, la partie du terrain concernée par le projet représente « la vitrine » de mon entreprise, c'est à dire la partie la plus visible de mon enseigne, celle où les véhicules sont les plus mis en valeur et l'endroit où les véhicules les plus récents sont exposés.</p> <p>Enfin, la suppression de la voie d'accélération est une erreur. Les automobilistes arrivant d'Angerville ne pourront plus s'insérer sur la RD 6154, ils seront à l'arrêt devant l'entrée de mon entreprise, empêchant ainsi l'accès aux clients et à moi-même.</p> <p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>Le montant proposé pour l'acquisition des parcelles nécessaires au projet a été défini par le pôle évaluation des domaines, qui dépend de la Direction des Services fiscaux, qui détermine règlementairement les éléments et critères d'indemnisation pour chaque parcelle. Concernant la perte de surface d'exposition, actuellement les acquisitions foncières impactent uniquement 4 à 5 véhicules et non les 20 annoncés. On peut également signaler que le propriétaire n'exploite que 50% de la</i></p>

	<p><i>surface totale de son foncier (partie non clôturée en jachère). La surface actuellement non exploitée est largement supérieure à la surface acquise. L'accès à ses parcelles sera réaménagé et le trafic n'aura pas plus d'impact à terme qu'aujourd'hui sur sa desserte. S'agissant de la voie d'accélération, il convient de se reporter aux analyses précédentes.</i></p>
	<p>Avis du commissaire enquêteur : Je note la réponse du maître d ouvrage.</p>
Observation n°7	<p><i>Observations relatives au projet routier concernant l' aménagement du carrefour RD 6154 /VC 27 / rue du bois Henry à Angerville la Campagne</i></p>
<p>M. et Mme LECLERCQ 1 rue des Charmilles 27930 ANGERVILLE LA CAMPAGNE 03/02/2022</p>	<p>La suppression de la voie d'accélération permettant l'insertion des usagers en provenance de la VC 27 sur la RD 6154 est une mauvaise idée. En effet, pour l'emprunter quotidiennement à des horaires où nombreux automobilistes circulent, nous vous assurons que sans cette voie, nous ne pourrions pas nous insérer dans le trafic. La supprimer et en conditionner l'accès par des panneaux « STOP » c'est nous condamner à ne pas pouvoir nous insérer sur la RD 6154 le matin, puisque le pic de circulation est à l'heure d'embauche.</p> <p>Nous comprenons parfaitement la démarche sécuritaire recherchée par notre commune mais de là à engager près de 671 550, 00 € TTC !! c'est largement exagéré.</p> <p>Vous l'aurez donc compris, nous sommes opposés à ce projet.</p>
	<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>De nombreux carrefours de ce type existent avec des trafics équivalents et ne sont pas pourvus de voies d'insertion. La solution proposée par le Département est une solution d'aménagement classique dans le respect des normes techniques et des guides de recommandations. S'agissant du coût du projet, il se justifie par la nécessité de reprendre de grandes parties des axes en voies nouvelles pour redresser le carrefour à angle droit, comme recommandé par les normes techniques en la matière.</i></p>
	<p>Avis du commissaire enquêteur : Je note la réponse du maître d ouvrage.</p>
Observation n° 8	<p><i>Observations relatives au projet routier concernant l' aménagement du carrefour RD 6154 /VC 27 / rue du bois Henry à 27930 Angerville la Campagne.</i></p>
<p>SNLRB LECLERCQ RD 6154 Route d' Orléans 27930 ANGERVILLE LA CAMPAGNE 03/02/2022</p>	<p>Je souhaite vous faire part de mon opposition au projet cité en référence dans la mesure où la perte de 416 mètres carrés de surface locative entrainera un déficit financier considérable. Cette perte de revenu n'est pas acceptable</p>
	<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>Voir justifications données précédemment.</i></p>
	<p>Avis du commissaire enquêteur : voir ci dessus</p>

Observation n°9

Le Président de la
Communauté
d'Agglomération Evreux
Portes de Normandie
07/02/2022

Dans le cadre de l'enquête publique, je tenais à vous confirmer de la volonté de la collectivité de s'investir sur un projet sécurisant le carrefour de la RD6154, VC27 et rue du Bois Henry.

Le projet présenté par le Département de l'Eure présente un carrefour parfaitement aux normes, avec les branches des voies communales mises perpendiculairement à la route départementale, favorisant ainsi la visibilité des véhicules. La sécurisation du passage piéton a également été améliorée par la mise en place d'un ilot central avec un espace sécurisé entre les deux voies.

Cependant, afin que le présent projet réponde au mieux aux dernières évolutions de la collectivité, je souhaite porter votre attention sur plusieurs éléments.

1. Mobilités douces

Avec l'essor du développement des mobilités douces sur le territoire intercommunal, je souhaiterai qu'une attention particulière soit portée sur ce sujet et qu'elles y soient mieux intégrées

En effet, cet espace est un lieu stratégique pour les cyclistes qui souhaitent se rendre sur Evreux depuis la commune d'Angerville la Campagne ou de Guichainville et inversement. Les cyclistes peuvent utiliser cet axe pour se rendre au travail ou pour étudier sur Evreux mais aussi pour visiter le territoire.

Le carrefour permet de raccorder à vélo la rue d'Avrilly avec le centre bourg d'Angerville.

Cet itinéraire fait partie du Projet Evreux destination Vélo, financé à la fois par le département de l'Eure et de l'Etat.

Sur les plans projet, il n'est pas possible d'affirmer que les déplacements, mais surtout les traversées de vélos soient prises en compte et sécurisées :

- Le passage piéton ne comprend pas de traversée pour les vélos
- La largeur du trottoir sur la rue de la ferme et la rue du bois Henry n'est pas suffisante pour contenir à la fois les piétons et les cyclistes, Une largeur de 3 mètres est obligatoire dans ce cas de figure.
- Les traversées ne sont pas sécurisées par feu ou par cédez le passage à la faveur des piétons et de cyclistes, les deux doivent être courts.
- Le lien entre le trottoir et la voie de la rue du Bois Henry n'est pas clair.

L'installation d'un feu pour sécuriser la traversée piétonne avec l'ajout d'une voie cyclable, pourrait régler simplement ce sujet.

De même pour élargir le cheminement piéton en cheminement doux de 3m de large

Le long de la rue du Bois Henry, le projet peut être adapté simplement :

- Elargissement du cheminement du côté de la parcelle appartenant à Mme Groussau afin d'éviter un délaissé en espace vert.
- Décalage de bande de roulement vers l'accotement longeant la société PKB, pour de delta manquant diminuant de fait l'accotement enherbé.

2. Fluidification de l'insertion des véhicules sur la RD

A l'heure actuelle, une des difficultés du carrefour est la fluidité de l'insertion sur la route départementale, notamment la traversée des bus de transport urbain. L'installation de stops en cédez le passage permettrait de rester dans les conditions actuelles.

	<p>3. Evolution financière du projet</p> <p>Je souhaiterai également avoir le détail quantitatif et estimatif du projet, afin de comprendre le passage du projet de 415 000 € hors TVA soit 498 000 € TTC à 671 550 € TTC montant indiqué dans la délibération de la Commission Permanente, que je m'étonne de découvrir lors cette enquête, alors qu'EPN participe à part égale avec le Département dans le financement de cette opération.</p> <p>En conclusion, EPN est favorable au projet proposé par le Département de l'Eure ainsi qu'aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation, sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une meilleure prise en compte de la sécurité de la sécurité et du cheminement des piétons/cyclistes, - d'une meilleure fluidité pour les véhicules venant des voies communales.
	<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>Une largeur de voie douce en site propre d'une largeur de 2.50 m permet d'écouler un trafic piéton et vélos en lien avec le site. Voir justifications données précédemment.</i></p> <p><u>Avis du commissaire enquêteur :</u> Les réponses ont été données en particulier après les observations de la commune.</p>
<p>Observation n° 10</p> <p>Contribution de l'entreprise PKB Angerville la Campagne 07/02/2022</p>	<p>L'Entreprise PKB est en croissance régulière et notre projet de doublement de l'usine doit nous permettre de poursuivre notre développement, de faire face à l'augmentation du trafic tant les véhicules légers que les véhicules poids lourds sur notre site et aussi et surtout de sécuriser tous les flux entrants et sortant de notre site. Actuellement le nombre de camions varie entre 5 et 10 par jour auquel il faut ajouter 100 véhicules légers par jour (organisation du site en « une équipe »). D'ici 2 à 3 ans, le nombre de camions va doubler et donc passer de 10 à 20 par jour et le nombre de véhicules légers augmentera également compte tenu des prévisions de croissance et du doublement du site. Dans notre projet d'aménagement, l'entrée des véhicules Poids Lourds se fera par la RD6154 et la sortie par la rue du Bois Henry ; concernant les véhicules légers, l'entrée et la sortie auront lieu rue du Bois Henry uniquement.</p> <p>Dans ce contexte, nous sommes très réservés sur le projet présenté, notamment le « STOP » à la sortie de la rue du Bois Henry. Ce « STOP » affectera 100% des véhicules en sortie de site, voitures et camions. Les camions sortants prennent en grande majorité la Direction d'Evreux plutôt que Nonancourt et devront donc tourner plus souvent à gauche et ainsi couper les 2 voies de circulation de la RD6154. Avec l'augmentation du trafic, les sorties de l'usine ne seront pas suffisamment sécurisées, même avec une limitation prévue à 50 km/h.</p>

	<p>En effet, aucun équipement ni ouvrage n'est prévu pour réduire efficacement et réellement la vitesse.</p> <p>Ce projet ne répond donc pas à nos attentes, ni à la sécurisation des flux de véhicules. Nous continuons de penser que la meilleure solution pour sécuriser l'entrée et la sortie de l'Entreprise tant au niveau des véhicules légers que des véhicules poids lourds est l'aménagement d'un rond-point. Celui-ci pourrait réduire efficacement la vitesse et conserver la fluidité des voies perpendiculaires à la RD6154 surtout celle d'Angerville la Campagne. Pour ce faire, nous sommes prêts à patienter un peu plus longtemps pour que la solution retenue soit pérenne, contributive de la croissance de l'Entreprise et permettant le flux de tous les véhicules entrants et sortant de PKB en toute sécurité.</p> <p><i>Réponse du Maître s'ouvrage :</i> <i>Le projet a été réalisé en partenariat avec l'entreprise PKB et la commune à laquelle il a été exposé les enjeux du projet en précisant, dès l'origine, que la réalisation d'un giratoire pour les besoins exclusifs de l'entreprise n'était pas envisageable, le trafic constaté sur les voies publiques ne justifiant pas cet aménagement.</i> <i>Initialement, PKB a émis le souhait que les entrées et les sorties des VL et PL puissent se faire par la rue du Bois Henry. Des solutions d'aménagement d'un parking PL devant leur portail ont même été étudiées pour le stockage des véhicules arrivant avant l'ouverture de l'entreprise.</i> <i>La réalisation du tourne à gauche et du passage en double sens de la rue du Bois Henry était nécessaire. Le maintien de l'accès en entrée et en sortie des VL le justifie toujours.</i> <i>Le Stop peut être remplacé par un cédez le passage compte tenu de la bonne visibilité.</i></p> <p>Avis du commissaire enquêteur : il est souhaitable que le Stop soit remplacé par une balise « cédez le passage ».</p>
<p>Observation n° 11</p> <p>Contribution d Evreux Nature Environnement 07/02/2022</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

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 scénarii 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,

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 ladite 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 ladite 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 »

Scénarii étudiés : L'étude d'impact évoque 4 scénarii 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.

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 tournes-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 contres allés seraient réalisés 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 financier 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

	<p>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 ».</p> <p>(e :suppression de surface naturelle boisée identifiée comme telle au document d'urbanisme- corridor écologique ,,,)</p> <p>CONCLUSION :</p> <p>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 -</p> <p>Le périmètre de la réflexion écarte une notion prévalente : barreau de voirie d'entrée de ville dont les aménagements respecteront la Loi mobilités. Physiquement la qualité de l'aménagement viendra identifier et renforcer l'attractivité de la cité.</p> <p>Le maintien :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la totalité de l'espace boisé, - dans un bon état de conservation des populations animales et végétales locale <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>La raison avancée sert visiblement le Maître d'Ouvrage pour écarter de facto les scénarios 2 et 3.</i></p>
	<p><i>Réponse du Maître s'ouvrage :</i></p> <p><i>Concertation avec le public : le projet consiste à aménager un carrefour existant pour en améliorer la sécurité à la fois pour les usagers de la route mais aussi les piétons. Il s'agit là d'un carrefour "ancienne génération" qui comporte des dispositifs non réglementaires tels que la voie d'insertion ou l'absence de cheminement piétons et qui se situe à proximité de l'entreprise PKB dont le développement soulève des problématiques de desserte.</i></p> <p><i>Pour ce type de projet, la concertation n'est pas du même ordre qu'un projet de déviation mais pour autant le Département a échangé à plusieurs reprises avec la commune et une réunion publique a été organisée.</i></p> <p><i>Périmètre d'étude : Le périmètre de l'étude s'est étendu au nord et au sud de la RD 6154 avec une réflexion intégrant le projet de la mise en</i></p>

service de la déviation d'Evreux qui permettra de redistribuer les flux de trafic.

C'est dans ce contexte, et pour éviter des reports de trafic sur ce carrefour en privilégiant le report sur les giratoires nord et sud de la RD 6154, que la solution giratoire a été écartée.

Par ailleurs, il a été préconisé à la commune de privilégier l'aménagement de voies de desserte.

L'utilité publique : Les demandes de l'entreprise PKB ont fait état de dysfonctionnements relayés par la commune mais, le projet dans sa globalité permet d'améliorer les conditions de sécurité des usagers. Les aménagements prévus vont permettre de rectifier ce carrefour dans le respect des recommandations techniques en la matière. De surcroît, cela va contribuer à limiter l'accidentologie sur ce carrefour et plus généralement sur l'axe.

Scénarii étudiés :

La commune bénéficie déjà de l'aménagement de deux giratoires. Les flux de trafic peuvent donc être réorganisés à partir de ces deux équipements.

Le Département a présenté les différents scénarii et a justifié la solution proposée à l'enquête publique.

Servitudes publiques :

Le projet a été conçu pour limiter au maximum les emprises sur la zone boisée classée. Il est d'ailleurs à noter qu'un giratoire aurait eu un impact plus important. Le déboisement est limité au maximum mais néanmoins nécessaire pour le réaménagement du carrefour dans le respect des guides de recommandations techniques.

Les zones de marnières sont au-delà du carrefour et non impactées par le projet.

Impacts environnementaux :

Hormis la suppression du bois, qui sera compensé par des plantations de l'autre côté de la RD, le projet à un impact limité sur l'environnement.

Mesures ERC

	<p><i>Le redressement des voies communales par rapport à la RD impose une emprise dans l'espace boisé classé qui ne peut pas être évitée.</i></p> <p><i>Il est à noter que la réalisation d'un giratoire aurait une emprise plus importante sur cet espace. L'aménagement proposé permet ainsi de réduire au maximum l'emprise nécessaire. Par ailleurs, le déboisement lié au projet sera compensé par de nouvelles plantations réalisées sur l'espace public communal situé de l'autre côté de la RD.</i></p> <p><i>Ces plantations sont intégrées au coût global du projet</i></p> <p><i>Conclusions</i></p> <p><i>L'aménagement proposé par le maître d'ouvrage concilie les enjeux environnementaux, de trafic et de mobilité et peut être renforcé par la prise en compte de la réalisation d'une voie verte en site propre sur une largeur de 2.50 m en adéquation avec les niveaux de trafics. Ce projet bénéficie aux usagers de façon générale et y compris aux employés de l'entreprise PKB qui doivent rejoindre l'accès au domaine public.</i></p> <p><i>Le projet limite au maximum l'imperméabilisation des sols. La suppression de la voie d'accélération non conforme vient ainsi compenser les voiries nouvelles pour tendre vers un équilibre des surfaces imperméabilisées avant et après projet.</i></p> <p>Avis du commissaire enquêteur : Les réponses apportées à l'association montrent que les soucis environnementaux ont été pris en compte.</p>
--	---

D – Observations du commissaire enquêteur :

<p>Observation n°1</p>	<p style="text-align: center;">Voie d'accélération vers Evreux</p> <p>La voie d'accélération vers Evreux permet en particulier aux heures de pointe lorsqu' il y a un bouchon l'intégration des véhicules venant d Angerville et se dirigeant vers Evreux dans le flot de véhicules, sa suppression et la mise en place d'un stop ou d'une balise rendra beaucoup plus difficile l'intégration des véhicules dans la file se dirigeant vers Evreux.</p>
-------------------------------	---

	<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>L'insertion dans le trafic des véhicules venant de la voie communale par la voie d'insertion est conditionnée par le choix des usagers de laisser passer – ou pas – les véhicules souhaitant s'insérer.</i> <i>Avec la mise en place d'un stop ou d'un cédez le passage, les usagers pourront s'engager de la même façon.</i> <i>Les usagers de la voie communale auront une meilleure visibilité avec un carrefour en croix qu'avec une voie d'insertion. Sur ce point, il convient de noter que deux giratoires existent et qu'il conviendrait que le report du trafic se fasse sur ces infrastructures. Si le temps d'attente à ce carrefour n'est pas supportable par l'utilisateur, on peut envisager qu'il se reportera naturellement sur les autres carrefours existants, plus fluides, plutôt que d'opérer des shunts par les voies annexes pour rejoindre ce carrefour.</i> <i>Il est à noter que les échéances de réalisation de la déviation d'Evreux vont modifier à termes les déplacements pendulaires des usagers pour se rendre sur leur lieu de travail dans l'agglomération d'Evreux.</i></p> <p>Avis du commissaire enquêteur : Il est difficile pour les habitants d'Angerville de rejoindre le rond point des Fayaux, par la voirie existante, de plus le rond point actuel va être modifier pour la mise en service de la déviation Sud Ouest d'Evreux dans les prochaines années.</p>
<p>Observation n°2</p>	<p>Intégration des projets de voie verte</p> <p>Il est nécessaire d'intégrer le projet de voie verte qui traverse le carrefour avec les sécurités nécessaires pour la traversée des cyclistes.</p> <p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>Comme précisé précédent, le Département va étudier la possibilité de réaliser une voie douce de 2,5m, en lien avec le niveau de trafic attendu tout en en limitant sa largeur pour ne pas augmenter encore les surfaces imperméabilisées.</i> <i>La traversée est sécurisée par l'aménagement projeté. La réalisation d'un passage inférieur serait disproportionnée et contraindrait à acquérir des surfaces supplémentaires sans compter les éventuels problèmes de gestion et de sécurité de ce type d'ouvrage qu'il convient de mettre en relation avec le niveau de trafic.</i></p> <p>Avis du commissaire enquêteur : Je note la réponse du maitre d ouvrage, mais une sécurisation de la traversée de la RD6154 est nécessaire, (deux, coussin berlinois...).</p>
<p>Observation n°3</p>	<p>Tenir compte des évolutions prévisibles de la commune</p> <p>La création de nouveaux lotissements va s'accompagner d'un accroissement de trafic vers les zones d'activité d'Evreux, et accroître la circulation de véhicules sur la route de la ferme, et donc des difficultés d'insertion de ce trafic dans le flux de véhicules sur la RD6154.</p> <p>Le projet d'aménagement dit de « la Pointe » doit être intégrer au projet d'aménagement du carrefour compte tenu des trafics de véhicules commerciaux qui desserviront cette zone d'activité.</p>

<p><u>Réponse du Maître s'ouvrage :</u> <i>Les trafics supplémentaires des projets connus ont été pris en compte dans les études y compris dans l'étude de mise en place de feux qui a démontré que ce dispositif n'était pas adapté.</i> <i>Il appartiendra aux futurs aménageurs de privilégier la desserte des nouvelles zones en s'appuyant sur les giratoires existants permettant d'absorber des trafics plus importants.</i></p>
<p>Avis du commissaire enquêteur : Il est illusoire de penser que les habitants feront un trajet plus long pour emprunter la RD6154.</p>

Venables le 4 avril 2022

Jean-Pierre ALLAIRE



