

**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**

---

**RAPPORT**  
**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 1/2**

Conformément à la réglementation,  
les « *Conclusions motivées et Avis de la Commission d'enquête* » font l'objet d'un document séparé mais indissociable

**Destinataires**

**PRÉFECTURE DE L'EURE**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE ROUEN**

## SOMMAIRE DU RAPPORT

### 0. LIMINAIRE

#### 1. GÉNÉRALITÉS

- 1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE - HISTORIQUE
- 1.2 CADRE JURIDIQUE
- 1.3 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET
- 1.4 BILAN DE LA CONCERTATION
- 1.5 COMPOSITION DU DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC EN MAIRIE

#### 2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

##### 2.1 ORGANISATION ET DÉMARCHES EN AMONT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- 2.1.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
- 2.1.2 PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
- 2.1.3 VISITE DES LIEUX

##### 2.2 DÉROULEMENT

- 2.2.1 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC
- 2.2.2 PERMANENCES
- 2.2.3 CLIMAT DE L'ENQUÊTE - INCIDENT
- 2.2.4 RECUEIL DES OBSERVATIONS
- 2.2.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE - TRANSFERT DES DOSSIERS & REGISTRES
- 2.2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS
- 2.2.7 NOTIFICATION DU PROCÈS-VERBAL DES OBSERVATIONS - MÉMOIRE EN RÉPONSE

#### 3. ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES OBSERVATIONS

- 3.1 ÉTAT - PERSONNES PUBLIQUES - COLLECTIVITÉS
- 3.2 PUBLIC
- 3.3 COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

#### 4. ANNEXES

- 4.1 SYNTHÈSE DU PROJET
- 4.2 AVIS DE LA DDTM27 ET COMMENTAIRES DU MAÎTRE-D'OUVRAGE
- 4.3 AVIS DÉLIBÉRÉ DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE - MÉMOIRE DU MO
- 4.4 OBSERVATIONS DU PUBLIC
- 4.5 PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS
- 4.6 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE-D'OUVRAGE

#### 5. PIÈCES JOINTES

- 5.1 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
- 5.2 INFORMATIONS LÉGALES
- 5.3 COMMUNICATION LIBRE
- 5.4 OPERATIONS CDV SUR SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION
- 5.5 BILANS - STATISTIQUES REGISTRE NUMÉRIQUE

## DOCUMENT JOINT

**Conclusions motivées de la Commission d'enquête**

## **GLOSSAIRE NON-EXHAUSTIF** **D'ACRONYMES UTILISÉS DANS LE RAPPORT D'ENQUÊTE**

<b>ABF :</b>	Architecte des bâtiments de France
<b>AMVAP :</b>	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
<b>CA :</b>	Chambre d'agriculture
<b>CCI :</b>	Chambre de commerce et d'industrie
<b>CDPENAF :</b>	Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers
<b>CE :</b>	Commission d'enquête ou commissaire enquêteur (selon usité)
<b>CGEDD :</b>	Conseil général de l'environnement et du développement
<b>DREAL :</b>	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
<b>DTA :</b>	Direction territoriale d'aménagement
<b>EBC :</b>	Espace boisé classé
<b>ERC :</b>	Eviter, réduire, compenser
<b>ENS :</b>	Espace naturel sensible
<b>EVP :</b>	Espace vert protégé
<b>GES :</b>	Gaz à effet de serre
<b>IOTA :</b>	Installations, ouvrages, travaux et activités
<b>LAAAF :</b>	Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt
<b>MH :</b>	Monuments historiques
<b>MRAe :</b>	Mission régionale d'autorité environnementale
<b>N2000 :</b>	NATURA 2000
<b>PCET :</b>	Plan climat air énergie territorial
<b>PGRI :</b>	Plan de gestion des risques d'inondation
<b>PJ :</b>	Pièce jointe
<b>PLUi :</b>	Plan local d'urbanisme intercommunal
<b>PPa :</b>	Plan de protection de l'atmosphère
<b>PPa-PPc :</b>	Personnes publiques associées/consultées
<b>PPRDF :</b>	Plan pluriannuel régional de développement forestier
<b>PPRI :</b>	Plan de prévention du risque inondation
<b>PRGi :</b>	Plan de Gestion des Risques d'inondation
<b>SAGE :</b>	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
<b>SCoT :</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>SDAGE :</b>	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
<b>SPR :</b>	Site patrimonial remarquable
<b>SRCAE :</b>	Schéma régional climat air énergie
<b>SRCE :</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>UDAP :</b>	Unité départementale de l'architecture et du patrimoine
<b>ZAP :</b>	Zone agricole protégée
<b>ZNIEFF et ZNF :</b>	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique et Zone naturelle et forestière
<b>ZSC :</b>	Zone spéciale de conservation
<b>ZPR :</b>	Zone de protection rapprochée
<b>ZPS :</b>	Zone de protection spéciale
<b>PLU :</b>	Plan local d'urbanisme
<b>SAGE :</b>	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
<b>ZH :</b>	Zones humides
<b>DUP :</b>	Déclaration d'utilité publique
<b>CDNPS :</b>	Commission départementale de la nature, des paysages et des sites
<b>TVB :</b>	Trame verte et bleue
<b>CNPF :</b>	Centre national de la propriété forestière
<b>ENE (loi) :</b>	Loi engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II (loi de 2010).
<b>EP :</b>	Enquête publique
<b>SRU :</b>	Loi solidarité et renouvellement urbains (loi de 2000)
<b>PNR :</b>	Parc naturel régional
<b>PLH :</b>	Programme local de l'habitat
<b>PIG :</b>	Projet d'intérêt général
<b>STEP :</b>	Station d'épuration
<b>PV :</b>	Procès-verbal
<b>PADD :</b>	Projet d'aménagement et de développement durable
<b>OAP :</b>	Orientation d'aménagement et de programmation
<b>DDTM :</b>	Direction départementale des territoires et de la mer

L'abréviation **S-O** sera employée, autant que faire se peut, en lieu et place de **Sud-Ouest**.

## LIMINAIRE

Une déviation routière permet d'éviter le passage de véhicules dans une ville ou un village, mais également peut constituer un itinéraire routier alternatif à un autre itinéraire momentanément impraticable.

La déviation Sud-Ouest d'ÉVREUX représente le dernier maillon du projet routier qui permettra le contournement Sud de l'agglomération en vue :

- d'assurer la continuité de l'itinéraire Est-Ouest depuis le VIEIL-ÉVREUX jusqu'à PARVILLE, et capter le trafic de transit circulant sur la route nationale RN13 ;
- d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'ÉVREUX, favoriser le développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile dits « doux », résorber les phénomènes de congestion récurrents aux entrées de la ville.

---

L'enquête publique, procédure juridiquement encadrée en vue d'assurer la participation du public ainsi que la prise en compte de l'intérêt des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement, dorénavant appelée enquête environnementale, est conduite et animée cette fois par plusieurs commissaires enquêteurs constitués en « Commission d'enquête ». Inscrits sur les listes d'aptitude au titre de l'année 2021, les commissaires enquêteurs ont été désignés par madame la Présidente du Tribunal administratif de ROUEN. Garants du bon déroulement de la procédure d'enquête, ils renseignent le public en donnant l'information la plus complète possible, en présentant le projet de manière indépendante, objective, désintéressée, neutre et impartiale. Ils garantissent ainsi la possibilité de pouvoir s'exprimer librement, sous la forme de contributions exprimées par écrit, par voie numérique, ou verbalement lors des permanences durant l'enquête, avec l'assurance d'une restitution, sans faille et exhaustive, de ces observations/ propositions auprès du maître-d'ouvrage. A l'issue, la commission d'enquête rend un Rapport assorti de Conclusions motivées et avis sur le projet.

Ainsi, cette enquête publique vise essentiellement à une « aide à la décision » sur la procédure en cours, à savoir l'approbation du projet, en étudiant les observations formulées et, éventuellement, portant un commentaire sur la qualité et la pertinence des réponses fournies par le porteur de projet.

---

Le présent rapport se veut être un compte-rendu de l'enquête publique par une transcription fidèle, complète et objective de son déroulement.

Il se subdivise en deux parties distinctes :

- ✓ la **première partie (dossier 1/2)** rappelle l'objet et les caractéristiques de l'enquête, rend compte de l'organisation et de son déroulement, présente les éléments du dossier et *l'analyse des observations* ;
  - ✓ la **seconde partie (dossier 2/2)**, intitulée « **Conclusions motivées** » de la Commission d'enquête, exprime un avis personnel, neutre et impartial sur le projet.
- 

Le Président de la commission d'enquête certifie qu'aucun des membres n'est intéressé à l'opération à titre personnel, ou en raison de ses fonctions présentes ou passées notamment au sein de la collectivité qui assure la maîtrise d'œuvre de ce projet.



# 1 GÉNÉRALITÉS

## 1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE - HISTORIQUE

Le présent dossier, porté par la Préfecture de Normandie représentée par la **DREAL Normandie**, est déposé dans le cadre d'une nouvelle **demande d'Autorisation Environnementale** pour la **réalisation de l'aménagement** de la **déviati**on Sud-Ouest d'ÉVREUX pour la section **Cambolle-Les Fayaux** (7,3 km de voie express à 2x2 voies), dans le cadre de l'opération plus globale du contournement Sud de l'agglomération : assurer la continuité vers l'Ouest de la déviation Sud-Est d'Évreux, le trafic de transit Est-Ouest ainsi qu'une partie du trafic d'échange étant captés par la déviation ; prélever et distribuer une partie des flux d'échange entre l'agglomération et les axes extérieurs ; alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Évreux et les traversées d'agglomération péri-urbaines. Inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, cette opération est présentée pour un montant global de 115 millions d'euros.

Localisé dans sa majeure partie sur le territoire de l'agglomération d'ÉVREUX, en Région Normandie, le projet concerne également cinq autres communes, comme **GUICHAINVILLE, ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE, ARNIÈRES-SUR-ITON, SAINT-SÉBASTIEN-DE-MORSENT** et **PARVILLE** : dernière section de la déviation Sud-Ouest d'ÉVREUX reliant la déviation Sud-Est à la déviation de PARVILLE à l'Ouest, depuis le giratoire des Fayaux au Sud ; contourner la ZI de la Madeleine, emprunter partiellement la route Potier, franchir la vallée inondable de l'Iton au Sud de l'hippodrome puis la vallée sèche de la Queue d'Hirondelle et éviter la commune de PARVILLE par le Nord ; cinq points d'échanges ; seize ouvrages d'art pour rétablir les cheminements et assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ; cinq bassins de récupération et de traitement des eaux de ruissellement.

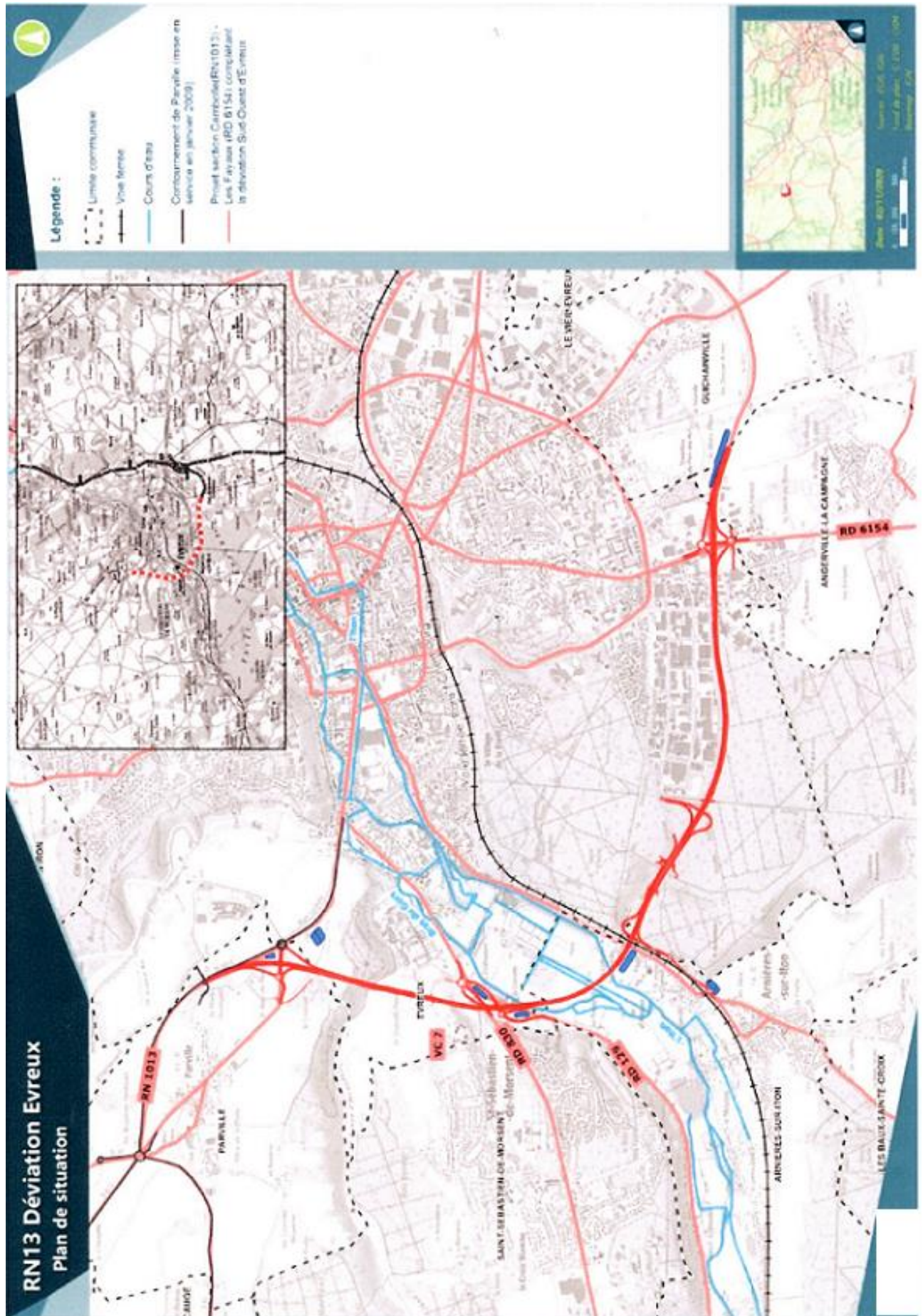
Les travaux ont démarré début 2014 pour l'infrastructure et l'ensemble des équipements et ouvrages connexes. En parallèle aux travaux de génie civil, plusieurs mesures environnementales ont été mises en œuvre pour assurer l'insertion paysagère du projet, réduire les nuisances sonores pour les riverains, maîtriser les effets du projet sur la faune/flore, assurer la protection de la ressource en eau : un nouveau pont-ferroviaire, permettant à terme de passer sous la ligne ferroviaire Paris-Evreux-Caen-Cherbourg, en avril 2015 ; le principal bassin d'assainissement « B2 », finalisé fin 2015, a fait l'objet d'un test d'étanchéité parfaitement probant au printemps 2016. Un deuxième bassin d'assainissement « B3b » a été réalisé la même année entre les RD830 et RD129 ; la situation du « chemin Potier » a nécessité la construction d'un nouveau chemin un peu plus au Nord en 2015.

Trois ouvrages ont été construits dans la forêt : deux passerelles piétonnes dont une piétonne-cavalière ; un pont route pour le futur demi-diffuseur de la forêt vers la ZI. Les deux ouvrages piétons sont en fonction. Les travaux de création du futur demi-diffuseur d'Arnières-sur-Iton ont été engagés en juillet 2017, avec la partie sud réalisée en 2018-2019 : complexe d'assainissement B2ter, mur de soutènement et voirie le long de la voie ferrée réalisée en 2019 (connexion avec RD55).

L'arrêté préfectoral d'autorisation fait l'objet d'un contentieux depuis 2014 : le Tribunal Administratif de Rouen l'annulant partiellement en 2016 sur des considérations techniques prises en compte ultérieurement par le maître d'ouvrage puis, la Cour Administrative d'Appel de Douai annulant l'arrêté, des travaux ont suspendus début mars 2019 : ouvrages dans la vallée de l'Iton, réalisation de la partie nord du demi-diffuseur d'Arnières-sur-Iton.

Afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens, la préservation de l'environnement et de la ressource en eau, la mise en œuvre de mesures conservatoires a été effectuée en 2019 : bassins d'assainissement construits mis en service, travaux d'évacuation de la décharge sauvage amiantée à poursuivre, ouvrage PS6 partiellement construit à terminer. Cet arrêté a ainsi permis la mise en service de la partie sud du demi-diffuseur d'Arnières-sur-Iton en novembre 2019. D'autres travaux se sont également poursuivis comme la réalisation d'aménagements paysagers, de travaux préparatoires et d'interventions d'entretien des emprises.

Sous réserve de l'obtention de la nouvelle autorisation environnementale dans un délai suffisant, l'organisation générale des travaux restant pourrait être la suivante : finalisation du demi-diffuseur d'Arnières-sur-Iton en 2021 ; ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton en 2021-2022 ; aménagement du demi-diffuseur de Saint Sébastien entre 2022 et 2024 ; surélévation de la RD55, réalisation d'un passage à faune en 2023-2024 ; construction de la section courante d'un seul tenant, raccordements de la nouvelle infrastructure aux extrémités en 2025-2026 ; équipements de sécurité et de signalisation en 2026 pour une mise en service courant 2027.



## 1.2 CADRE JURIDIQUE



Cette demande d'autorisation inclut l'ensemble des prescriptions issues des différentes législations applicables, notamment :

- ✓ Code de l'environnement : autorisation au titre des ICPE ou des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- ✓ Installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ;
- ✓ ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre ;
- ✓ Code forestier pour autorisation de défrichement ;
- ✓ Code de l'énergie : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité ;
- ✓ Code des transports, code de la défense et code du patrimoine ;
- ✓ Décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, précisant les dispositions de cette ordonnance aux articles R. 181-1 à R. 181-56 du même code, à savoir le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale et les conditions de délivrance et de mise en œuvre de l'autorisation par le préfet ;
- ✓ Décret n° 2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, rappelant le contenu du dossier de demande, présentant cette fois pièces, documents et informations à produire en fonction des intérêts à protéger ainsi que ceux au titre des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments dont l'autorisation tient lieu. Ce texte précise également les modalités d'instruction des demandes d'autorisation (articles D.181-15-1 et suivants).

Par ailleurs, l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 inscrit l'autorisation environnementale dans le Code de l'Environnement (livre I, titre VIII des futurs articles L. 181-1 à L. 181-31).

Le projet s'articule ou doit également être compatible :

- ✓ SDAGE de la Seine et des cours d'eaux côtiers Normands 2010-2015 ;
- ✓ Plan de gestion des risques d'inondation Bassin Seine-Normandie 2016-2021 ;
- ✓ Document de Stratégie Locale de Gestion des Risques d'inondation (SLGRI) pour le Territoire à Risques Inondations d'ÉVREUX ;
- ✓ Schéma d'aménagement de gestion des eaux de l'Iton du 12 mars 2012 ;
- ✓ Plans de prévention des risques inondation d'ARNIÈRES-SUR-ITON et d'ÉVREUX du 7 juillet 2000 ;
- ✓ AP de détermination des périmètres de protection des captages AEP du 16 janvier 2012 ;
- ✓ Plan Départemental de protection des milieux aquatiques/de gestion des eaux piscicoles de l'Eure ;
- ✓ PLUi habitat et Déplacements de l'EPN ;
- ✓ Schéma de Cohérence Territoriale EPN-ComCom du Pays de Conches, approuvé le 23 janvier 2020.

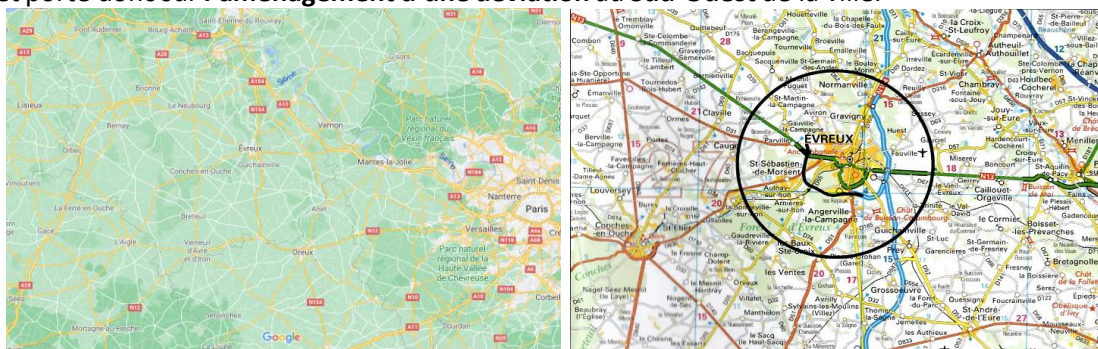
### 1.3 NATURE & CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Au regard du volume du dossier, de la complexité et diversité des fascicules et types de documents proposés, il n'était pas envisageable de présenter un résumé exhaustif du projet au sein du corps du Rapport d'enquête. Afin de ne pas l'alourdir, il a été décidé de porter la **SYNTHÈSE DU PROJET** en ANNEXE 4.1 au sein de laquelle sont présentés le plus succinctement possible grands items, idées essentielles et thèmes abordés. Toutefois, l'étude de l'ensemble des documents permet d'en brosser un tableau non-exhaustif.

La ville d'ÉVREUX, dans le département de l'Eure (27), se situe au carrefour de deux grandes routes nationales très fréquentées :

- ✓ **RN154** (ROUEN-ÉVREUX-CHARTRES-ORLÉANS) joignant la vallée de Seine au Pays de Beauce et de Loire ;
- ✓ **RN13** qui relie le diffuseur de CHAUFFOUR-LES-BONNIÈRES (A13 PARIS-CAEN) à ÉVREUX,

Le projet porte donc sur l'**aménagement d'une déviation au Sud-Ouest** de la ville.



Le **positionnement**, à la croisée de grands axes chargés en circulation, allié à une **volonté de dynamisme** de l'Agglomération d'ÉVREUX ont en effet **généré** :

- > une saturation progressive du réseau routier urbain, dans le cadre d'un trafic de transit et d'un trafic interne, avec d'inévitables nuisances sonores et des problèmes de sécurité ;
- > le développement de zones d'activités à l'Est, au Sud et à l'Ouest, accroissant les effets de manque de liaisons inter-quartiers ;
- > l'inscription dans les documents d'urbanisme de la prévision d'un passage d'infrastructure au Sud de l'agglomération, afin de limiter son extension sur le milieu environnant.

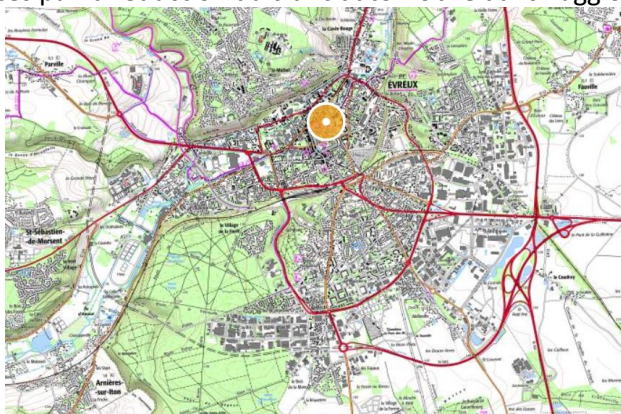
La réalisation de la déviation devrait ainsi :

**v permettre :**

- d'assurer la continuité vers l'Ouest de la déviation d'ÉVREUX déjà en service, le trafic de transit E-O ainsi qu'une partie du trafic d'échange étant captés par la déviation S-O ;
- d'intercepter et distribuer une partie des flux d'échange entre l'agglomération et les axes extérieurs ;
- d'alléger le trafic interne sur voies urbaines d'ÉVREUX et traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de leur rendre un caractère plus urbain ;
- d'insérer au mieux le projet dans l'environnement naturel et humain.

**v engendrer des effets positifs :**

- meilleure desserte des zones d'activités existantes et en cours de développement ;
- nouvelles perspectives de reconquête/réaménagement/développement du centre-ville d'ÉVREUX et de la commune de PARVILLE ;
- diminution des nuisances par la réduction du trafic automobile dans l'agglomération.



Le projet de déviation S-O d'ÉVREUX porté par le Préfet de la Région, représenté par la DREAL Normandie (maître-d'ouvrage) et la DIR-NO (maître-d'œuvre), est conduit en partenariat avec les Collectivités territoriales qui en assurent le co-financement à savoir le Conseil Régional de Normandie, le Conseil Départemental de l'Eure et Évreux Portes de Normandie (EPN).

La Ville d'ÉVREUX, les communes concernées par le projet et l'ONF pour les opérations à mener en forêt sont également étroitement associées.

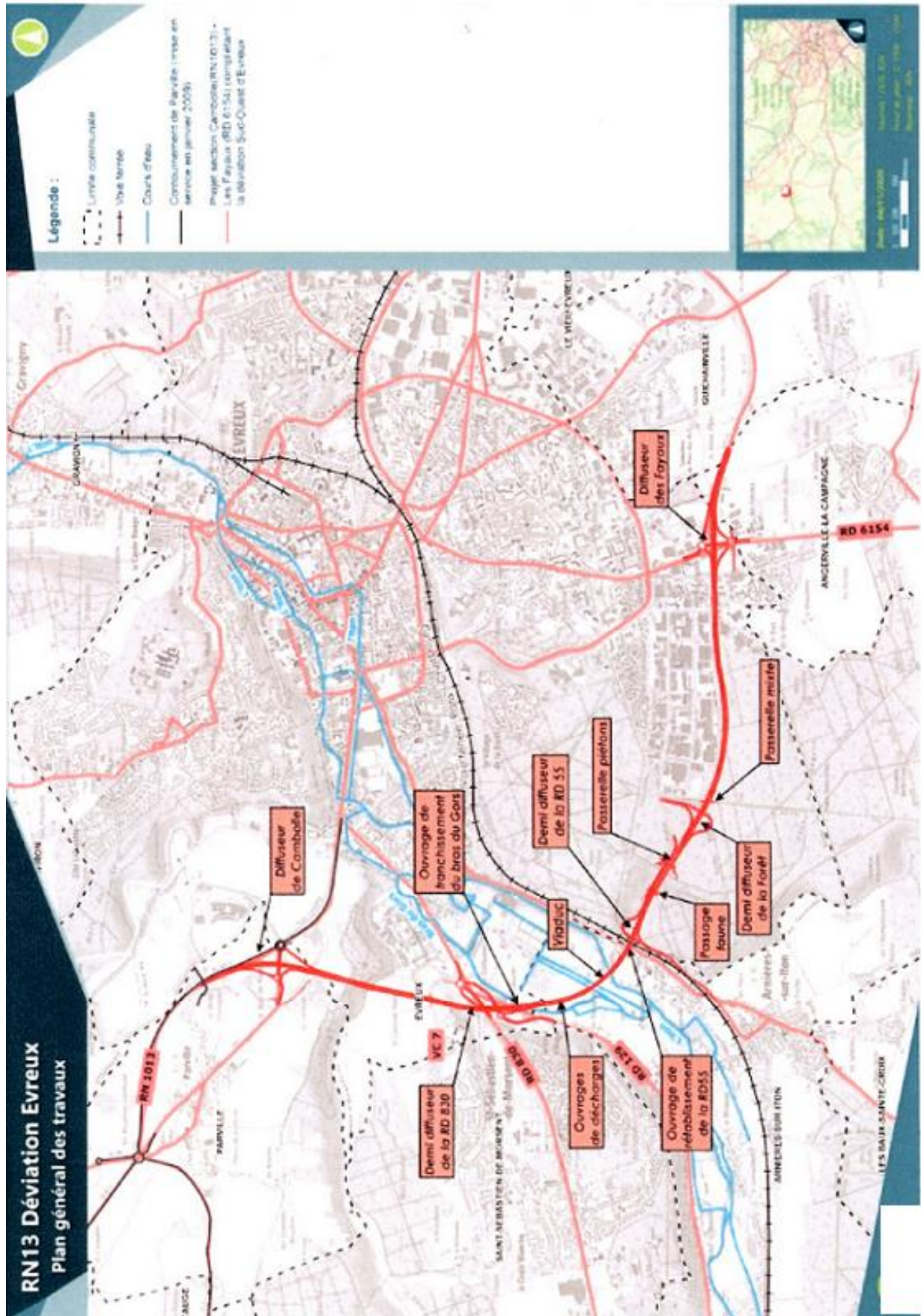
L'enveloppe financière prévisionnelle de **l'opération globale** s'élève à **178,8 M€ TTC** (études, acquisitions foncières et travaux) dont 51% ont déjà été dépensés ; il reste donc **87,25 M€** pour le reste de l'opération.

Le coût total sur la **section Cambolle-Les Fayaux** s'élève à **130,28 M€ TTC** (115 M€ inscrits au CPER 2015-2020). Le financement du projet est réparti entre l'État, la Région Haute-Normandie, le Département de l'Eure et l'EPN au travers des CPER 2000-2006 et 2015-2020 et du PDMI 2009-2014.

Le contournement global se présentera sous la forme d'une **2x2 voies à chaussées séparées**, d'environ **8,9 km** de longueur (**7,3 km** sans le contournement de PARVILLE). Les contraintes hydrauliques importantes, en particulier au niveau du franchissement de la vallée de l'Iton, ont été intégrées au profil en long, par un viaduc de 201m (bras droit de l'Iton, bras de l'hippodrome), deux ouvrages de décharge sur remblai de 7 à 8 m de haut sur 450m (de 25m<sup>2</sup> d'hydrauliques à savoir sept et neuf buses de 6,78m x 4,56m), un ouvrage d'art de 62m (bras du Gors).

Cette rocade sera réalisée selon les caractéristiques conformes à l'instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison 2000 (ICTAAL), et ICTAAL 2015 en partie, permettant une **vitesse maximale de 110 km/h**, avec **quelques restrictions ponctuelles à 90 km/h**. A noter que les convois exceptionnels ne seront pas autorisés à emprunter cet itinéraire.





#### 1.4 BILAN DE LA CONCERTATION ET AVIS

Cf. à la procédure, les Services de l'État, Personnes Publiques, Chambres consulaires et Collectivités ont été consultés et/ou associés dès le 17 août 2020 :

- ✓ **Agence Régionale de Santé Normandie** -Unité Départementale de l'Eure (avis favorable du 07.09.20 avec plusieurs observations et questions, reprises dans la demande de compléments du 20.10.2020) ;
- ✓ **Direction Régionale des Affaires Culturelles** de Normandie (réponse du 30.09.20 préconisant l'inscription de prescriptions d'archéologie à l'AP d'autorisation) ;
- ✓ **DREAL Normandie** -Service Ressources Naturelles (absence de réponse) ;
- ✓ **Office Français de la Biodiversité** (absence de réponse) ;
- ✓ **Commission Locale de l'Eau du SAGE de l'Iton** (avis favorable du 08.10.20 assorti d'une réserve, reprise dans la demande de compléments du 20.10.2020) ;
- ✓ **Cellule Mixte Milieux Naturels-Forêts-Chasse** du SEBF-DDTM27 (pas d'observation, mail du 25.09.20).

L'intégralité des observations et commentaires, dont l'Avis de la **DDTM27** du 20 octobre 2020 et compléments du MO, regroupant également les avis supra, sont consultables à l'ANNEXE 4.2.

Le 2 décembre 2020, l'**Autorité Environnementale** (CGEDD) a exprimé un avis sur le fond et la forme du dossier établi par la DREAL courant premier semestre 2020 (se reporter à l'ANNEXE 4.3).

La DDTM27 a jugé le dossier « complet et régulier » le 1<sup>er</sup> février 2021, pouvant être porté à enquête publique « ... été étoffé des dernières études disponibles, a pris en compte les évolutions réglementaires et définit précisément les mesures de compensation liées aux atteintes résiduelles, et que, à la suite de l'instruction des réponses ont été apportées aux services consultés permettant une lecture plus aisée d'un dossier d'enquête publique réécrit et intégrant toutes les évolutions issues de l'instruction... ».

#### 1.5 COMPOSITION DU DOSSIER DÉPOSÉ EN MAIRIES ET MIS A DISPOSITION DU PUBLIC

Le dossier est composé de plusieurs classeurs volumineux, chemises, sous-chemises représentant plus de 8 500 pages de textes, plans, schémas, études, graphiques et données diverses en **A3** ou **A4**.

**Pièce 0 CERFA** 15964 et 15964\*1 de Demande d'Autorisation Environnementale (**DAE**), **Annexe** relative à l'Etat parcellaire sur les communes de ARNIERES-SUR-ITON, EVREUX, SAINT-SEBASTIEN-DE-MORSENT ;

**Pièce A Guide de lecture** de novembre 2020 des divers fascicules : objet du dossier, historique des autorisations antérieures, état actuel des travaux, présentation synthétique du projet, dossier autorisation environnementale, contexte réglementaire ;

**Pièce B Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale** de janvier 2021 ;

**Pièce C Étude d'impact** de janvier 2021 dont Note de présentation/**Résumé Non Technique (RNT)** ;

Pièce essentielle qui présente, ou rappelle, l'état initial environnemental du site, les contraintes et enjeux du projet tout en précisant les mesures d'évitement, de réduction, de compensation si besoin (ERC), le choix du scénario retenu, la prise en compte de l'environnement dans le projet (Biodiversité, Sites et paysages, Zones inondables, climat) et l'analyse des incidences du projet sur l'environnement ;

**Pièce D Évaluation des incidences Natura 2000** de novembre 2020 ;

**Pièce E Avis réglementaires** dont DDTM (avis du 20 octobre), CLE ITON (avis du 8 octobre), DRAC (avis du 30 septembre), ARS (avis du 7 septembre) et réponses du 19 novembre, Avis délibéré de l'**Autorité Environnementale** (CGEDD) du 2 décembre 2020 et **Mémoire en réponse** du 1<sup>er</sup> février 2021 ;

**Pièce F Annexes** (trois chemises à sangles contenant 26 documents : **Annexe 1** : documents de référence ; **Annexe 2** : Etude d'incidence Natura 2000 ; **Annexe 3** : Etude d'impact de 1998 et études environnementales ; **Annexe 4** : Définition du projet ; **Annexe 5** : Etude d'incidence hydraulique ; **Annexe 6** : Etude d'incidence sur les zones humides et mesure compensatoire ; **Annexe 7** : Etudes d'incidence sur les spongiaires du bras mort de l'Iton ; **Annexe 8** : Avis hydrogéologue CETE ; **Annexe 9** : Engagement de la DIR-NO à ne pas utiliser de produits phytosanitaires ; **Annexe 10** : Propositions d'amélioration des performances du dispositif d'assainissement de la déviation S-O ; **Annexe 11** : Engagements de l'Etat et avancement ; **Annexe 12** : Demande de dérogation à la protection des espèces protégées et AP du 07.2014 ; **Annexe 13** : Etude d'impact acoustique Cerema Normandie de 2018 ; **Annexe 14** : Etudes de trafic-projections iris de 1998-correction des projections CETE de 2011 ; **Annexe 15** : Etudes Air et Santé ; **Annexe 16** : Expertises écologiques 2016 et 2019 ; **Annexe 17** : Note d'information sur les boisements compensatoires ; **Annexe 18** : Note préfet d'annulation du SDAGE du 02.2019 ; **Annexe 19** : Etude d'assainissement ; **Annexe 20** : Plan de secours EPN 2013 d'alimentation en eau potable ; **Annexe 21** : Arrêtés d'archéologie préventive ; **Annexe 22** : Etudes architecturale et paysagère ; **Annexe 23** : CCTP-Fascicule3-Notice du respect de l'Environnement ; **Annexe 24** : Suivi des mesures ; **Annexe 25** : Poche de craie au bassin B2 ; **Annexe 26** : Documents complémentaires espèces pro-Convention mise en œuvre mesures compensatoires 2016-Comité de suivi des espèces protégées 09.2017.

#### Dossiers de Plans.

Les supports du projet ont été établis par **Egis Conseil** en ingénierie et maîtrise d'œuvre en Ouvrages d'art, tunnels & ouvrages souterrains, géotechnique et environnement.

Un dossier complet « *version papier* », consultable aux jours et horaires habituels d'ouverture, a été mis à la disposition du public en mairies de ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE, ARNIÈRES-SUR-ITON, ÉVREUX, GUICHAINVILLE, PARVILLE, SAINT-SÉBASTIEN-DE-MORSENT et en Préfecture de l'Eure à ÉVREUX.

Les documents administratifs suivants étaient également présents :

- ✓ AP d'ouverture de l'enquête publique et avis d'EP en date du 18 février 2021, modifiés le 8 mars 2021 ;
- ✓ Insertions légales (à l'ouverture de l'enquête puis ajout des secondes insertions modifiées le 12 mars 2021).

Les Registres d'enquête, cotés et paraphés par le président de la Commission d'enquête, venaient compléter le dossier.

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

### **DOSSIER MIS A ENQUÊTE PUBLIQUE**

Les pièces volumineuses du dossier, dont certains fascicules tout naturellement très techniques, associées à la multiplication de volets traitant du même thème et répartis dans plusieurs volumes pouvant donner une impression de redondance rend la lecture peu aisée pour un public non averti. La commission d'enquête a donc été amenée à apporter très souvent des éclaircissements au regard des personnes rencontrées lors des permanences, mais c'est bien là une de ses missions. A contrario, il est notable qu'un grand nombre d'informations, de plans, photographies, croquis/dessins d'artiste permet une projection virtuelle du projet dans son environnement. Outre les schémas sectoriels présentés en Annexe 22.1-III.8.10.6 du dossier, il est toutefois à regretter l'absence d'une vue « de principe » globale des ouvrages de fond de vallée d'Iton (dessin d'artiste, comme d'autres présents au dossier) faisant très souvent l'objet de vifs échanges avec le public. Il a finalement été fourni un exemplaire en cours d'enquête.

Le Résumé non technique, véritable outil synthétique de vulgarisation, permettait également une approche suffisamment claire par la présentation des thèmes majeurs et fondamentaux, exposant l'objet de l'enquête, le projet en lui-même, ses contraintes physiques, environnementales et humaines ainsi que les mesures adaptées pour y remédier (ERC). En termes de complétude du dossier, l'ensemble des pièces constitutives a été réglementairement présenté à enquête publique.

### **CONCERTATION ET AVIS PPA**

**AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (CGEDD) :** il est rappelé que le transit RN 13/RN 154 se trouve à l'Est de l'agglomération, la déviation S-O n'étant pas non plus concernée par le trafic entre Evreux et ces deux routes nationales. Toutefois, il est relevé que cette réflexion n'intègre malheureusement pas le trafic venant de l'Ouest d'Evreux (RD 6013) et l'afflux de circulation locale en provenance de l'Ouest et du Sud-Ouest de l'agglomération. L'Autorité Environnementale souligne que les variantes étudiées (Nord et Sud) mentionnent « des impacts faibles sur les milieux naturels et aquatiques », ce qui peut paraître surprenant au regard de l'importance du linéaire de traversée d'un massif forestier et dans la vallée de l'Iton, les impacts ne pouvant être qualifiés de faibles sur les milieux naturels et aquatiques ni au regard de l'effet visuel apporté. La formulation employée dans le cadre des mesures ERC ne semble pas suffisamment précise et restrictive (« *pourra être compensé* » ... « *quand cela sera possible* » ... « *est souhaitable* », et il aurait été préférable de présenter des engagements fermes, des certitudes, un suivi efficace des mesures énoncées (phase chantier et phase exploitation). Ces remarques ont été intégrées par le maître d'ouvrage et les réponses ou aménagements apportés dans le nouveau dossier présenté début 2021.

Les problèmes liés à l'eau et aux risques de pollution dans les différentes phases ont fait l'objet d'une réflexion forte de la part de l'AE, s'appuyant sur les recommandations de l'ARS. La réponse du maître d'ouvrage, dans son mémoire, est satisfaisante au regard des problématiques évoquées et plusieurs recommandations sont faites en matière de milieux naturels, continuités écologiques et paysage, la commission d'enquête prenant acte de l'argumentation fournie. L'Autorité Environnementale regrette l'absence de simulation visuelle dans la traversée de l'Iton, réflexion qui s'est immédiatement imposée à la commission d'Enquête, interpellée sur ce thème lors des permanences. Un visuel, assez réaliste aurait été utile au dossier, ne serait-ce que sous la forme d'un « dessin d'artiste ». Ce document a été fourni ultérieurement à la CE. Une étude de trafic à jour et plus récente ayant été sollicitée par l'AE, le porteur de projet s'est appuyé sur une enquête « cordon » menée en 2017, démontrant que le flux de transit dans la ville d'Evreux constitue 39% de la circulation.

Enfin, l'AE a émis plusieurs recommandations sur l'évaluation des incidences Natura 2000 et le suivi du projet, ses incidences, mesures et effets. L'ensemble de ces recommandations est justifié. Les évaluations et suivis se doivent d'être menés avec rigueur au-delà d'une simple bonne volonté.



**DDTM** : le dossier a été non recevable en l'état le 20 octobre 2020, cet avis demandant notamment plusieurs mises à jour de cartographies et de figures, des compléments et rectifications sur la gestion des eaux pluviales avant rejets dans l'Iton ainsi que la démonstration de l'absence de dégradation de ses eaux. Par ailleurs, Une modification de la présentation des enjeux et seuils qualitatifs des eaux superficielles s'impose afin que le public bénéficie d'une bonne information.

Des erreurs ont été relevées sur les taux des polluants et la qualité des eaux rejetées, ces valeurs devant être en adéquation avec la réglementation en vigueur.

**ARS** : les remarques émises par l'ARS, en complément de l'avis favorable au projet, ont été levées par le maître d'ouvrage. Les travaux déjà réalisés bassin n°2, bassin n°2ter et Bassin n°3B sont conformes à l'avis de l'hydrogéologue agréé et à l'arrêté de DUP des périmètres de protection des captages. Ainsi, le MO s'engage à respecter une phase d'interdiction de travaux entre la 1<sup>er</sup> décembre et le 30 avril dans le périmètre rapproché des captages et la mise en place d'un suivi du niveau de la nappe phréatique (en cas de remontée, à moins de 50cm du fond de fouille, les travaux seront stoppés sous douze heures). Une première alarme est déclenchée si valeur 3NFU et travaux stoppés si niveau 5NFU dès constatation d'une éventuelle augmentation de la turbidité des forages. En ce qui concerne le niveau acoustique, le MO s'engage à effectuer un bilan environnemental entre 1 et 5 ans après la mise en service. Des travaux complémentaires seront mis en œuvre en cas de dépassement des seuils.

**CLE SAGE ITON** : la CLE du Sage Iton donne un avis favorable en considérant que le MO lève les réserves, le dossier prenant en compte les remarques émises sur le dossier présenté en 2012. En ce qui concerne les rejets des bassins vers l'Iton, la CLE constate l'intégration au dossier d'une part d'une amélioration des procédures d'épuration par la mise en place de filtres à sable, d'autre part des valeurs limites de rejet actualisées cf. arrêté du 27 juillet 2018 et en sortie des bassins. Le maître d'ouvrage s'engage à associer la CLE au suivi des rejets et à un suivi régulier de la qualité des eaux. Une compensation de la zone humide impactée par l'ouvrage sera réalisée à 150%. Les éléments fournis par le pétitionnaire tendent à démontrer, qu'en cas de crue, l'impact de l'ouvrage sera faible voire très faible.

**DRAC** : Il est rappelé que les mesures d'archéologie préventive seront mises en œuvre, cf. au code du Patrimoine, pour chacune des sept phases de travaux successives du projet ainsi que la nécessité de transmettre un dossier complet sur les tranches restant à réaliser, à savoir 1, 5, 5ter et 7 (parcellaire/références cadastrales, descriptif du projet et emplacement sur terrain d'assiette, notice technique).



## 2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 2.1 ORGANISATION ET DEMARCHES EN AMONT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

#### 2.1.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision E20000071/76 en date du 10 décembre 2020, Mme la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN a désigné les membres de la Commission d'enquête pour conduire l'enquête publique portée par la DREAL Normandie, à savoir le projet de la « Déviation Sud-ouest d'ÉVREUX » :

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

#### 2.1.2 PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

> la désignation effectuée par le Tribunal administratif, attache a été prise auprès de Mme Olivier, Préfecture de l'Eure - Mission Environnement et Aménagement - Service Juridique interministériel et des Procédures Environnementales, pour une réunion de travail qui n'a pu se tenir que le 11 février 2021, le traitement du dossier par la DREAL n'étant pas disponible avant cette date suite à l'avis délibéré du CGEDD.

La version « papier » du dossier d'enquête a été remise aux membres de la commission d'enquête, la version dématérialisée ayant été fournie au préalable, d'autres pièces comme la copie des insertions et de l'AP devant parvenir ultérieurement. La réunion de travail a également permis de :

- ✓ prendre connaissance de l'ensemble du dossier ;
  - ✓ vérifier la complétude des documents constituant le dossier mis à enquête publique, notamment pour l'insertion des divers avis dont la réponse du porteur de projet à l'avis de l'Autorité environnementale, sur le site Internet de la Préfecture.
  - ✓ échanger autour du projet, envisager les dates d'enquête et de permanences. La répartition des lieux de permanences a été effectuée en fonction de l'impact environnemental, cadastral et des sensibilités locales, des principaux ouvrages envisagés, de la typologie du linéaire du projet, sachant que le début et la fin de l'EP ont été fixés sur la commune d'ÉVREUX, siège de l'EP.
  - ✓ traiter des diverses conditions et moyens d'information du public.
- > le président de la commission d'enquête a ouvert, côté et paraphé les Registres d'enquête (un par commune + un point de permanence complémentaire en mairie annexe de Navarre).
- > le Préfet de l'Eure a pris l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique le **18 février 2021 (PJ1)**, fixant les modalités pratiques, à savoir une durée de 35 jours consécutifs du mardi 16 mars 2021 au lundi 19 avril 2021 à 17H00, ainsi que les dates, heures et lieux des permanences. A la suite d'une erreur matérielle d'adresse de messagerie, un AP modificatif a été pris le **8 mars 2021** par le préfet de l'Eure.
- > une réunion de travail, organisée par M. Lefebvre, s'est tenue le 22 février 2021 dans les locaux de la DDTM27, Service instructeur du projet. Nous avons notamment pu échanger sur l'historique et les volets techniques du projet, les divers types et moyens d'information complémentaires pouvant être envisagés.
- > la commission d'enquête s'est réunie à la préfecture le 24 février 2021 afin de restituer/débriefe les premiers échanges et la visite de terrain effectuée la veille avec le DDTM, la DREAL Normandie, CDV Evénements Publics notamment, ainsi que de définir et répartir les tâches attribuées en amont à chaque membre de la commission.
- > au cours de la semaine 08, le président de la CE a pu rencontrer les élus, ou responsables urbanisme, des communes visées par le projet afin, d'une part avoir un premier contact avec le personnel communal et, d'autre part, de pouvoir définir les locaux qui seraient mis à disposition des membres de la commission d'enquête lors des permanences, compte-tenu des conditions sanitaires particulières liées au Covid-19.
- > l'intégralité du dossier était disponible en version dématérialisée dès le 16 mars 2021 via le Registre numérique ; il est toutefois notable que les Services de la préfecture de l'Eure ont rapidement pu présenter les pièces majeures du projet sur leur site Internet dont la DAE, l'Étude d'Impact, la Notice d'incidences N2000 et le Mémoire en réponse au procès-verbal du CEGDD.

### 2.1.3 VISITE SUR SITES

Afin de se forger une idée toute personnelle et porter un éclairage pragmatique sur les caractéristiques du tracé lié au projet, la commission d'enquête a effectué plusieurs visites sur sites, seule ou accompagnée, notamment au droit des ouvrages d'art existants ou futurs, sur les secteurs environnementaux sensibles ou pour ceux ayant soulevé une vive participation du public : une première fois, le mardi 23 février 2021, accompagnée de la DREAL Normandie, de la DDTM et du prestataire mandaté pour la communication sur le projet et le Registre numérique (CDV) puis, individuellement, à l'occasion de permanences ou d'observations ciblées qui nécessitaient une vérification in situ ou, encore, dans les jours qui suivirent la fin d'EP, notamment pour mieux appréhender la nature même de l'ensemble des observations reçues.

## 2.2 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.2.1 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

Cf. à l'art. 7 de l'AP, l'enquête publique a fait l'objet de la publicité légale et réglementaire, à savoir :

#### ⇒ VOIE DE PRESSE

Les services de la préfecture étaient chargés de la publicité à faire paraître aux « *Annonces légales* » dans les journaux, les justificatifs de ces insertions nous étant transmis en amont et pendant l'EP.

Ainsi, l'avis au public, informant de l'ouverture de l'enquête, est paru dans deux journaux diffusés dans le département, quinze jours avant le début de l'EP et rappelé dans les huit premiers de celle-ci :

	1 <sup>ères</sup> parutions	1 <sup>er</sup> modificatifs	2 <sup>èmes</sup> parutions	2 <sup>èmes</sup> modificatifs
Paris-Normandie	23.02.2021	12.03.2021	17.03.2021	19.03.2021
La Dépêche d'ÉVREUX	26.02.2021	12.03.2021	19.03.2021	19.03.2021

Les originaux de ces publications sont insérés au dossier détenu par la préfecture de l'Eure.

#### ⇒ AFFICHAGES EN MAIRIE

L'avis d'enquête, en date du 18 février 2021, a fait l'objet d'une apposition aux lieux habituels d'affichage des documents officiels des six communes concernées par le projet, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Les affiches étaient visibles en permanence depuis la voie publique. Un ajout, relatif à la modification de l'AP, a été apposé sur chaque affiche.

Afin d'attester la conformité de l'accomplissement de cette formalité, les maires de chacune de ces mairies étaient invités à transmettre un certificat d'affichage à la Préfecture de l'Eure.

#### ⇒ AFFICHAGES SUR SITE

Plus de quinze jours avant le début de l'EP, et cf. à l'art. 7 de l'AP, le maître-d'ouvrage a fait procéder à la mise en place de panneaux, selon format et dimensions réglementaires (affiches A1 de couleur jaune), en 15 points sur le tracé du projet, à proximité même des ouvrages existants ou futurs, visibles des interconnexions avec le réseau routier et autres voies existantes (PJ 5/4). Il est à noter que l'encart, relatif à la modification de l'AP, a été apposé sur chaque panneau.

Nonobstant le fait que l'affichage et le panneauage sur sites ont fait l'objet de constats réalisés par la société CDV Evts, la Commission d'enquête a pu vérifier, en amont ou aléatoirement à l'occasion des permanences, la présence effective des affiches et panneaux.

#### ⇒ SITE INTERNET PREFECTURE DE L'EURE

Le portail Internet de la préfecture de l'Eure permettait d'accéder, en amont et pendant toute la durée de l'enquête, à l'ensemble du dossier ([http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Enquêtes\\_Publiques](http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Enquêtes_Publiques)). Le public avait ainsi la possibilité de prendre connaissance de la totalité des documents, des avis des Services de l'Etat et des PPa notamment, sans avoir à se déplacer.

Le projet était également consultable en version papier et numérique au sein de la préfecture.

Enfin, le site Internet de la DREAL Normandie proposait la version dématérialisée du dossier.

#### ⇒ INFORMATION LIBRE

Il est notable que plusieurs collectivités ont utilisé leurs propres moyens d'information comme l'utilisation de la presse départementale, des panneaux lumineux, affichage de l'avis en divers points du territoire, encart dans le bulletin municipal ou sur le site Internet propre : EPN, mairies entre autres.

Par ailleurs, la DREAL Normandie a fait insérer un article au quotidien Paris-Normandie via la Préfecture de Région.

### 2.2.2 PERMANENCES

Cf. à l'art. 5 de l'AP, un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public en mairie des communes :

<b>ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE</b>	vendredi 19 mars 2021	14H00/17H00
<b>ARNIÈRES-SUR-ITON</b>	mercredi 24 mars 2021	09H00/12H00 & 14H00/17H00
	<b>samedi</b> 27 mars 2021	09H00/12H00
	mardi 30 mars 2021	14H00/17H00
	lundi 12 avril 2021	14H30/17H30
<b>ÉVREUX</b>	mardi 16 mars 2021	15H00/18H00
	<b>samedi</b> 20 mars 2021 (mairie annexe de Navarre)	09H00/12H00
	vendredi 26 mars 2021	09H00/12H00
	mercredi 7 avril 2021	14H00/17H00
	<b>samedi</b> 17 avril 2021	09H00/12H00
	lundi 19 avril 2021	14H00/17H00
<b>GUICHAINVILLE</b>	vendredi 2 avril 2021	09H00/12H00
<b>PARVILLE</b>	jeudi 1er avril 2021	14H00/17H00
	jeudi 15 avril 2021	14h00/17h00
<b>ST SÉBASTIEN-DE-MORSENT</b>	lundi 22 mars 2021	09H00/12H00
	<b>samedi</b> 10 avril 2021	09H00/12H00
	mercredi 14 avril 2021	09H00/12H00 & 14H00/17H00

A la demande de plusieurs personnes et associations, et en complément des permanences programmées, un commissaire enquêteur a été présent en mairie de GUICHAINVILLE le vendredi 2 avril 2021 après-midi.

Les premiers échanges avec le public, lors des permanences, ont été nettement plus significatifs dès la semaine 14.

Les annonces gouvernementales du 18 mars 2021, liées au Covid-19 et visant au reconfinement de certains départements pour quatre semaines minimum, dont l'Eure dès le 20 mars 2021, ont conduit la commission d'enquête à reconsidérer le dispositif au sein des mairies, à la fois en termes de nombre de commissaires enquêteurs présents au regard des locaux proposés, et de procédure de réception du public par l'instauration d'un système de jauge.

### 2.2.3 CLIMAT DE L'ENQUÊTE – INCIDENT

Quoique l'enquête se soit déroulée dans un climat relativement serein, avec une forte participation d'une population véritablement impliquée voire très présente lors des permanences, essentiellement dans la seconde quinzaine de l'enquête, aucun incident particulier n'est à signaler. On peut regretter qu'il a parfois été assez difficile d'échanger avec certains interlocuteurs, les positions étant assez figées et la communication s'effectuant à « sens unique ».

Au sein de chaque municipalité, des locaux ont été mis à notre disposition pendant toute la durée de l'EP afin de recevoir convenablement le public. Dans l'ensemble, leur configuration, accessibilité et aménagements permettaient de recevoir les contributeurs dans des conditions tout à fait satisfaisantes (présence d'un bureau, d'une pièce séparée ou d'un local suffisamment vaste pour une certaine discrétion lorsqu'elle était souhaitée, et présenter les diverses pièces du dossier dont certaines cartes de grandes dimensions).

Par ailleurs, il est à noter la grande disponibilité et la parfaite coopération des élus et des agents administratifs.

En conséquence, la Commission d'enquête considère les conditions d'accueil et du déroulement de l'EP tout à fait convenables.

## 2.2.4 RECUEIL DES OBSERVATIONS

Cf. à l'art. 2 de l'AP, les observations pouvaient être formulées :

- ✓ par écrit sur l'un des Registres d'enquête déposés dans les six mairies ;
- ✓ par courrier à adresser en mairie d'ÉVREUX, siège de l'enquête, au nom du président de la Commission d'enquête, pour y être annexé au registre (Place du Général-de-Gaulle CS 70186 27001 Évreux Cedex) ;
- ✓ par voie électronique, sur le Registre numérique (<https://www.registre-numerique.fr/deviation-sud-ouest-evreux>), lui-même présentant le dossier, dont la mise en place et la gestion ont été confiées à CDV Evènements publics (CDV Evts) par le porteur de projet, son exploitation restant à la charge de la Commission d'enquête, ou par mail ([deviation-sud-ouest-evreux@mail.registre-numerique.fr](mailto:deviation-sud-ouest-evreux@mail.registre-numerique.fr)).

Un contrôle de bon fonctionnement du Registre numérique a été effectué en continu par la Commission d'enquête ainsi que par le prestataire dédié.

Il est rappelé qu'il s'agissait d'un outil de dépôt et collationnement des observations ou propositions, mais en aucun cas d'une « Foire aux questions » (FAQ) qui permet d'obtenir, immédiatement et en retour, une réponse à la contribution formulée.

Toute contribution exprimée selon des modalités non prévues ou reçues en dehors de la période d'ouverture de l'enquête ne sera pas prise en compte.

## 2.2.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE & MODALITÉS DE TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES

L'enquête prenant fin le lundi 19 avril 2021 à 17H00, les Registres d'enquête ont été récupérés par un équipier du prestataire CDV Evts auprès des mairies, entre les 19 et 20 avril 2021.

Ainsi, conformément à l'art.9 de l'AP, les sept registres ont été remis en main propre au président de la commission d'enquête le **20 avril 2021** à 15H00, date effective à partir de laquelle il a été possible de commencer l'exploitation de l'ensemble des observations, aux fins de classement et d'établissement du PV de synthèse, après s'être assuré de la présence de toutes les pages dans chacun des registres et des pièces éventuellement annexées.

## 2.2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Au **19 avril 2021**, près de **cinq cents** personnes se sont manifestées, exprimant leurs points de vue et/ou en déposant sur les supports mis à leur disposition :

- ✓ le Registre numérique a enregistré plus de **2 069** visiteurs pour **3 167** visites, **1 878** visualisations pour **1 329** téléchargements de documents, **392** contributions ;
- ✓ plus de **96** dépositions et **22** courriers annexés ont été enregistrés sur les Registres d'enquête « papier » déposés dans les mairies.

A noter qu'aucun autre courrier, potentiellement adressé au siège de l'EP au nom du Président de la commission, n'a été remis à la date de clôture de l'enquête publique.

L'intégralité des contributions est consultable en ANNEXE 4.4 au présent Rapport d'enquête.

Elles sont rappelées synthétiquement ci-après, avec rappel du contributeur ou anonymat requis.

Il est notable de préciser que certains déposants peuvent apparaître plusieurs fois, simultanément ou non et, parfois, à dépositions identiques, chacun ayant ainsi la possibilité de constater que chacune de sa (ses) contribution (s) a (ont) bien été enregistrée(s) et traitée(s), soit les 488 relevées à la date de clôture de l'enquête publique.

**e-mails intégrés au Registre numérique (+ éventuelle PJ)**

@447 19/04/2021 Claude SORIN	@199 14/04/2021 anonyme
@446 19/04/2021 anonyme	@197 14/04/2021 Jany Renac
@445 19/04/2021 anonyme-ex CCIE	@196 14/04/2021 Sylvie VALENTIN
@444 19/04/2021 Françoise JULITTE	@194 14/04/2021 Joël RIVEY
@443 19/04/2021 Franck Louvet	@193 14/04/2021 anonyme
@441 19/04/2021 Daniel	@192 14/04/2021 xavier andre
@440 19/04/2021 anonyme	@191 14/04/2021 gerard andre
@439 19/04/2021 Daniel	@190 14/04/2021 claudine andre
@438 19/04/2021 Catherine Fenault	@189 14/04/2021 SAS THIERRY ROMERO
@437 19/04/2021 Président Groupe Mammalogique Normand	@188 14/04/2021 Laurent DESVIGNES-ENTREPRISE BOUQUET
@436 19/04/2021 René Ruffin	@187 14/04/2021 anonyme
@434 19/04/2021 anonyme	@186 14/04/2021 BRUNO LE PLOUFLE-Entreprise de Plomberie
@431 19/04/2021 Mélanie Chevalier	@185 14/04/2021 anonyme
@430 19/04/2021 Laurence Chevalier	@184 14/04/2021 Michel Julien
@427 19/04/2021 Dominique George	@183 14/04/2021 Barthélémy Maurau
@426 19/04/2021 anonyme	@181 14/04/2021 Sebastien Ronco
@422 19/04/2021 Jean-Pierre Haillard-Collect.-Vigil.-Citoyen.- Portes-de-Normandie	@180 14/04/2021 PHILIPPE BRENNETOT
@421 19/04/2021 anonyme	@179 14/04/2021 Jean Malard
@417 19/04/2021 Bruno GROIZELEAU	@178 14/04/2021 anonyme
@413 19/04/2021 anonyme	@176 14/04/2021 Marie Jeanne Blanchon le Bouhelec
@410 19/04/2021 Thérèse AUZOU	@175 14/04/2021 anonyme
@408 19/04/2021 anonyme	@174 14/04/2021 alexandre ruault
@407 19/04/2021 Marie-José CHANU	@173 14/04/2021 anonyme
@406 19/04/2021 Laurent Feschet	@172 14/04/2021 DOMINIQUE HECTOR
@404 19/04/2021 Jean CHANU	@171 14/04/2021 cathy Ruault
@398 19/04/2021 Edouard Diemer	@170 14/04/2021 Treuil Gilles
@393 19/04/2021 Charlotte Diemer	@169 14/04/2021 SNDC DARGENT- Entreprise SNDC
@392 19/04/2021 Clotilde Diemer	@168 14/04/2021 jean-françois blotteau
@389 19/04/2021 Sylvain Bigaud	@167 14/04/2021 yves calonnec
@386 19/04/2021 Dignesclin TEYOU	@166 14/04/2021 anonyme
@385 19/04/2021 anonyme	@165 14/04/2021 anonyme
@384 18/04/2021 Denis Deslandes	@164 14/04/2021 anonyme
@383 18/04/2021 Denis Deslandes	@163 14/04/2021 anonyme
@382 18/04/2021 Thomas Magnan	@162 14/04/2021 anonyme
@381 18/04/2021 ELIANE CHEVALIER	@160 13/04/2021 Sylvie Lamy
@380 18/04/2021 Thomas Magnan	@158 13/04/2021 Damien Duez
@379 18/04/2021 Anne Charlet	@157 13/04/2021 anonyme
@378 18/04/2021 anonyme	@156 13/04/2021 anonyme
@377 18/04/2021 Chantal Nugues Villette	@154 13/04/2021 anonyme
@376 18/04/2021 anonyme	@152 13/04/2021 DAUFRESNE - CRAI INFORMATIQUE
@375 18/04/2021 VINCENT NOEL	@151 13/04/2021 Jean-Marie Martin
@374 18/04/2021 Jean-Luc Bouillie-Adjoint Maire d'Evreux	@150 13/04/2021 Christophe Courtonne
@373 18/04/2021 Alain PIROT	@149 13/04/2021 anonyme
@372 18/04/2021 DANIEL SECHET	@147 13/04/2021 anonyme
@371 18/04/2021 anonyme	@146 13/04/2021 anonyme
@369 18/04/2021 MATHILDE DAESCHLER	@145 13/04/2021 Thibaut Mandon
@368 18/04/2021 Dominique George	@144 13/04/2021 anonyme
@367 18/04/2021 Chantal BESNARD	@143 13/04/2021 Sandrine CLOMENIL
@365 18/04/2021 Dominique George	@142 13/04/2021 Cyriaque Lemaitre
@364 18/04/2021 Dominique George	@140 13/04/2021 anonyme
@363 18/04/2021 anonyme	@139 13/04/2021 Jean-Pierre VIGNIER
@362 18/04/2021 Dominique George	@138 13/04/2021 G. BOUILLON- Groupe ARTECH
@361 18/04/2021 Stéphane Lassire	@137 13/04/2021 Nicole PAVON
@357 18/04/2021 anonyme	@136 13/04/2021 Didier AUBERT
@356 18/04/2021 Yves AUBERT	@135 13/04/2021 CHANTAL BOISSON
@355 18/04/2021 anonyme	@134 13/04/2021 anonyme
@349 18/04/2021 yohann tesson	@133 13/04/2021 Benoit Damilleville - ERM
@347 18/04/2021 Gilles LANCELIN	@132+PJ13/04/2021 Nicolas Villeneuve
@346 17/04/2021 Paul Magnan	@131 13/04/2021 Françoise Martin
@345 17/04/2021 anonyme	@130 13/04/2021 anonyme
@335 17/04/2021 PASCAL BELLOEIL	@128 13/04/2021 Jean-Pierre PAVON
@334 17/04/2021 anonyme	@127 13/04/2021 Christine Berrier
@333 17/04/2021 anonyme	@125 13/04/2021 BRUNO ROGOWSKI-ROGOWSKI CONSULTING
@332 17/04/2021 Anne Valentin	@124 13/04/2021 anonyme
@331 17/04/2021 anonyme	@123 13/04/2021 Severine Houcke-SAS Lyride Contribution
@329 17/04/2021 anonyme	@122 13/04/2021 anonyme
@322+PJ17/04/2021 anonyme	@121 13/04/2021 anonyme
@317 17/04/2021 Dominique George	@120 13/04/2021 Jean-Pierre LE BAIL
@315+PJ17/04/2021 ENE - Evreux Nature Environnement	@119+PJ13/04/2021 Ch. MARQUIS - PME de l'Eure
@314 17/04/2021 Marie DELAFONS	@118 13/04/2021 patrice EUGENE - CMA
@310 17/04/2021 anonyme	@117 13/04/2021 patrice EUGENE
@305 17/04/2021 catherine theullier	@116 13/04/2021 Pascal DOISTAUX
@302 17/04/2021 anonyme	@115 13/04/2021 anonyme
@300 17/04/2021 anonyme	@114 13/04/2021 Edouard Desmonts
@298 17/04/2021 Hervé GUILLOTIN	@113 12/04/2021 Céline Slangen
@297 17/04/2021 Brun Olivier	@112 12/04/2021 erwan detaille
@296 17/04/2021 Cindy Avril	@111 12/04/2021 anonyme
@295 17/04/2021 Brun Olivier	@110 12/04/2021 christian thiebaut



@294	17/04/2021	Stéphane Elie	@106	12/04/2021	Murat KORU Entreprise - BATIPRO
@293	17/04/2021	Stéphane Granjon	@105	12/04/2021	Patrick Montenoise- Steriservices
@292	17/04/2021	Jean-Philippe Abot	@104	12/04/2021	Laurent BOUTIN - MATAM
@290	16/04/2021	anonyme	@103	12/04/2021	anonyme
@289	16/04/2021	Jean Pochon	@102	12/04/2021	anonyme
@288	16/04/2021	Franck Lucas - Sonote	@101	12/04/2021	sebastien BLAIS
@287	16/04/2021	anonyme	@100	12/04/2021	François GILLE - LE GOFF & GILLE
@286	16/04/2021	anonyme	@99	12/04/2021	anonyme
@283	16/04/2021	Thomas Penhoat	@98	12/04/2021	Philippe DAUTHEVILLE - GUIBAL SAS
@279	16/04/2021	Etienne DEVAUX	@97	12/04/2021	Hugues FLICHY
@278	16/04/2021	anonyme	@96	12/04/2021	anonyme
@277	16/04/2021	Nathalie Sainlaud	@95	12/04/2021	valery dajon - Servaly
@276	16/04/2021	Kamran RIAZ-ALPAK	@94	12/04/2021	Marc JAMIN - CCI
@275	16/04/2021	anonyme	@93	12/04/2021	Françoise LEPRINCE
@273	16/04/2021	Sylvain BAGOT -Ex'im Intérêt	@92	11/04/2021	Hervé POITOU-LEBRUN
@272	16/04/2021	emmanue Camoin - Conseiller Régional	@91	11/04/2021	JEAN-MARC FEREY
@271	16/04/2021	anonyme	@90	11/04/2021	anonyme
@270	16/04/2021	anonyme	@89	10/04/2021	anonyme
@269	16/04/2021	anonyme	@88	10/04/2021	anonyme
@268	16/04/2021	FLORENT CRISTOBAL	@87	10/04/2021	Bernard LENNE
@266	16/04/2021	Catherine Masson	@82	10/04/2021	Stéphane
@265	16/04/2021	Christian Charbonnières	@81	10/04/2021	anonyme
@264	16/04/2021	anonyme	@80	09/04/2021	Alexis FRAISSE
@258	16/04/2021	PELAZZA Jean-Marc	@79	09/04/2021	anonyme
@257	16/04/2021	PELAZZA Jean-Marc	@78	09/04/2021	sophie ozanne - NPA Seine Eure
@256	16/04/2021	Jean-Guillaume POPLU	@77	09/04/2021	Florence Piquet
@252	16/04/2021	anonyme	@76	09/04/2021	Eric Skrodolies
@251	16/04/2021	anonyme	@75	09/04/2021	anonyme
@250	16/04/2021	anonyme	@74	09/04/2021	anonyme
@249	16/04/2021	anonyme	@73	09/04/2021	Yves Parent
@248	16/04/2021	anonyme	@72	08/04/2021	J-Yves GUYOMARCH-UFC-Que Choisir Eure
@246	16/04/2021	Jean Pochon	@71	08/04/2021	Jacqueline FIHEY
@245	15/04/2021	FLORENTCRISTOBAL -SAINT-SEBASTIEN-POUR TOUS	@70	08/04/2021	Jean GIRAUDEAU
@243+PJ	15/04/2021	anonyme	@69	08/04/2021	bernard Giraudeau
@242	15/04/2021	Frank Le Clech	@68	08/04/2021	Marie-P Mouquet
@241	15/04/2021	Wilfrid Cousinard	@67	07/04/2021	anonyme
@240	15/04/2021	Wilfrid Cousinard	@66	07/04/2021	Ch. Devambeze-imprimerie Kapp Graphic
@238	15/04/2021	anonyme	@65	07/04/2021	anonyme
@237	15/04/2021	Michel BASILLE	@64	07/04/2021	anonyme
@236	15/04/2021	jean-claude	@63	07/04/2021	PASCAL FONSECA FERNANDEZ
@235	15/04/2021	anonyme	@62	06/04/2021	anonyme
@234	15/04/2021	Daniel Duouis	@61	06/04/2021	anonyme
@232	15/04/2021	anonyme	@60+PJ	06/04/2021	Christian COZILIS
@229	15/04/2021	christian madiec	@59	06/04/2021	anonyme
@228	15/04/2021	anonyme	@58	06/04/2021	christelle lambert
@226+PJ	15/04/2021	LOUIS MICHEL BARRAUD - F.N.T.R	@57	06/04/2021	Jean Pierre Henry
@225	15/04/2021	Jérôme ALEXANDRE	@56	06/04/2021	Patrice TURLOT
@224	15/04/2021	Lucas AUZOU	@50	02/04/2021	anonyme
@223	15/04/2021	CYRILLE GUILLEUX	@34	31/03/2021	AUFEE
@221	15/04/2021	Chantal Despres	@33	30/03/2021	Dominique George
@220	15/04/2021	marc sautier	@31	30/03/2021	Pascale Pelcat
@219	15/04/2021	Jérôme Lempereur	@29	28/03/2021	anonyme
@218	15/04/2021	Loïc Pereira	@28	28/03/2021	Isabelle Delarue
@217	15/04/2021	Farah Hatem	@27	27/03/2021	Valentin Elian
@216	15/04/2021	Patrick Lesauvage - QCD Consulting	@26	27/03/2021	Anne Valentin
@215	15/04/2021	anonyme	@25	27/03/2021	Guillaume Valentin
@214	14/04/2021	anonyme	@24	27/03/2021	Frédéric SIMON
@213	14/04/2021	Servane Bayram	@23	27/03/2021	YVES CALONNEC
@212	14/04/2021	anonyme	@20	26/03/2021	anonyme
@211	14/04/2021	DAMIEN MARECHAL	@15	26/03/2021	anonyme
@210	14/04/2021	anonyme	@10+PJ	26/03/2021	anonyme
@208	14/04/2021	anonyme	@9	24/03/2021	Jean-Claude Blin
@207	14/04/2021	anonyme	@8	23/03/2021	anonyme
@206	14/04/2021	AGATHE LE BENNETT - ALB COLLABORATION	@7	22/03/2021	anonyme
@205	14/04/2021	anonyme	@6	21/03/2021	isabelle jaureguiberry
@204	14/04/2021	francois hurez	@5	21/03/2021	daniel jaureguiberry
@203	14/04/2021	BENOIT BROCHETON	@4	20/03/2021	anonyme
@202	14/04/2021	Isabelle Lebreton	@3	20/03/2021	anonyme
@201	14/04/2021	Elisabeth Lesimple	@2	17/03/2021	anonyme
@200	14/04/2021	Denis Queruel	@1	16/03/2021	Stéphane MALBRANT

**e-contributions déposées sur le Registre numérique (+ éventuelle PJ)**

E419	19/04/2021	Debacker Aline	E308	17/04/2021	Mathieu Jestin
E418	19/04/2021	Marie-Caroline soulis-kound	E307	17/04/2021	BRES Jacques
E416	19/04/2021	Alain BOUCHER	E306	17/04/2021	Michel FRERET
E415	19/04/2021	Marie-Raphalle BANEY	E304	17/04/2021	Monia Alcantara
E414	19/04/2021	abaney3	E303	17/04/2021	Stephanie Platteeuw
E412	19/04/2021	Corinne Levy	E301	17/04/2021	Christiane Piedagniel
E411	19/04/2021	Robert ROUSSEL	E299	17/04/2021	BRES Paule
E409	19/04/2021	Edith Soulis	E291	16/04/2021	oksi
E405	19/04/2021	m. et mme malherbe alain annick,	E282	16/04/2021	AndreSylvie Delbecq
E403	19/04/2021	Marie-Charlotte BROCHARD	E281	16/04/2021	No Feray
E402	19/04/2021	Jeanne-Marie Voigt	E280	16/04/2021	Kevin Lebon
E401	19/04/2021	Agathe Romanow	E267	16/04/2021	Monia Alcantara
E400	19/04/2021	Chantal Brochard	E260	16/04/2021	christian charbonnieres
E399	19/04/2021	Anas Soulis	E247	16/04/2021	Gerard Gallerand
E397	19/04/2021	Eric Boucher	E244	15/04/2021	anne de parseval
E396	19/04/2021	Marie-Charlotte BROCHARD	E239	15/04/2021	francois godard
E395	19/04/2021	brigitte jestin	E233	15/04/2021	yvonnelope
E394	19/04/2021	Aurlien Boucher	E231	15/04/2021	Véronique Wanadoi
E391+PJ	19/04/2021	KOLTALO Jean-Pierre	E230	15/04/2021	MABIRE Arnaud
E390	18/04/2021	Pascal HERY	E227	15/04/2021	Mabire
E388	19/04/2021	Galliana RODICK	E222	15/04/2021	Olivier cottard
E387	19/04/2021	Galliana RODICK	E209+PJ	14/04/2021	normandie cannage
E370	18/04/2021	M.CATHERINE	E198	14/04/2021	Thomas CHEVALIER
E366	18/04/2021	jean.M	E195	14/04/2021	Arnaud Collin
E360	18/04/2021	Francis Bessin	E182	14/04/2021	sylviepottier
E359	18/04/2021	Cdric Quentin	E177	14/04/2021	Maxime Thomas
E358	18/04/2021	N. D.	E161	13/04/2021	georges nicolas
E354	18/04/2021	Eric Beugnon	E159	13/04/2021	Morgan Flambard
E353	17/04/2021	Alexandre Sylvestre	E155	13/04/2021	Jean-Yves Cuvelier
E352	17/04/2021	rodolphe	E153	13/04/2021	mickael.martin
E351	17/04/2021	Alexandre Sylvestre	E148	13/04/2021	Yannick MESNIL
E350	18/04/2021	Jocelyne MARTIN	E141	13/04/2021	Sebastien Isard
E348	18/04/2021	Josiane Aubry	E129	13/04/2021	anonyme
E344	17/04/2021	Tiphaine MARIE	E126	13/04/2021	Roger MARTIN
E343	17/04/2021	Tiphaine MARIE	E109	12/04/2021	caumont dominique
E342	17/04/2021	tiphaine marie	E108	12/04/2021	valrie ducrocq
E330	17/04/2021	Guillaume Valentin	E107	12/04/2021	Jean Paul ONILLON
E318	17/04/2021	Nathalie Beautier	E32+PJ	30/03/2021	jacques caron
E316	17/04/2021	Nathalie Beautier	E30	30/03/2021	Christine Boudesseul
E313	17/04/2021	Robert ROUSSEL	E14	26/03/2021	calonnec
E312	17/04/2021	Béatrice Bertrand	E13	26/03/2021	calonnec
E311	17/04/2021	Jean-Yves Cuvelier	E12	26/03/2021	Henri Dianti
E309	17/04/2021	Audrey J	E11	26/03/2021	Stéphane

**Contributions déposées sur les Registres papier (éventuelle PJ + commune)**

R488+PJ (ARNI-A-18) 16/04/2021 Alain COMONT	R327 (SAIN-A-19) 14/04/2021 Nelly ELLEOJET
R487+PJ (ARNI-A-17) 16/04/2021 Alain COMONT	R326 (SAIN-A-18) 14/04/2021 IMBUNIZEC
R486 (ARNI-A-16) 16/04/2021 André CHEVALLIER	R325 (SAIN-A-17) 14/04/2021 Ghislaine LEROY
R485 (ARNI-A-15) 13/04/2021 Francis BERNARD	R324 (SAIN-A-16) 14/04/2021 THEAU.J.
R484 (EVRE-B-37) 19/04/2021 Mathieu JESTIM	R323 (SAIN-A-15) 14/04/2021 Alain BEURIER
R483 (EVRE-B-36) 19/04/2021 Philippe MASSOT	R321 (SAIN-A-14) 14/04/2021 Jean MORVAN
R482+PJ (EVRE-B-35) 19/04/2021 Laurent LECOMPTE-CMAST	R320 (SAIN-A-13) 14/04/2021 BATARD
R481+PJ (EVRE-B-34) 19/04/2021 Béatrice GOUFFON-CCI	R319 (SAIN-A-12) 02/04/2021 Cécile DEMAY
R480 (EVRE-B-33) 19/04/2021 Christian DEVAMBEZ-CCI	R285 (SAIN-A-10) 14/04/2021 Véronique LANY
R479 (EVRE-B-32) 19/04/2021 Arnaud MASCOET	R284 (SAIN-A-9) 02/04/2021 Joel COUSIN
R478+PJ (EVRE-B-31) 19/04/2021 Evreux Nature Environnement	R274 (SAIN-A-8) 10/04/2021 VERMEULIN
R477+PJ (EVRE-B-30) 19/04/2021 LEFRAND Président EPN	R263+PJ (PARV-A-1) 15/04/2021 PASANAU
R476 (EVRE-B-29) 17/04/2021 Virginie PLAISANCE	R262 (EVRE-A-8) 15/04/2021 CUVELIER
R475+PJ (EVRE-B-28) 17/04/2021 NOGAREDE- Eau-Assainissement EPN	R261 (EVRE-A-7) 15/04/2021 Marc GIARDINI
R474 (EVRE-B-27) 17/04/2021 Noel GRIPPON	R259 (ARNI-A-15) 12/04/2021 Francis BERNARD
R473 (EVRE-B-26) 17/04/2021 Nadine GRIPPON	R255 (ARNI-A-14) 13/04/2021 anonyme
R472 (EVRE-B-25) 17/04/2021 Eveline RIVIERE	R254 (ARNI-A-13) 12/04/2021 Jean-Pierre DANIEL
R471 (EVRE-A-24) 17/04/2021 Dominique BEAULAVON	R253 (ARNI-A-12) 12/04/2021 VILIN
R470 (EVRE-A-23) 17/04/2021 Dominique BEAULAVON	R86+PJ (SAIN-A-1) 02/04/2021 anonyme
R469 (EVRE-A-22) 17/04/2021 Benoît CASTELANAU	R85+PJ (ARNI-A-11) 02/04/2021 Christian COZILIS
R468 (EVRE-A-21) 17/04/2021 Caroline CASTELNAU	R84 (SAIN-A-7) 02/04/2021 François RAFFESTIN
R467 (EVRE-A-20) 17/04/2021 MARACHIANO	R83 (SAIN-A-6) 02/04/2021 CALOT
R466 (EVRE-A-19.1) 17/04/2021 Marianne PLAISANCE	R55+PJ (SAIN-A-1) 25/03/2021 Jacques CARON
R465 (EVRE-A-19) 17/04/2021 Mouisel et Jouamaud	R54 (SAIN-A-4) 01/04/2021 Caron
R464 (EVRE-A-18) 17/04/2021 Patricia LEON	R53 (SAIN-C-1) 25/03/2021 Serge BONTEMPS
R463 (EVRE-A-17) 17/04/2021 Paul MARAGLIANO	R52 (EVRE-A-6) 25/03/2021 Henri CELIS
R462+PJ (EVRE-A-16) 17/04/2021 Auger Séphanie... - mairie, CG27, EPN	R51 (EVRE-A-5) 29/03/2021 François BUILLOIN
R461 (EVRE-A-15) 02/04/2021 anonyme	R49 (EVRE-D-1) 25/03/2021 Nathalie RISULET
R460 (EVRE-A-14) 17/04/2021 Jean-Pierre AYGUAVELLA	R48 (EVRE-A-1) 25/03/2021 riverain Bd de Normandie
R459 (EVRE-A-13) 17/04/2021 Blandine CARON	R47 (EVRE-A-2) 25/03/2021 Robin BRANCHI
R458 (EVRE-A-12.4) 17/04/2021 COIGNARD	R46+PJ (EVRE-A-1) 25/03/2021 ENE
R457 (EVRE-A-12.3) 17/04/2021 Joëlle Laloi-Leclarcq	R45+PJ (ANGE-A-1) 25/03/2021 Evreux Nature Environnement
R456 (EVRE-A-12.2) 17/04/2021 Le Meur	R44 (ARNI-A-1) 31/03/2021 Paul SIMBAISELLE
R455 (EVRE-A-12.1) 17/04/2021 BIARD	R43 (ARNI-A-3) 25/03/2021 Sébastien BROUARD
R454 (EVRE-A-11) 17/04/2021 Claudine et Lucien GRAND	R42+PJ (ARNI-A-1) 30/03/2021 AUFEF
R453 (EVRE-A-10) 16/04/2021 DUCHEMIN	R41 (ARNI-A-1) 25/03/2021 Jacques COURES
R452 (EVRE-A-9) 15/04/2021 TALHOUARN et CLAIRET	R40 (ARNI-A-1) 25/03/2021 Lucille LASSALLE ARTIS
R451 (EVRE-A-8) 15/04/2021 CUVELIER	R39 (ARNI-A-1) 25/03/2021 Christian COZILIS
R450 (GUIC-A-6) 19/04/2021 anonyme	R38 (ARNI-A-1) 25/03/2021 ALLER
R449+PJ (GUIC-A-5) 19/04/2021 anonyme	R37+PJ (ARNI-A-1) 25/03/2021 Evreux Nature Environnement
R448 (SAIN-A-2) 15/04/2021 GRAND	R36+PJ (GUIC-A-3) 26/03/2021 Evreux Nature Environnement
R341 (SAIN-A-26) 15/04/2021 Gérard PASSELAURDS	R35 (GUIC-A-1) 25/03/2021 GENDRY
R340 (SAIN-A-25) 15/04/2021 Jerome PLIGOT	R22 (ARNI-A-2) 26/03/2021 Gilbert JOUEN
R339 (SAIN-A-24) 15/04/2021 Bruno DEBOMY	R21 (ARNI-A-1) 26/03/2021 Bertrand DUFAY
R338 (SAIN-A-23) 14/04/2021 Chantal EKOKA	R19 (SAIN-A-1) 26/03/2021 Serge BONTEMPS
R337 (SAIN-A-22) 14/04/2021 Kevin Otenne	R18 (SAIN-A-1) 26/03/2021 Dominique RAPOLET
R336 (SAIN-A-21) 14/04/2021 Marie-Rose DEBOMY	R17 (SAIN-A-1) 21/03/2021 ERAMBOURG
R328 (SAIN-A-20) 14/04/2021 Régis ROYER	R16 (GUIC-A-1) 26/03/2021 anonyme

**2.2.7 NOTIFICATION DU PV DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS & MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MO**

A l'issue de l'enquête publique, et cf. à l'art. 9 de l'AP, un Procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations a été établi par la Commission d'enquête. Devant le nombre important et la diversité des observations, traitées par thèmes pour la plupart, une première réunion de travail s'est tenue le 22 avril 2021, permettant de définir les contours du PV.

D'abord transmis par mail au porteur de projet puis, cf. à l'art. R123-2018 du décret 2011-2018 du 29 décembre 2011, l'original du **PV** a été remis à M. ARPAIA le mercredi 28 avril 2021 (ANNEXE 4.5).

A cet effet, la Commission d'enquête s'est rendue en préfecture de l'Eure afin de participer à une réunion traitant du bilan de l'enquête et se faire apporter certaines précisions techniques par le porteur de projet.

Cette réunion a donné lieu à de nombreux échanges et commentaires, la Commission ayant attiré l'attention sur plusieurs points particuliers qui soulèvent des questions, appellent une réponse du porteur de projet ou méritent des approfondissements

Le maître-d'ouvrage a été informé qu'il disposait de quinze jours pour établir son **Mémoire en réponse** qui serait annexé au Rapport d'enquête.

Le mémoire, remis à la Commission d'enquête le 17 mai 2021 (ANNEXE 4.6), permet de disposer d'éléments et d'informations complémentaires suffisants pour rédiger les Conclusions motivées et formuler un avis sur le projet de déviation Sud-Ouest d'EVREUX (tome 2 joint au rapport). A l'issue de la réunion de travail, des compléments d'information ont été réclamés au maître-d'ouvrage.



### 3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Il n'est pas inutile de rappeler qu'une enquête publique n'est pas un référendum, l'avis formulé par la Commission d'enquête n'étant pas établi uniquement au regard du nombre d'expressions favorables ou défavorables à un projet.

#### **ANALYSE QUANTITATIVE**

Près de **cinq cents** contributions ont été relevées au travers de mails, du Registre numérique, de courriers ou de dépôts sur les Registres papier : **392** sur le Registre numérique, **96** sur les Registres papier.

Plusieurs associations ont de nouveau déposé leurs contributions sur tous les supports mis à disposition. Identiques à celles qui se sont manifestées au cours de l'enquête précédente, elles expriment une opposition de principe ou une contestation partielle sur certains volets du projet en présentant une argumentation étayée, dont notamment : *UFC-Que Choisir Eure, Sauvegarde des Propriétaires du Périmètre de Protection Rapprochée des Eaux Superficielles et Souterraines de la Vallée de l'Iton, Evreux Nature Environnement, Association des Usagers de la Forêt d'Évreux et des Environs, Saint-Sébastien pour tous, Collectif Vigilance Citoyenne des Portes de Normandie.*

Par ailleurs, de nombreuses Collectivités et entreprises privées ou publiques ont apporté un soutien fort au projet comme, entre autres, la *Chambre des Métiers et de l'Artisanat, la Chambre des Commerce et d'Industrie Portes de Normandie, le Mouvement des Entreprises De France, l'Union des Industries Métallurgiques et Mécaniques, la Fédération Nationale du Transport Routier, Evreux Portes de Normandie, Conseils municipaux.*

Les observations, nécessitant impérativement une prise en compte et une réponse du maître-d'ouvrage ont été portées au Procès-verbal de synthèse, et traitées en retour au Mémoire en réponse, certaines recevant un commentaire personnalisé de la commission d'enquête.

#### **ANALYSE QUALITATIVE**

Les observations directement liées à la Demande d'Autorisation Environnementale, objet de cette enquête publique, ont été traitées en premier chef.

Comme il s'agit également de relayer l'ensemble des contributions émises, sont ensuite rappelées pour information les observations non liées intrinsèquement au thème de l'enquête mais que la Commission estime ne pas devoir considérer comme réellement « hors sujet » puisque liées au projet dans sa globalité.

Bien qu'aucune pétition n'ait été relevée, le très grand nombre de dépositions individuelles a conduit la Commission d'enquête à devoir les regrouper par thèmes, pour la plupart, ainsi que les remarques et questionnements plus individuelles.

Dans l'analyse 3.2 infra, on retrouvera pour chaque thématique :

- \* la synthèse globale des observations liées au thème, un commentaire général sur la problématique voire quelques contributions particulières/personnelles ;
- \* les réponses apportées par le Maître-d'ouvrage ;
- \* les commentaires et analyses éventuels de la Commission d'enquête.

#### **3.1 Personnes Publiques associées et/ou consultées**

##### **3.1.1 PPa et Services de l'État**

Conformément à la réglementation en vigueur, le dossier a été présenté aux diverses Personnes publiques entre le 17 et le 20 août 2020 (DREAL-SRN, ARS, DRAC, OFB, CLE-Sage Iton, DDTM-SEBF), celles-ci faisant part d'observations, questionnements ou recommandations.

L'Autorité Environnementale (CGEDD), consultée en décembre 2020, a également relevé divers points présentés sous la forme d'un Procès-verbal de vingt-quatre pages, appelant une réponse de la DREAL et reprenant pour partie les avis des PPa, ce document présentant **vingt-deux recommandations** et **deux**.

Le maître-d'ouvrage a rédigé en conséquence un Mémoire en réponse au CGEDD début février 2021, répondant point par point aux problématiques soulevées. L'ensemble est présenté ci-après.

La DDTM de l'Eure, service instructeur, considérant le dossier « *complet et régulier* », avec les principaux enjeux comme ceux liés au thème de l'« *Eau* » étant pris en compte, a considéré le dossier comme pouvant être mis à enquête publique sur les six communes.

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE MÉMOIRE EN RÉPONSE A L'AE**

### **Recommandation n°1**

« ... recommande de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'ensemble de déviation par le sud d'Évreux, en tenant compte des opérations déjà réalisées et de leurs bilans environnementaux. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : la déviation Sud-Est d'Évreux et son raccordement à la RN13 ont fait l'objet d'une étude d'impact séparée, la déviation Sud-Est d'Évreux n'est pas incluse dans le périmètre du projet objet de l'étude initiale de 1998. De ce fait l'actualisation des données ne porte que sur la section Les Fayaux- Cambolle et sur les conséquences éventuelles sur la déviation de Parville déjà en service.

**Commission d'enquête** : les compléments apportés par le maître d'ouvrage en réponse à cette recommandation et aux observations complémentaires sur l'Etude d'Impact ont été retranscrits dans la dernière version du dossier soumis à enquête publique et correspondent aux demandes de l'AE tout en respectant le périmètre du dossier initial de 1998.

### **Recommandation n°2**

« ...à de nombreuses reprises, les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) sont décrites dans le dossier comme une possibilité (« pourra être compensé », « quand cela sera possible », « est souhaitable », etc.). L'Ae recommande à l'État de s'engager sur l'ensemble des mesures environnementales proposées. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : les mesures, proposées dans le dossier, sont en accord avec le dossier des engagements pris par l'État en matière d'environnement naturel (faune, flore, milieux aquatiques...) et d'environnement humain (bruit, inondations...) à la suite des différentes procédures engagées dans le cadre du projet réalisé en 2014 (DUP, autorisation au titre du Code de l'Environnement...). Elles ont toutes été respectées lors de la première phase de travaux et continueront à être respectées/appliquées dans la suite du projet. Le chapitre 7.9 de l'Etude d'Impact présente les premières mesures ayant déjà été mises en place entre le début des travaux et la suspension de ces derniers. Les formulations employées dans l'Etude d'Impact sont modifiées afin de confirmer l'engagement de l'État à appliquer ces mesures.

**Commission d'enquête** : le dossier des engagements de l'Etat (annexe 11.1 du dossier soumis à enquête) reprend les principales mesures prévues pour garantir l'insertion du projet dans son environnement humain et naturel. Le suivi de ces engagements fait l'objet de réunions annuelles présidées par le préfet depuis 2014 et ce jusqu'à l'arrêt des travaux en 2019.

### **Recommandation n°3**

« ... recommande de décrire les mesures de réduction dont la définition avait été confiée aux entreprises dans la partie en travaux (Forêt d'Évreux), et de présenter les résultats du suivi environnemental du chantier, et ainsi qu'une analyse des impacts éventuels supplémentaires dus à la prolongation de la durée du chantier. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : les mesures favorables à l'environnement décrites dans le dossier de DAE sont reprises dans le dossier des engagements de l'État (annexe 11 de la pièce F). Le maître d'ouvrage s'engage donc fermement à leur application telle que définie dans le dossier.

Concernant les mesures, dont la mise en œuvre relève des entreprises, chaque marché de travaux fait l'objet de préconisations environnementales strictes et exigeantes définies dans le CCTP – Fascicule 3 Notice du Respect de l'Environnement (NRE). Ces préconisations incluent également un suivi environnemental fort, réalisé par le maître d'œuvre et un contrôle extérieur mené à l'échelle de l'opération. D'autre part, en application des prescriptions de l'article 2.1 de l'arrêté du 8 mars 2019 portant suspension des travaux de réalisation de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, la DREAL a transmis au préfet de l'Eure le 25 mars 2019 un document intitulé « État actuel d'avancement des travaux – mars 2019 ». Ce document précisait les ouvrages réalisés ou en cours de réalisation, les dispositions relatives à la protection des personnes et des biens, les dispositions et mesures liées à la protection de la ressource en eau, les enjeux en matière d'habitat et d'espèces sensibles, ainsi que les interventions réalisées ou à réaliser correspondant aux mesures immédiates de mise en sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

Ces mesures conservatoires et d'accompagnement, durant la suspension des travaux, ont été approuvées par le préfet de l'Eure le 11 octobre 2019 (l'arrêté n° DDTM/SEBF/2019/144) et sont présentées au chapitre 1.1.4 du dossier de Demande d'autorisation. Les prescriptions suivantes favorables à l'environnement ont notamment été appliquées :

- afin de répondre à des prescriptions prévues par l'arrêté de dérogation espèces protégées, une continuité de végétation doit être recréée le long et aux abords du PS4. Une végétalisation des lisières et des talus de l'ouvrage devra être mise en place afin de préserver les lisières forestières et d'améliorer la continuité écologique via l'ouvrage existant.
- l'entretien courant des abords des emprises du chantier (fauchage, maintien des bâches anti-intrusion des amphibiens, enlèvements des espèces exotiques envahissantes, entretien des clôtures et portails...) devra être régulièrement effectué.

**Commission d'enquête** : la commission d'enquête prend acte du fait que les mesures prévues dans l'arrêté n° DDTM/SEBF/2019/144 ont été réalisées.

**Recommandation n°4**

« ... recommande au pétitionnaire de s'engager à respecter toutes les préconisations de l'ARS, tout particulièrement celles concernant : - la valeur de turbidité déclenchant une alerte du producteur d'eau potable, - la période de réalisation des travaux à proximité des captages d'alimentation en eau potable, - et de définir précisément, en accord avec un avis d'hydrogéologue agréé, les mesures qui seront mises en œuvre en cas de rabattement de nappe. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** comme évoqué en réponse à l'avis de l'ARS du 07/09/2020, le niveau retenu pour le déclenchement de première alarme en cas de turbidité sera fixé à 3 NTU dans le dispositif de suivi de la surveillance qualitative des captages d'eau. L'arrêt des travaux sera fixé à 5 NTU, quelle que soit la cause de cette turbidité (modification apportée au chapitre 10.4.4 du DAE). Ces valeurs sont issues du plan de secours pour l'alimentation en eau potable élaboré en 2013 par Évreux Portes de Normandie (5.3 Pollution lors des travaux d'excavation liés à la déviation d'Évreux du DAE). Le maître d'ouvrage s'engage à respecter un phasage de travaux intégrant une interdiction de travaux entre le 1er décembre et le 30 avril à proximité des captages d'eau potable. Le maître d'ouvrage s'engage à arrêter les travaux dans un délai de 12 heures maximum dès que le niveau de la nappe est à moins de 50 cm du fond de fouille avec une tendance à la hausse dans la zone concernée. Ainsi, depuis 2006, début des suivis piézométriques, la nappe n'a jamais atteint le niveau de fond de fouille.

**Commission d'enquête :** les mesures de suivi de la turbidité correspondent aux recommandations de l'ARS. Aucun rabattement de nappe n'est envisagé et les travaux seront temporairement suspendus lors de remontée de nappe à moins de 50 cm du fond de fouille. Les avis de l'hydrogéologue agréé sont présents dans le dossier soumis à enquête.

**Recommandation n°5**

« ... recommande de présenter les suites données du fait de la découverte d'une poche de craie sous le bassin B2. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** en mai 2014 ont débuté les travaux de terrassement du bassin d'assainissement B2. Mi-juin il a été constaté que les assises du bassin étaient très majoritairement constituées d'argiles à silex, mais également d'une zone circonscrite de craie altérée à l'est du futur bassin. L'hydrogéologue agréé, venu sur site le 18 juin 2014, mentionne ainsi : « On ne voit aucun indice d'effondrement ou de zones fortement décomprimées ». La maîtrise d'ouvrage a transmis le 24 décembre 2014, à l'hydrogéologue agréé de l'ARS, une note de calculs détaillée qui a fait l'objet d'une validation le 15 janvier 2015. Elle retient les éléments suivants, de bas en haut : - couche d'argile compactée d'épaisseur 30 cm au droit des affleurements de craie, - géosynthétique de renforcement capable de reprendre des efforts horizontaux de 1 065 kN/ml, - dispositif d'étanchéité double par géomembrane. Cette solution, validée par l'hydrogéologue agréé de l'ARS, a été complètement mise en œuvre et réceptionnée.

**Commission d'enquête :** le bassin B2 est opérationnel depuis 2015, il a été réceptionné et aucune fuite n'a été détectée.

**Recommandation n°6**

« ... recommande de reprendre le dossier sur la qualité des eaux de surface et de démontrer que le projet respectera les normes de qualité environnementale pour le zinc et le cuivre dès la mise en service de l'infrastructure et à long terme. En cas d'impossibilité de garantir leur respect sans modification des bassins, l'actualisation de l'Etude d'impact pourra s'avérer nécessaire. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** suite aux avis de la CLE (du 08/10/2020) et de la DDTM (du 20/10/2020), les valeurs limites d'objectifs de qualité des eaux actuellement en vigueur ont été intégrées au chapitre 10.2.2.5.6 - objectifs de qualité du dossier de DAE. Ces valeurs ont été actualisées avec le dernier arrêté en vigueur du 27 juillet 2018 et des compléments d'explications ont également été intégrés.

**Commission d'enquête :** les seuils retenus correspondent au dernier arrêté en vigueur. Il a été constaté que la teneur en Cu de la rivière Iton est déjà initialement supérieure à l'objectif de qualité pour un rejet dans le réseau hydrographique superficiel. Par ailleurs il est à noter qu'un élevage de truites, en amont du tracé de la déviation et alimenté en eau par l'Iton, ne semble pas souffrir d'une teneur au-dessus des normes en Cu. La truite est pourtant un poisson très sensible à la qualité de l'eau.

**Recommandation n°7**

« ...recommande de compléter la recherche, la gestion et la cartographie des mesures compensatoires relatives aux milieux naturels en mentionnant les superficies retenues sur chaque parcelle ».

**Réponse du maître d'ouvrage :** le maintien, la restauration, la création et la gestion d'un réseau dense et connecté de milieux calcicoles thermophiles (pelouses, ourlets, friches évoluant vers des pelouses) sur les dépendances et les abords immédiats de l'infrastructure permettent de compenser environ 34 ha (hors surface des talus de l'infrastructure), soit environ 4 fois la surface d'habitats calcicoles perdue. Sur le reboisement de la Queue d'Hirondelle, 20% de la surface a été laissée en milieu ouvert afin de favoriser une dynamique de pelouse calcicole. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter les mesures favorables aux chiroptères. Ainsi, conformément aux engagements de l'État, 20 gîtes à chiroptères ont déjà été installés par le GMN dans la forêt communale d'Évreux. L'écuroduc, prévu dans l'Etude d'impact, sera effectivement mis en place afin d'assurer le passage des écureuils dans la traversée du Bois du Roi.

**Commission d'enquête :** les aménagements pour protéger la faune et la flore sont bien précisés et font partie des engagements de l'Etat.

**Recommandation n°8**

« ...recommande d'expliquer précisément l'état actuel des colonies de spongiaires sur le site 1a et, en cas de destruction, de mettre en œuvre la mesure d'accompagnement dédiée à cette espèce. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** en 2017, le maître d'ouvrage a consulté le Syndicat Aval de la Vallée de l'Iton (SAVITON) dans l'objectif de combler une annexe hydraulique en rive droite de l'Iton, à l'endroit même d'une future culée du viaduc de la déviation Sud-Ouest d'Évreux.

Suite à une proposition du SAVITON le curage de ce bassin a été effectué en aout 2017, aucune colonie de spongiaires n'a été trouvée.

Pour compenser le comblement de cet ancien bras mort, la DREAL s'engage à recréer un bras mort en 2021 et à réimplanter des colonies de spongiaires, conformément à la note présente en annexe 7.3.

**Commission d'enquête :** les engagements du maître d'ouvrage permettront sans conteste de recréer une colonie nouvelle de spongiaires.

**Recommandation n°9**

« ...recommande de mieux caractériser la valeur ajoutée des mesures de compensation à la destruction de zones humides et d'en accroître la superficie suite à la réévaluation tenant compte du gain fonctionnel et afin de tenir compte des impacts en phase travaux. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** le maître d'ouvrage prévoit une compensation de 1 638 m<sup>2</sup>, soit un ratio de 3 fois la surface détruite. La situation similaire à la zone humide impactée génère les mêmes réserves quant aux fonctionnalités hydro-géomorphologiques (épuration, régulation des nutriments...) qui sont donc évaluées comme étant faibles. Enfin, la création d'habitats favorables permettra une amélioration des fonctionnalités liées à la biodiversité du site.

Le score pondéré (représentant le gain fonctionnel attendu) est de 1,12 à 2,4, ce qui est supérieur à la perte fonctionnelle pondérée due à l'impact sur la ZH1. L'équivalence fonctionnelle est donc atteinte. »

**Commission d'enquête :** la Commission d'enquête note que la compensation est nettement supérieure aux règles applicables du SAGE Iton de la zone détruite (150%).

**Recommandation n°10**

« ...recommande de concevoir les ouvrages de rétablissement hydraulique de manière à ce qu'ils présentent une fonctionnalité adaptée au passage de la faune, et en particulier, d'indiquer la manière dont les guides techniques seront pris en compte pour chaque ouvrage. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux intègre différents ouvrages favorables au passage de la faune et donc au maintien des continuités écologiques.

Les dimensions étant compatibles avec les préconisations des guides, l'ensemble de ces ouvrages répond aux guides techniques d'aménagement des passages à faune.

**Commission d'enquête :** la Commission d'enquête observe que le nombre et le dimensionnement des ouvrages devraient effectivement faciliter le passage de la faune.

**Recommandation n°11**

« ...recommande d'analyser les effets des plantations paysagères prévues autour de l'infrastructure sur le risque de collision des véhicules avec des oiseaux et des chauves-souris sur la route, et de chercher à en réduire les effets négatifs. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** référence est faite à l'annexe 22 du dossier. Un document de mars 2014, émanant de l'entreprise d'architectes de paysages « Arc en Terre », reprend l'ensemble des aménagements paysagers de la déviation. Les intentions, contenues dans cette annexe, sont en adéquation avec les informations du SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – setra.fr), service technique à compétence nationale.

**Commission d'enquête :** une note d'information de 22 pages sur les « Chiroptères et les infrastructures de transport » édité en octobre 2018 par le CEREMA (Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) reprend l'ensemble des éléments à prendre en compte dans la réalisation d'infrastructure routière.

La Commission d'enquête propose que cette note soit jointe au dossier.

**Recommandation n°12**

« ... recommande de présenter un photomontage de l'intégration de l'ouvrage de décharge hydraulique dans la vallée de l'Iton, de définir des mesures pour assurer une meilleure intégration paysagère du projet à cet endroit, voire d'envisager le prolongement du viaduc pour réduire l'impact visuel. »

**Réponse du maître d'ouvrage :** Comme pour la recommandation précédente, le mémoire en réponse fait référence à l'étude architecturale réalisée par le bureau « Arc en Terre » de 2014, insérée en annexe 22, insérée à l'annexe 22. La page 10 du document - L'accroche vers la vallée de l'Iton – donne un visuel sur la végétalisation en pourtour du bassin de décharge n° 2.

**Commission d'enquête :** la Commission d'enquête s'interroge toutefois sur le fait que la réalisation d'un tel ouvrage d'art, à fort encrage, ne nécessiterait pas une réflexion quant à poursuivre éventuellement le viaduc à l'identique de celui enjambant l'Iton en lieu et place du remblai proposé.

**Recommandation n°13**

« ... recommande de produire une étude de trafic à jour, reposant sur une analyse origine-destinations, présentant l'état initial, l'état actualisé en 2020, les projections à la mise en service en 2026 et vingt ans plus tard en 2046, et de reprendre sur cette base commune l'évaluation des incidences du projet (bruit, gaz à effet de serre, consommations d'énergie, gains de temps, pollutions, effets sanitaires, accidentalité, coûts-bénéfices, etc.). »

**Réponse du maître d'ouvrage** : les études de trafic ont été mises à jour pour actualiser les volets air, bruit et gaz à effet de serre de l'étude d'impact. L'étude d'impact reprend les données relatives aux estimations de la circulation passée, présente et avenir. La cartographie de la page 185/254 donne une estimation par exemple des trafics attendus quotidiennement sur la déviation à l'horizon 2015 et 2035.

**Commission d'enquête** : au regard des données fournies dans le dossier, la commission d'enquête estime qu'il est difficile d'avoir une vue claire du trafic et de son évolution. Le mémoire, faisant état d'une « enquête cordon » menée en septembre 2017, il paraîtrait utile que les résultats de cette enquête soient joints à l'annexe 14 (Etudes de trafic). Cette annexe y gagnerait en intérêt car les études présentées datent de 1998 et 2011. Ainsi, la mise à jour des données de trafic et de déplacement permettrait d'affirmer les mesures prises en faveur du bruit.

**Recommandation n°14**

« ... produire une étude air et santé de niveau I incluant la déviation de Parville et d'évaluer également le risque par ingestion. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : l'étude air et santé, demandée pour les populations présentes le long du tracé du projet de déviation, est bien de niveau 2 comme présenté en annexe 15. Cependant, l'engagement est pris de fournir une étude de niveau 1 au droit de « l'IMPro Pierre Redon ». Les résultats seront communiqués à l'Agence régionale de Santé et présentés au Comité de suivi des engagements de l'Etat. Le risque d'ingestion des dépôts particuliers, dans une bande d'études de 200 mètres centrée sur l'axe du projet, n'a montré aucun lieu vulnérable. Enfin, en complément à l'observation de l'Ae sur les valeurs limites réglementaires anticipées sur le dioxyde d'azote et les PM10, il est précisé que le projet permet d'éloigner globalement la circulation des habitations et notamment du centre-ville d'Evreux. En matière de concentration des PM10, « les valeurs estimées lors de la mise en service sont inférieures aux concentrations observées dans l'état initial grâce à l'amélioration du parc roulant ».

**Commission d'enquête** : la réponse et les engagements pris par le MO satisfont la Commission d'enquête.

**Recommandation n°15**

« ... recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : basée sur le guide d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre du CEREMA, l'estimation de la production de ces gaz, en phase chantier, est bien présentée en page 213/254 - chap. 7.5.6.2 du document « Etude d'impact ».

**Commission d'enquête** : dont acte.

**Recommandation n°16**

« ... recommande d'explicitier la contribution du projet aux objectifs de neutralité carbone adoptés par la France et de proposer autant que de besoin des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : Le mémoire en réponse fait la démonstration de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre. Il précise qu'en matière de compensation, le projet prévoit de reboisement de plus de 60 ha en lien avec la compensation de défrichement pour un ratio de 2 pour 1.

**Commission d'enquête** : l'argumentation entre bien dans le cadre de la réglementation en vigueur à minima.

**Recommandation n°17**

« ... recommande de mieux décrire les effets directs et indirects du projet sur l'augmentation de la pression foncière sur les communes voisines d'Evreux et de préciser les mesures à prendre dans les documents d'urbanisme concernés pour les maîtriser. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : le mémoire en réponse précise que les documents d'urbanisme, récemment établis et entrés en application (SCoT et PLUi-DH), ont déjà intégrés dans le projet cf. au chapitre 10.1 de l'Etude d'impact.

**Commission d'enquête** : pas de commentaire particulier.

**Recommandation n°18**

« ... recommande d'intégrer la phase travaux dans l'analyse des coûts collectifs du projet. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : dans le mémoire en réponse, la monétarisation des gaz à effet de serre en phase travaux a été évaluée et présentée dans un tableau.

**Commission d'enquête** : ce tableau semble ne pas avoir été inséré au dossier.

**Recommandation n°19**

« ... recommande de présenter la teneur et l'avancement de la convention de gestion nécessaire à l'évitement de la destruction par reboisement de 11,7 ha de pelouses calcicoles dans le secteur de la Queue d'Hirondelle. Elle souligne l'importance d'une application de qualité des mesures de réduction relatives aux chauves-souris. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : les éléments de réponse sont contenus dans les annexes 11 (engagements de l'Etat) en ce qui concerne les reboisements et les pelouses calcicoles, et en annexe 24 (suivi des mesures) pour les chauves-souris, l'étude des chiroptères ayant fait l'objet d'un suivi annuel depuis 2015.

**Commission d'enquête** : pas de commentaire complémentaire.



**Recommandation n°20**

« ... recommande de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000 sur la perte de connectivité du réseau tant pour les milieux calcicoles que pour la faune, notamment sur la partie ouest du projet et d'en déduire des mesures complémentaires de rétablissement des continuités... et, le cas échéant, d'enclencher les dispositions réglementaires à appliquer en cas d'atteinte aux objectifs de conservation d'un site.

**Réponse du maître d'ouvrage** : Un argumentaire, concernant les incidences Natura 2000, a été produit démontrant le maintien d'une continuité écologique, notamment autour de la Queue d'Hirondelle. Les mesures, en faveur de la faune et des chauves-souris, sont énoncées dans les réponses aux recommandations 10 et 11 supra. Il est ainsi estimé que les continuités écologiques sont préservées sans remise en cause l'état de conservation des habitats et espèces. Aucune mesure compensatoire n'est donc nécessaire. **Observation n°1** : suite au regret de trouver les divers suivis dispersés dans l'Etude d'impact actualisée, un chapitre 7.7.2 - Modalités de suivi des mesures - a été ajouté et les suivis faune et flore, depuis 2015, sont joints en annexe 24. **Observation n°2** : devant l'éventuelle difficulté à végétaliser des palissades en forêt d'Evreux, il est précisé qu'un marché d'aménagements paysagers permettra la végétalisation des palissades lorsque les trois ouvrages auront été réalisés.

**Commission d'enquête** : pas de commentaire particulier.

**Recommandation n°21**

« ...recommande de fournir en annexe le résultat détaillé des suivis environnementaux, notamment naturalistes, et de prévoir une mesure de réduction de l'impact sur le Lucane Cerf-Volant ou à défaut de reprendre l'analyse des impacts sur cette espèce et des conséquences pour le site Natura 2000. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : les mesures d'accompagnement, de réduction et de compensation, définies dans l'arrêté de dérogation, n'entrent pas dans le cadre de cette DAE Toutefois, le Lucane Cerf-Volant n'a plus été observés lors des inventaires réalisés depuis 2011. L'incidence directe est considérée comme faible et s'estompera avec le nouveau boisement, au titre de compensation (îlots de vieillissement de vieux bois favorables au Murin de Bechstein).

**Commission d'enquête** : l'argumentation convient à la Commission d'enquête.

**Recommandation n°22**

« ...recommande de mettre en cohérence les chiffres mentionnés par le Résumé non technique dans l'Etat initial avec l'Etude d'impact et de tenir compte dans le Résumé non technique des recommandations du présent avis. »

**Réponse du maître d'ouvrage** : le Résumé non technique est repris et modifié en ce sens, un travail de synthèse ayant été effectué sur ce document.

**Commission d'enquête** : dont acte.

**3.1.2 DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX**

Cf. art. 8 de l'AP, le Conseil municipal de chacune des six communes a délibéré dans le délai imparti.

Ces délibérations sont portées en annexe au Rapport d'enquête, celles de **ARNIERES-SUR-ITON** et **SAINT-SEBASTIEN-DE- MORSENT** appelant des réponses du maître-d'ouvrage et portées au Procès-verbal de synthèse des observations (ANNEXE 4.7) et traitées au Mémoire en réponse (ANNEXE 4.8).

✓ Commune d'**ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE** : avis **favorable** par délibération du 7 avril 2021.

✓ Commune de **PARVILLE** : avis **favorable** par délibération du 18 mars 2021.

✓ Commune d'**ÉVREUX** : avis **favorable** par délibération du 3 mai 2021.

✓ Commune de **GUICHAINVILLE** : avis **favorable** par délibération du 30 avril 2021.

✓ Commune de **SAINT-SEBASTIEN-DE-MORSENT** : avis **favorable** par délibération du 27 avril 2021, tout en rappelant ces points forts :

1 Réalisation d'un échangeur complet au croisement de la RD 830 : aller et venir de Parville & aller et venir de la Madeleine.

2 Pérennisation des cheminements doux, piétons et cyclistes actuels, tels qu'envisagés par la CA d'Evreux Portes de Normandie, dans le plan Vélo 2022, entre Saint Sébastien & Evreux.

3 Maintien des dessertes locales : route de la Bonneville – rue du buisson.

4 Prise en compte des flux de circulation en entrée et en sortie de la commune.

5 Amélioration de la desserte TRANSURBAIN par le biais d'une voie dédiée, entre Saint Sébastien & Evreux.

6 Prise en compte de l'impact sonore pour les résidences les plus proches de ce nouvel équipement.

7 Gestion des eaux de ruissellement communales dans le cadre de l'aménagement futur.

Enfin, les retards pris par ce projet vont à terme, engendrés des coûts supplémentaires pour toutes les collectivités par le biais de la participation financière de l'EPN et au détriment des communes membres.

## v Commune d'ARNIERES-SUR-ITON : avis réservé par délibération du 12 avril 2021, des questions étant restées sans réponses :

La présente contribution fait état des observations et demandes du conseil municipal d'Arnières-sur-Iton sur le projet d'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Evreux section « Les Fayaux-Cambolle » dans le cadre de l'enquête publique d'autorisation loi sur l'eau. Les observations portent sur trois points :

- Les choix techniques relatifs à l'ouvrage d'art et aux aménagements situés en zone PPRI et en périmètre rapproché de la zone de captage,
- l'incidence des travaux sur la circulation dans la commune et les mesures prévues par le pétitionnaire pour l'amoindrir,
- la mise en œuvre des mesures compensatoires relatives au reboisement et aux travaux paysagers.

### 1. Ouvrage d'art, remblai et ouvrages de décharge

#### Impact paysager

Compte tenu de la qualité paysagère du périmètre du projet, situé en vallée de l'Iton et formant à ce jour l'une des plus jolies entrées d'agglomération, le conseil municipal déplore l'effet visuel du remblai de 450m de long avec ouvrages de décharges comptant 16 buses au total. Les béances des buses et le front arboré en hauteur (haut du talus) obturent la vue dégagée sur la vallée et créent une verticalité absente du paysage actuel. Le prolongement du viaduc sur 200 mètres permettrait peut-être de réduire cet impact visuel.

La section Les Fayaux-Cambolle ayant en soit un impact paysager considérable, il serait souhaitable de privilégier une solution esthétique de nature à valoriser cette entrée d'agglomération.

#### Prévention du risque inondation

Le conseil municipal rejoint les observations formulées par l'association S3PRESS et demande que soient levées ses inquiétudes quant au risque inondation soulevé par la mise en place d'un remblai dans le lit majeur de l'Iton et dans la zone verte naturelle d'expansion des crues du PPRI qui interdit pourtant de tels aménagements.

Ce remblai suscite les inquiétudes du conseil municipal pour plusieurs raisons :

- Les simulations hydrauliques de référence relèvent d'un PPRI obsolète qui doit être révisé et pour lequel l'un des objectifs majeurs, la réalisation d'études relatives au fonctionnement de l'Iton (karst du sec-Iton) et de la nappe phréatique, n'a pas été atteint. Ces études devaient permettre une révision des seuils de crues pouvant modifier les seuils de référence actuels.

1

de Conches à la demande de la commune), la route est notamment empruntée par des cars scolaires.

Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire :

- détaille le phasage des travaux prévus sur la RD 129,
- garantisse un phasage non concomitant des travaux prévus sur la RD 55,
- maintienne le trafic de la RD 129 pendant les travaux de manière à éviter le report de la circulation dans le centre-bourg d'Arnières-sur-Iton.

#### Trafic induit par les travaux

Les aménagements prévus en vallée de l'Iton vont engendrer un trafic de véhicules lourds densifié sur des axes de circulation déjà très empruntés.

Le conseil municipal s'interroge sur la circulation, le nombre de trajets et le tonnage des véhicules concernés notamment par la réalisation du viaduc, du remblai et des ouvrages de décharge. Ce trafic aura nécessairement des incidences sur la circulation routière des RD55 et 129.

Par ailleurs la densité du remblai de 450m de long va nécessiter, en zone humide et périmètre rapproché de la zone de captage, le déplacement d'engins lourds et peu maniables. Hormis la réalisation d'une voie d'accès dédiée avec géotextile, le dossier soumis à l'enquête publique est peu précis à ce sujet. Un cahier des charges détaillé intégrant les impératifs environnementaux demandés aux entreprises aurait pu être précisé. Le risque de pollution de la nappe phréatique et de la rivière Iton étant grand en cas d'accident.

#### Aménagement du carrefour du chantier des Flotteurs à Arnières-sur-Iton

Les travaux associés à l'aménagement du carrefour du Chantier des Flotteurs doivent permettre de sécuriser le trafic accentué sur la RD 55 depuis l'ouverture de la bretelle d'accès à la future déviation sud-ouest.

Le conseil municipal souhaiterait connaître le calendrier de réalisation des travaux de cet aménagement et être associé aux décisions afférentes à sa mise en œuvre.

#### Intégration des liaisons cyclables

Les travaux d'aménagement de la voie cyclable entre Arnières-sur-Iton et l'hippodrome ont démarré au mois de mars 2021. La voie sera ouverte au public à l'automne 2021. Le conseil municipal s'inquiète que cette liaison cyclable ne soit pas intégrée dans les plans d'aménagement prévus en vallée de l'Iton, de même que les liaisons douces d'ores et déjà projetées avec la Villa d'Evreux et l'agglomération d'Evreux Portes de Normandie.

La voie cyclable longera le bras de l'hippodrome, dès lors elle devrait passer sous le viaduc. A ce jour, aucune esquisse ne situe son tracé par rapport aux piliers du viaduc.

Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire :

- précise sa programmation de travaux d'aménagement des ouvrages en vallée de l'Iton et garantisse l'ouverture sécurisée de la voie cyclable durant toute la période de travaux,

3

- En situation aménagée, le champ d'expansion des crues est modifié dans le lit majeur or le PPRI stipule que le projet de déviation SO doit être le plus neutre possible et ne pas modifier le champ d'expansion des crues.
- Les simulations hydrauliques ne prennent pas en compte les travaux d'endiguement prévus à Navarre (second objectif du PPRI) et l'impact cumulé en cas de crues.
- Les simulations hydrauliques ne prennent pas en compte la conjonction d'une crue de nappe comme en 1995 et 1999, phénomène susceptible d'aggraver les inondations et la dynamique des crues.

Le TRI d'Evreux stipule que le projet de déviation Sud-ouest « était prévu pour être transparent vis-à-vis des écoulements en crue de l'Iton. » (page 25 du TRI). A ce jour, les éléments produits par le pétitionnaire semblent insuffisants pour garantir cette neutralité. L'option d'aménagement avec remblai et ouvrages de décharge ne garantit ni une meilleure intégration paysagère ni une meilleure gestion des risques d'inondation.

### 2. Incidences des travaux sur les mobilités de la commune

#### Circulation routière dans la commune et trafic sur la RD 55

Les travaux de surélévation de la RD55 prévus en 2023-2024, s'ils induisent l'interruption de la circulation sur cette voie, auront un impact considérable sur le trafic routier dans la commune.

A ce jour la route d'Evreux comptabilise 2600 véhicules/jour vers Evreux et 2300 véhicules/jour dans l'autre direction (mesures effectuées par l'agence routière de conches en juin 2020 à la demande de la commune). Cette route est la seule voie d'accès des bus Transurbain et des cars assurant le transport scolaire des communes périphériques vers les collèges et lycées. Une interruption de ce trafic est inenvisageable.

Par ailleurs, la fermeture du chemin Potier lors de la première phase de travaux, puis celle plus récente du Pont de la Grosse Aulne, ont dévié une partie du trafic dans le centre-bourg d'Arnières-sur-Iton sur des voies qui ne sont pas conçues pour une telle densité de circulation. La voirie est en effet aujourd'hui très accidentée. Ce phénomène accroît d'autant les problèmes de sécurité routière et les nuisances pour les riverains (pollution, bruit).

Partant de ce constat, le conseil municipal demande à ce que le pétitionnaire maintienne le trafic des véhicules légers, du transport scolaire et des bus Transurbain sur la RD 55 et garantisse la sécurité des riverains immédiats du projet pendant la durée des travaux.

Le conseil municipal souhaiterait connaître le phasage des travaux envisagés sur cette portion de voie. Par ailleurs une esquisse (plan de coupe, plan au sol) permettrait d'apprécier les contours de la RD 55 modifiée.

#### Incidences sur le trafic de la RD 129

Compte tenu du calendrier de travaux annoncé, le conseil municipal d'Arnières-sur-Iton s'inquiète de l'incidence des travaux d'aménagement du demi-diffuseur de Saint-Sébastien et de l'ouvrage de franchissement du bras du Gôrd sur le trafic de la RD 129. Les mesures de trafic font état de 3600 véhicules/jour (mesures effectuées en juin 2020 par l'agence routière

2

- précise son programme d'aménagement des liaisons douces forestières en bordure de la bretelle d'accès à la future déviation sud-ouest,
- transmette des plans du projet de déviation intégrant ces liaisons douces (esquisse, plan de coupe, plan au sol).

### 3. Déboisement et aménagements paysagers

#### Déboisement d'une forêt domaniale publique et reboisement compensatoire épars

En compensation des opérations de déboisement du massif forestier de la Madeleine, le pétitionnaire prévoit un reboisement compensatoire dans trois secteurs : le secteur de la queue d'Hirondelle (24,5 hectares replantés), le secteur de Cambolle (11 hectares) et la base aérienne 105 (entre 20 et 25 hectares).

La forêt domaniale de la Madeleine est un espace naturel très fréquenté des ébrouciens et des habitants des communes environnantes, dont les Arnérois. Le déboisement à venir en lisière de la zone d'activités de la Madeleine va pénaliser les promeneurs, joggeurs et cyclistes usagers des sentiers situés dans ce secteur. Le pétitionnaire ne propose aucune solution pour compenser la perte d'un espace naturel de loisirs fréquenté quotidiennement. Indépendamment des mesures compensatoires de reboisement, une mesure d'accompagnement, telle que l'acquisition de parcelles forestières privées sur des communes limitrophes, aurait pu être réfléchie pour permettre aux usagers de la forêt de la Madeleine de retrouver aujourd'hui les hectares de forêt perdus.

Par ailleurs, si les reboisements proposés sur les secteurs de la Queue d'Hirondelle et de Cambolle s'intègrent bien dans les massifs forestiers d'Evreux et resteront sous gestion communale afin de bénéficier aux habitants de l'agglomération, le reboisement proposé sur la base aérienne 105 pose question. La forêt restera sous la gestion du Ministère de la défense et son accès au public ne sera donc pas possible.

#### Aménagements paysagers

Le conseil municipal déplore la pauvreté des aménagements paysagers mis en place par l'Etat autour des bassins de rétention n°2 et n°2 ter qui aujourd'hui entachent l'entrée de bourg et nuisent à la perspective paysagère sur la vallée de l'Iton et sur la vallée Tempée.

Les plantations effectuées près du bassin n°2 manquent de relief et de variété. Les grillages de protection du bassin n°2 ter obstruent la visibilité sur le chemin piétonnier dans la vallée Tempée, le rond-point nu et les trottoirs enrobés accentuent l'aspect urbanisé de notre commune pourtant environnée de forêts, de champs et de prairies.

Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire s'adjoigne les compétences d'un paysagiste pour proposer des aménagements paysagers et une végétalisation adaptée à une entrée de bourg de campagne.

4

**3.2 PUBLIC****SE REPORTER A L'ANNEXE 4.4 -OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Quoique la présente enquête publique ne traite que le volet « autorisation environnementale », lui-même indissociable du projet dans sa globalité, il apparaît que plus de 72 % des avis émis peuvent être considérés comme **favorables** à la **reprise des travaux**, pour 15,7% d'avis **défavorables**. La participation du public reflète ainsi une expression majoritairement et essentiellement en faveur au projet. Il est à signaler un très net accroissement du volume des contributions à mi- enquête.

Indubitablement, le support dématérialisé a été privilégié sous la forme de mails de quelques lignes à plusieurs pages, voire complétés de nombreuses pièces jointes très étayées ou renvoyant ponctuellement à des informations référencées sur Internet ou des documents volumineux.

Compte-tenu, d'une part que chaque contributeur doit pouvoir vérifier que sa déposition est bien relevée et traitée et, d'autre part, de la diversité des volets abordés au sein d'une même déposition, le caractère parfois récurrent de certains éléments ou les pièces jointes souvent volumineuses, la Commission d'enquête a été conduite à devoir réaliser une étude plus globale, hormis quelques cas particuliers.

En effet, quoique le dossier ne traite pas de l'intérêt général du projet qui est acté par la DUP, ni du volet foncier, il est notable que plusieurs observations relèvent parfois de demandes individuelles, très personnelles et localisées, de propositions ou solutions alternatives, sur des thèmes généraux ou très spécifiques pouvant parfois être considérées comme « hors sujet ».

✓ **synthèse globale** des observations liées au thème, contributions particulières/personnelles et de la Commission d'enquête. Les observations in-extenso sont consultables au Procès-verbal -ANNEXE 4.7 joint au rapport ;

✓ encadré sur **fond mauve** : réponses apportées par le maître d'ouvrage ;

✓ commentaire - analyse éventuels portés par la Commission d'enquête.



## Synthèse des contributions

### EAU – HYDRAULIQUE – ENVIRONNEMENT

\* *le rejet des eaux des bassins va polluer l'Iton. La garantie de la qualité de l'eau est un droit fondamental, essentiel. La protection de la ressource en eau, c'est-à-dire des captages, est indispensable et une priorité pour la production d'eau potable. Expliquer ce qui se passera en cas d'incident. \* Démontrer que le plan de secours est fiable et actualisé face au risque de coupure d'alimentation en eau potable. Aujourd'hui, avec le COVID, la nécessité accrue de combattre la contagion, en particulier en milieu hospitalier AVEC DE L'EAU, nécessite une eau disponible en permanence en grandes quantités ! Et non turbide. L'usine de traitement n'a pas de filtres adaptés à des eaux trop turbides. On ne peut pas envisager en 2021 d'interrompre ou de restreindre la distribution d'eau vers les hôpitaux, ne serait-ce que pour une courte période. Les établissements hospitaliers comme les entreprises telle Glaxo (implanté à Evreux pour son eau de qualité) seraient très pénalisés par une interruption même momentanée de l'alimentation. Ce plan de secours n'est pas rassurant !*

\* *Préoccupation pour les enjeux concernant la ressource en eau, d'une manière générale et dans l'agglomération et le département, plus particulièrement. Les sécheresses de plus en plus fréquentes rendent encore plus cruciale la nécessité de préserver absolument cette ressource dans des conditions de sécurité en quantité et en qualité. Les besoins des usagers, eux, ne diminuent pas. Il est donc absolument nécessaire que cet aspect soit pris en compte de manière prioritaire dans les critères de choix pour ce projet de déviation et que le principe de précaution soit respecté. \* Le dossier n'aborde pas les mesures jugées opportunes pour pérenniser la ressource, tant dans son volume que dans la qualité. Il aurait été intéressant de spécifier les mesures préventives et correctives, par exemple lors d'une pollution accidentelle atteignant la nappe phréatique et neutralisant temporairement la distribution. \* l'agglomération d'Evreux Porte de Normandie aurait dû, comme le prévoit le PRSE3 (Plan Régional Santé Environnement), mettre en place l'action de sécurisation de l'alimentation et de protection des captages d'eau. \* explications à fournir pour les teneurs actuelles en cuivre et en zinc dans l'Iton. \* Pour l'Iton, les services préfectoraux doivent éclaircir les teneurs en zinc et cuivre après dilution pour les bassins B2, B3a et B3b. De même, à propos des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) dont on montre les sept en dessous des seuils mais où il est précisé « la plupart des 16 HAP étudiés par la société SGS sont en dessous des seuils ». La PLUPART ne veut pas dire TOUS et on ne sait pas quels sont ceux qui sont au-dessus du seuil. \* la demande d'Autorisation Environnementale, page 142, prévoit des piliers du viaduc et leurs semelles implantés à 2m de profondeur, alors que la nappe phréatique est à 2.15m (page 139). Peu d'engins de chantier sont précis au millimètre. Le creusement des fondations des piles du pont au-dessus de l'Iton risque d'atteindre le toit de la nappe, d'avoir trop de turbidité dans l'eau récupérée par la station de pompage d'Arnières-sur-Iton et que celle-ci ne soit plus distribuée. Ce risque non maîtrisé concerne entre autres 5 établissements hospitaliers desservis et des entreprises, comme GSK, qui ont des besoins en eau. \* Par ailleurs, les excavations seront faites sur des périmètres protégés des ressources en eau.*

\* *ce projet est complètement dépassé et c'est surprenant qu'il soit encore à l'ordre du jour. La forêt sera réduite avec toutes les conséquences sur la faune et la flore. La priorité de notre époque n'est pas de bétonner mais de préserver ces endroits qui restent fragiles. Je pense que le bon sens l'emportera et que ce projet ne mérite pas d'aboutir, les citoyens le souhaitent.*

\* *arrêter le bétonnage systématique. Détérioration du paysage. Impact paysager et environnemental lourd.*

\* *dossier non conforme à la loi sur l'eau.*

\* *opposition formelle à la poursuite des travaux visant à terminer la déviation Sud-Ouest d'Evreux. Dans un contexte de fragilisation des écosystèmes, un tel projet surdimensionné par rapport aux besoins, va encore nuire gravement à notre environnement. Trouvons plutôt des alternatives au transport routier.*

\* *le projet ne met l'accent que sur le problème d'embouteillage routier (« déviation ») alors qu'il cache en réalité tout l'aménagement d'un bout de territoire qui contient de la vie sous toutes ses formes (forêt, biodiversités dont les humains, rivière, vallée, terre...) et compromet le développement de celles-ci à plus ou moins courts termes. Ce n'est pas déviation qu'il faudrait dire mais DEVITALISATION du sud-ouest d'Evreux. Ainsi rebaptisé, je ne suis pas sûre que beaucoup y serait favorable ! Je trouve que l'état, par le biais de la préfecture, n'est pas du tout cohérent avec ses propres lois sur l'environnement dans ce projet.*

\* *Dans l'étude d'impact, plusieurs points appellent des observations sur l'avifaune : 1/ il est mis en avant (page 75 de l'étude d'impact) la présence d'espèces d'oiseaux rares dans la forêt de la Madeleine, dont la grande diversité de boisements permet le maintien des espèces rares, parmi lesquelles est cité le pouillot de Bonelli. Or page 98 de l'étude d'impact, il est précisé concernant cette espèce qu'elle semble être disparue du secteur de la forêt d'Evreux (publication de 2005). Il n'est pas d'une grande utilité de la citer comme espèce rare de la forêt d'Evreux, sachant qu'il existe de fortes chances qu'elle ne soit plus présente aujourd'hui. L'intérêt de citer des espèces éteintes reste très limité et donne un aperçu erroné de la richesse du site. 2/ Concernant la bondrée apivore, mentionnée page 97 (espèce inscrite à l'Annexe I de la Directive sur la conservation des oiseaux sauvages), il est simplement écrit qu'elle a été observée survolant la vallée de l'Iton. Or, il n'est nulle part fait mention de la nidification de cette espèce dans les grands arbres situés juste derrière l'hôpital de Navarre à l'entrée du site dit de la Queue d'Hirondelle au printemps 2020. L'état de l'avifaune n'est pas mis à jour. 3/ Dans la liste des oiseaux dressée par le GONm, il n'est absolument pas fait mention dans le talweg de la Queue de l'Hirondelle de la nidification certaine d'au moins 2 couples de pie-grièche écorcheur avec juvéniles observés en 2019. La présence de cette espèce est régulière non seulement près des captages d'eau mais aussi près du futur tracé de la déviation. Il s'agit là aussi d'une espèce inscrite à l'Annexe I de la Directive sur la Conservation des oiseaux sauvages. La traversée de ce site par la déviation d'Evreux risque de perturber fortement la nidification de ces oiseaux et d'engendrer la mortalité soit des adultes, soit des juvéniles par collision avec le trafic routier. 4/ Les solutions de compensation envisagées pour limiter les atteintes à l'avifaune restent toujours les mêmes concernant le trafic routier. Il est envisagé de border la déviation de plantations d'arbres pour inciter les oiseaux à prendre de la hauteur et à ne pas se heurter aux véhicules. Or, il a été relevé que les plantations linéaires d'arbres le long des grands axes n'atteignaient pas le but recherché. Au contraire, les espèces d'oiseaux sensibles (rapaces, chouettes, hiboux...) se servent de ces plantations comme perchoirs ou postes de guet pour chasser les micromammifères qui s'installent sur les talus ou bernes le long des grands axes. Ainsi, ces plantations linéaires d'arbres multiplient les risques de collision avec l'avifaune du fait de leur proximité avec l'aménagement. 5/ Il est prévu sur le site de la Queue de l'Hirondelle au lieu-dit « la Grande Pièce » un reboisement important pour compenser le déboisement dans la forêt d'Evreux. Or la présence de la pie grièche écorcheur en tant qu'oiseau nicheur sur le site n'appelle pas un reboisement de grande ampleur à cet endroit. La pie-grièche n'est pas un oiseau sylvestre et a besoin au contraire d'espaces ouverts à semi-ouverts avec quelques buissons épineux pour y accrocher ses proies et y faire son nid. A nouveau, l'inventaire des espèces présentes est incomplet et les mesures compensatoires ne correspondent pas aux exigences des sites traversés par le projet. 6/ En dehors de l'avifaune, il m'apparaît particulièrement choquant sur le principe que le tracé de la déviation passe en plein milieu de l'ancien cimetière de l'hôpital de Navarre. Les tombes ne sont certes plus entretenues mais il ne s'agit pas d'un motif pour ne plus respecter la mémoire de ces patients inhumés à cet endroit. Même si ces personnes défuntées souffraient de pathologies psychiatriques, il n'en reste pas moins que ce sont des êtres humains, qui méritent un respect minimum de leurs sépultures. Au contraire, le tracé de la déviation passe au beau milieu de ce cimetière. 7/ Enfin, sur les différentes options du tracé de la déviation, les deux options envisagées au Nord d'Evreux sont très rapidement évacuées en quelques lignes, au motif de difficultés liées au parcellaire agricole et à la faible possibilité de desservir Aviron. Il est donc « préférable » de passer au milieu d'un habitat forestier inscrit en ZNIEFF II avec des espèces rares, de franchir la vallée de l'Iton avec ses zones humides et de perturber une zone thermophile avec captages d'eau pour la ville d'Evreux ? La balance entre l'intérêt du projet, ses incidences environnementales, économiques et sociales n'apparaît pas avoir été menée jusqu'à son terme et le choix du tracé Sud-Ouest rapidement tranché, sans approfondissement des autres hypothèses... »*

\* *demande la création de merlons anti-bruit végétalisés au niveau de l'échangeur de Parville pour la sortie dans le sens Caen-Parville, la maison d'habitation étant située à proximité de cette sortie (courrier de deux pages).*

\* *en forêt d'Evreux, il y a des mises en garde sur la présence importante de chenilles. Ce phénomène est nouveau. Il y avait, avant les importants travaux de déforestation, la présence de Murins de Bechstein, colonie de chauve-souris qui consommaient ces chenilles. Un élément supplémentaire à mettre en compte de la destruction de cette forêt... »*

**Avis du maître d'ouvrage****3 - EAU****3.1 - Risque d'inondation**

Une modélisation hydraulique a été réalisée en 2012 au moyen du logiciel Hydra-Rivière (2D). Le rapport d'études est disponible en annexe 5 du dossier soumis à enquête publique. Le modèle numérique a été étalonné à partir de la crue de remontée de nappe de mars-avril 2001, permettant ainsi de prendre en compte les effets d'une crue de nappe dans le modèle hydraulique. Les résultats de simulations montrent que :

- Pour la crue de référence du PPRI de 36 m<sup>3</sup>/s, l'incidence de la déviation est très faible par rapport à la situation actuelle. Les écarts maximums des niveaux d'eau sont localisés en pied du remblai et comprises entre +2 et +5 cm au maximum côté amont et +4 à -7 cm côté aval. Ces écarts s'estompent très rapidement et au droit des habitations, le projet n'a aucune incidence.
- Pour la crue préconisée lors des études antérieures de 40 m<sup>3</sup>/s, les incidences du projet restent faibles, le niveau de crue atteint est de +5 cm par rapport à la crue de référence du PPRI. Les écarts maximums des niveaux d'eau sont localisés en pied du remblai et comprises entre +2 et +6 cm au maximum côté amont et +3 à -7 cm côté aval. Ces écarts s'estompent très rapidement et au droit des habitations, le projet n'a aucune incidence.
- Pour une crue « catastrophe » de 80 m<sup>3</sup>/s, l'incidence résiduelle reste faible et localisée à proximité immédiate du remblai routier. Les élévations maximums du niveau d'eau sont localisées au pied du remblai et comprises entre +2 et +10 cm au maximum côté amont et +2 à -4 cm côté aval. Ces écarts s'estompent très rapidement et au droit des habitations, le projet n'a aucune incidence. Les P110 et 11 permettent de faire transiter une partie importante du débit de crue de l'Iton.

Ces faibles écarts d'hauteurs d'eau, localisés uniquement à proximité immédiate du remblai, entre la situation actuelle et celle avec le projet de déviation sont mis en évidence et localisés dans la Pièce B du dossier de demande d'autorisation environnementale sur les figures 88 et 89 (pour la simulation de la crue de 36 m<sup>3</sup>/s), sur les figures 90 et 91 (pour la simulation de la crue de 40 m<sup>3</sup>/s) et sur les figures 92 et 93 (pour la simulation de la crue de 80 m<sup>3</sup>/s).

Ainsi, en termes de surfaces inondées supplémentaires, les incidences du projet sont très faibles (700 m<sup>2</sup> pour la crue de référence du PPRI) et localisées en dehors des secteurs habités, cette incidence étant liée aux lignes d'eau qui sont très faiblement modifiées par le projet vis-à-vis de la situation actuelle. Le projet aboutit par ailleurs à la mise hors d'eau d'une surface de 600 m<sup>2</sup> pour la crue de référence du PPRI, correspondant aux zones où l'écart de hauteur d'eau est négatif.

Concernant le Plan de prévention des risques par inondation des communes d'Arnières-sur-Iton et d'Évreux (du 07/07/2000), le projet s'inscrit dans des zones vertes, jaunes et bleues de celui-ci. Le PPRI autorise la réalisation d'infrastructures publiques sur ces zones.

Les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation de l'Iton d'avril 2000 relatives aux infrastructures publiques sont prises en compte par le projet.

Conformément aux prescriptions du PPRI, la modélisation hydraulique des incidences des ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton met en évidence l'absence d'incidences sur les écoulements de crue et sur les riverains situés à l'amont et à l'aval du projet.

**3.2 - Risque de pollution des eaux superficielles****Qualité des eaux en sortie de bassin**

L'annexe 19 – Assainissement précise l'ensemble des modalités de calculs et les concentrations en polluants des eaux de l'exutoire après rejets provenant des bassins d'assainissement.

Pour rappel, les bassins sont dimensionnés conformément aux orientations du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE de l'Iton. Suite à la décision du Tribunal Administratif de Rouen relative à l'arrêté du 17 juin 2013 autorisant la réalisation de la déviation sud-ouest d'Évreux section Cambolle-Les Fayaux au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, la DREAL Normandie a souhaité étudier les possibilités techniques d'adaptation des bassins de traitement B2, B3a et B3b, afin d'améliorer les performances de dépollution. Ainsi les modifications suivantes ont été apportées :

- le débit de fuite du bassin B2 est réduit de 32 à 21 l/s. Le bassin qui a été réalisé reste dimensionné pour une pluie de retour de 20 ans, car son volume utile de 6228 m<sup>3</sup> a été vérifié et est supérieur à celui initialement prévu de 5977 m<sup>3</sup>. Cette solution a été retenue dans l'arrêté n°DDTM/SEBF/2016/191 portant prescriptions complémentaires à l'arrêté n°DDTM/13/068 ;
- un filtre à sable d'une surface de 200 m<sup>2</sup> minimum est ajouté au bassin B3a. Cette solution a été retenue dans l'arrêté n°DDTM/SEBF/2016/191 portant prescriptions complémentaires à l'arrêté n°DDTM/13/068 ;
- un filtre à sable d'une surface de 200 m<sup>2</sup> minimum est ajouté au bassin B3b. Cette solution a été retenue dans l'arrêté n°DDTM/SEBF/2016/191 portant prescriptions complémentaires à l'arrêté n°DDTM/13/068.

L'ajout de filtres à sable en sortie de bassin B3a et B3b permet un abattement supplémentaire des polluants.

L'exutoire des bassins 2, 3a et 3b étant l'Iton, la qualité des eaux de l'exutoire après rejets provenant de ces bassins, doit répondre aux objectifs du SDAGE Seine-Normandie, du SAGE Iton et des normes imposées par l'arrêté du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du code de l'environnement dans sa version mise jour issue de l'arrêté modificatif du 27 juillet 2018. Dans le cadre du SDAGE Seine-Normandie, il est identifié un objectif de bonne qualité de l'Iton à l'horizon 2027, concomitant avec la perspective de mise en service de la déviation Sud-Ouest d'Évreux. Ainsi, l'impact des bassins B2, B3a et B3b sur le bras droit de l'Iton sont modélisés en fonctionnement normal (mi-marnage), conformément à cet objectif.

Conformément à la réglementation, l'impact des rejets cuivre, zinc, cadmium et hydrocarbures dans l'Iton a été estimé en diluant ce rejet en fonctionnement normal (mi-marnage) dans le débit moyen du bras droit de l'Iton sur la base des résultats de prélèvements. Les résultats des valeurs de concentration de rejets à la sortie des bassins de traitement après dilution montrent que les rejets des bassins respectent les concentrations limites imposées selon l'exutoire :

- le bassin B1 respecte les concentrations limites imposées par la ville d'Évreux dans le cadre d'une convention de rejet dans les ouvrages du réseau communautaire sur la ZAC du Long Buisson III passée entre elle et le futur exploitant du bassin, la DIR Nord-Ouest,
- bien que non soumis à ces seuils car le rejet s'effectue en dehors du réseau hydrographique superficiel, le bassin 2ter respecte les objectifs de qualité de l'arrêté du 27 juillet 2018,
- les bassins 2, B3a et B3b respectent les valeurs de concentrations relatives aux normes de qualité environnementale (NQE) en moyenne annuelle pour les eaux douces de surface qui sont imposées par l'arrêté du 27 juillet 2018, en particulier pour les polluants spécifiques non synthétiques de type ETM du tableau 43.

**HAP**

Les mesures ont été effectuées pour chacun des 16 HAP, mais pour la plupart de ces éléments, les valeurs trouvées sont en dessous du seuil limite de détection, qui est de 0,005 µg/l pour 15 HAP et 0,05 µg/l pour la naphthalène. Seules les concentrations mesurées en juillet 2011 dans le bras du Gors donnent des résultats supérieurs au seuil de détection, en ce qui concerne l'acénaphthène (0,005 µg/l), le fluorène (0,012 µg/l), le phénanthrène (0,031 µg/l) et le fluoranthène (0,005 µg/l), ce qui correspond à des eaux de très bonne qualité (au regard du SEQ Aptitude Biologique Eau de surface 2003), en ce qui concerne les deux premiers éléments et de bonne qualité (même référence) pour les deux derniers éléments. Au regard de l'arrêté du 27 juillet 2015, la seule mesure au-dessus du seuil de détection (concernant le fluoranthène) reste très inférieure à la valeur du NQE-MA et aucune norme n'est dictée pour les autres éléments détectés.

**Cuivre et zinc**

Concernant le cuivre, la modification de la teneur autorisée par l'arrêté du 27 juillet 2018 (passage de 1,4 µg/L à 1,0 µg/L) a bien été pris en compte dans la notice d'assainissement, et donc dans le dossier de demande d'autorisation.

En 2016, la DREAL a mandaté un bureau d'études afin de réaliser une étude environnementale spécifique sur les métaux lourds, en particulier le cuivre, au niveau du bras du Gors, dans le but de déterminer l'origine de la présence de métaux dans les eaux superficielles et les sédiments et de suivre l'évolution des concentrations. Deux campagnes de prélèvements d'eaux superficielles et de sédiments ont ainsi été réalisées en 2016 et ont montré des dépassements :

- en cuivre et en zinc sur l'Iton en aval de l'ancienne usine TREFIMETAUX : au regard de son activité (fonte et travail du cuivre) et de l'accident survenu en 1974 à la suite duquel un curage de l'Iton a été prescrit (et probablement non réalisé), l'ancienne fonderie TREFIMETAUX est une source potentielle de pollution historique majeure pour l'Iton,
- en cuivre et ponctuellement en zinc sur le bras du Gors : les dépassements des valeurs de référence restent très modérés. L'origine de cet impact modéré des eaux superficielles du bras du Gors par du cuivre n'a pas été identifiée avec certitude. On note cependant l'existence de l'exutoire d'un fossé en rive gauche de ce bras, qui collecte les eaux pluviales issues d'un tronçon de la RD 129 depuis l'amont de l'intersection avec la rue de la grosse Aulne au niveau du stade de football d'Arnières-sur-Iton. Le rejet sans traitement préalable de ce vecteur de pollution routière chronique s'effectue juste en amont de la zone où ont été réalisés les prélèvements de sédiments dans le lit du bras du Gors et a pu y provoquer par son panache une accumulation depuis plusieurs dizaines d'années. C'est le seul facteur identifié susceptible d'expliquer pourquoi les concentrations mesurées en ETM différent et sont un peu supérieures à celles du bras droit usinier, qui lui ne reçoit pas d'apport de ce type depuis la déflue avec le bras du Gors.

**3.3 - Risque sur la ressource en eau : nappe phréatique****Profondeurs d'excavation**

La nappe fait l'objet d'un suivi régulier depuis de nombreuses années et les relevés piézométriques ont démontré que le niveau des fondations d'ouvrages dans la vallée de l'Iton sont situés au-dessus du niveau piézométrique de la nappe de la craie. Les figures 67 et 68 (pièce B du dossier de demande d'autorisation environnementale) localisent le niveau piézométrique du toit de la nappe de la craie au niveau de la vallée de l'Iton par rapport à l'implantation du projet (piles du viaduc et buses).

Ce suivi ancien et régulier permet de bien comprendre le fonctionnement de la nappe et de savoir que la période d'étiage des nappes est centrée sur l'automne : les hautes eaux (profondeurs minimales en gras) s'observent généralement de la fin de l'hiver au début du printemps. C'est pourquoi le maître d'ouvrage s'engage à respecter un phasage de travaux intégrant une interdiction de travaux entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 30 avril.

De plus, les niveaux de nappe au droit du chantier feront l'objet d'une surveillance durant toute la durée des travaux grâce des mesures en temps réel du niveau de la nappe grâce aux piézomètres existants du niveau de la nappe pour les captages AEP. Ainsi, dès que le niveau de la nappe sera à moins de 50 cm du fond de fouille et avec une tendance à la hausse, le chantier devra être arrêté sur les zones concernées dans un délai de 12 heures maximum. Il sera stoppé jusqu'au retour à ce niveau et ce afin de préserver tout risque de pollution et de contamination de la nappe par des matières en suspension ou tout type de polluant.

Les relevés réguliers des piézomètres, posés dans le cadre des études de définition du projet, ont démontré que le niveau des fondations d'ouvrages dans la vallée de l'Iton sont situés au-dessus du niveau piézométrique de la nappe de la craie. Ainsi, depuis 2006, début des suivis piézométriques, la nappe n'a jamais atteint le niveau de fond de fouille durant la période qui sera autorisée pour les travaux, entre le 30 avril et le 1<sup>er</sup> décembre.

Il est par ailleurs confirmé que le fond de fouille s'arrête bien à 2 m de profondeur, avec une précision centimétrique des engins de chantiers.

**Protection de la ressource en eau et plan de secours pour l'alimentation en eau potable**

Le plan de secours est toujours pleinement valable, notamment le chapitre 5.3 relatif à la pollution lors des travaux d'excavation de la déviation. Ce plan de secours est annexé (annexe 20) au dossier présenté à l'enquête publique. La liste des contacts et référents, issue du chapitre « 8.7 - Annuaire du plan de secours » va être actualisée pour le chantier des ouvrages de franchissement de l'Iton.

Le chapitre 5.2 traite du scénario de pollution éventuelle depuis la déviation sud-ouest d'Évreux et précise la procédure qui serait mise en place en cas d'accident conduisant au déversement de polluants à l'extérieur de la plate-forme.

Le chapitre 5.3 traite du scénario de pollution éventuelle lors des travaux d'excavation. Les forages feront l'objet d'une surveillance permanente sur le paramètre turbidité. En cas d'augmentation, une alarme est déclenchée à 3 NTU et l'exploitant alerte alors son interlocuteur à la DREAL qui encadre le chantier. Si la turbidité atteint 5 NTU, le chantier de la déviation est arrêté jusqu'à retour à la normale. En cas d'atteinte du seuil de 10 NTU, le forage incriminé est automatiquement arrêté.

L'eau potable étant un enjeu majeur du projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, une réunion spécifique sera réalisée avant le début des travaux concernés entre le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, l'entreprise en charge des travaux, la Police de l'Eau et le service gestionnaire d'eau potable d'Évreux Portes de Normandie, afin de rappeler les enjeux existants et les moyens mis en œuvre pour garantir l'absence d'impact du projet sur ceux-ci.

Le service gestionnaire d'eau potable d'Évreux Portes de Normandie a bien confirmé que le suivi de la turbidité était effectif et pourra être réalisé en continu et à distance. Ce suivi sera transmis à la MISE (Mission Inter Services de l'Eau) de l'Eure.



## 4 - BIODIVERSITÉ

### 4.1 - Boissements

#### 4.1.1 - Compensation défrichements

Afin de compenser le boisement supprimé, le projet prévoit un reboisement, à hauteur de 2 ha reboisés pour 1 ha déboisé. Ce ratio a été défini lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 1998, dans le dossier d'étude d'impact, où il est précisé au chapitre 7.2 qu'« une mesure compensatoire importante consiste à reconstituer les superficies d'emprise déboisée à raison du double. »

Ce ratio est également présenté dans le dossier des engagements de l'État, au paragraphe 2.1.2.4 : « La réalisation du projet nécessitera le défrichement de 25 ha maximum (forêt d'Évreux, bois du Roi). Une compensation sera mise en œuvre selon un ratio de 2 ha reboisés pour 1 ha défriché. [...] Par ailleurs, pour compenser la perte d'une partie du territoire de chasse des chiroptères, la destruction d'habitats favorables à l'Écureuil roux et à l'avifaune (du fait du déboisement), une surface supplémentaire de 5 ha sera ajoutée au reboisement compensatoire initialement prévu. »

Le projet retient donc un défrichement maximal de 25 ha et s'engage sur un reboisement compensatoire de 2 pour 1, ainsi que 5 ha supplémentaires, soit un total de 55 ha au maximum.

La surface totale de défrichement étant de 22,5 ha, la surface totale à compenser est de 50 ha ( $2 \times 22,5 + 5$ ). Les surfaces de reboisement prévues permettent d'atteindre une surface totale comprise entre 60,5 et 65,5 ha et concernent les secteurs suivants (décrits précisément dans l'annexe 17 du dossier de demande d'autorisation environnementale – note d'information sur les boisements compensatoires) :

- reboisement de la Queue d'Hirondelle (24,5 ha),
- reboisement du site de Cambolle (11 ha),
- reboisement de la base aérienne BA105 (entre 20 et 25 ha).

Il est désormais ajouté à cela un projet de boisement supplémentaire (cf annexe 1 du présent mémoire) en cours d'étude entre le maître d'ouvrage et Évreux Portes de Normandie. Ce nouveau projet de reboisement sera réalisé dans un esprit de parc naturel urbain. Sur les 25 hectares disponibles, 15 hectares seraient alloués au reboisement et le reste du site serait destiné au maintien de la trame herbacée, des bassins d'eaux pluviales et des cheminements piétonniers. Ce projet s'inscrit dans une dynamique de création d'espaces naturels ouverts au public et de préservation des fonctionnalités écologiques et paysagère du territoire.

Ce dernier projet permettrait de retenir 50 ha de reboisement à proximité immédiate de l'opération et des défrichements réalisés pour les besoins de l'opération et parfaitement accessible au plus grand nombre.

Ces sites étant propriétés d'entités administratives solides (Évreux Portes de Normandie ou Ministère de la Défense), cela permet de s'assurer d'une gestion sur le long terme, en cohérence avec l'objectif de compensation, assurée par l'Office National des Forêts.

#### 4.1.2 - Protection des boisements

Le projet peut engendrer des effets directs et indirects sur le développement des zones desservies par lui, et notamment au niveau des bois traversés par l'infrastructure : le bois du Roi et la Forêt d'Évreux.

Les documents d'urbanisme ont déjà anticipé l'arrivée de l'infrastructure grâce à la mise en place de zonages et d'adaptation de leur règlement destinés à contrôler la localisation des futures zones d'activités. Ainsi, afin de réguler cette pression et définir des principes d'aménagement durable sur leur territoire respectif, les collectivités compétentes en matière de planification et d'urbanisme ont d'ores et déjà adopté des orientations très claires afin de maîtriser ce phénomène.

Ainsi, le PLUi-HD de l'agglomération Évreux Portes de Normandie, exécutoire depuis le 7 février 2020, a pris en compte le projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux en l'identifiant par un emplacement réservé.

Le massif forestier situé au nord de l'infrastructure, constituant une poche naturelle relicuelle plus vulnérable à l'urbanisation, est protégé par le classement de la Forêt d'Évreux en espace boisé classé (EBC). Il en va de même pour le Bois du Roi, comme le montre les deux extraits du plan de zonage du PLUi-HD ci-dessous :



Figure 1 : Extrait du plan de zonage du PLUi-HD d'EPN au niveau du Bois du Roi

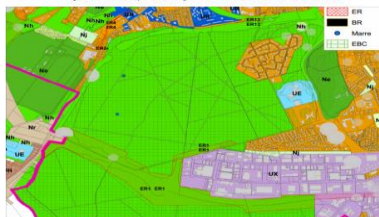


Figure 2 : Extrait du plan de zonage du PLUi-HD d'EPN au niveau de la Forêt d'Évreux

### 4.2 - Impacts sur les zones humides

#### Inventaire zone humide

Une étude spécifique relative au recensement des zones humides, à l'analyse des incidences du projet et à la définition des mesures de réduction et de compensation a été menée par le bureau d'étude Alisea en janvier 2012 (annexe 6.1 du DAE). Elle a été complétée d'une étude habitats, faune, flore menée par Alisea (annexe 3 de DAE).

La superficie totale d'investigation de l'étude pédologique s'élève à près de 75 ha.

Comme il est indiqué dans le rapport de cette étude : les sondages pédologiques ont dû être étalés dans l'année 2011 et ont fait l'objet de deux campagnes de terrain : la première en juin puis la deuxième fin octobre.

La première période à laquelle ont été réalisés les sondages était tardive et de ce fait le sol était sec en cette saison et plus particulièrement en 2011 dont le printemps était relativement sec. Dans ces conditions, le sol devient friable et ne permet pas l'examen correct du sol. En effet pour observer les traces d'hydromorphie, il faut que le sol prélevé à la tarière forme une carotte. Si en certains endroits, l'humidité du sol a permis de prélever des carottes interprétables, en d'autres endroits le sol ne pouvait être examiné correctement. Aussi le caractère zone humide ou non ne pouvait être conclu à la fin du printemps 2011 sur l'ensemble de la zone d'étude.

La seconde campagne pédologique a été réalisée en conditions favorables et a permis un examen correct des sols qui n'avaient pu être diagnostiqués lors de la première campagne.

**Impact temporaire du projet sur la zone humide**

4 000 m<sup>2</sup> de zones humides seront concernés par les travaux de l'opération routière mais ils ne seront pas détruits pas ces derniers. En effet, afin de prévenir toute destruction et en cohérence avec le dossier des engagements de l'Etat, le maître d'ouvrage s'engage à adopter les dispositions suivantes concernant les 4 000 m<sup>2</sup> de zone humide, afin de permettre à la zone humide de retrouver ses fonctionnalités après travaux. Ces dispositions sont développées au 7.4.3.1 de l'étude d'impact et comprennent notamment :

- préalablement au démarrage du chantier : mise en place d'un balisage (rubalise...) au droit de la surface de chantier en zone humide, afin d'empêcher toute emprise supplémentaire. Réalisation d'un inventaire faune/flore au plus tard un mois avant le démarrage des travaux,
- au démarrage des travaux : pas de décapage des sols en place, séparation des pistes de chantier du sol par la mise en place d'un géotextile au droit de la zone humide, sur la totalité des surfaces d'implantation des pistes d'accès et remblais provisoires. Les pistes de chantier seront montées à l'avancement sur le sol en place, en évitant la circulation des engins directement sur le terrain naturel,
- en fin de chantier : remise en état des zones impactées par retrait du géotextile et décompactage des terrains si nécessaire. Replantation de ray-grass et plantes hygrophiles, d'hélophytes à équivalence de ce qui aura été recensé dans l'inventaire réalisé avant démarrage des travaux,
- à l'issue des travaux : inventaire faune/flore, puis suivi annuel sur une période de 2 ans, pour vérifier que la zone a retrouvé ses fonctionnalités.

Cet engagement ferme du maître d'ouvrage, prévu aux marchés des entreprises travaux, permet de réduire fortement l'impact du projet sur les zones humides en phase chantier et de ne pas prévoir de mesures complémentaires.

De plus, dans le cas où la zone humide ne retrouverait pas ses fonctionnalités, une compensation sera mise en œuvre à hauteur de 1,5 fois la surface atteinte, avant la fin de la première année de mise en service ; cet engagement sera prescrit dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

**Impact permanent du projet sur la zone humide - compensation**

Le projet franchit une zone humide en fond de vallée de l'Iton sur près de 165 mètres. Cependant, le franchissement s'effectue par un viaduc et non par un apport de remblais, ce qui réduit considérablement les incidences du projet sur cette zone humide. En effet, du fait de la présence du viaduc, l'emprise du projet sur la zone humide se réduit aux seules piles du viaduc ou plus précisément aux fondations de ces piles. Les piles du viaduc sont au nombre de 10, et leur fondation réalisée en semelle superficielle sur une surface unitaire de 5 m sur 11 m soit 55 m<sup>2</sup>.

Les piles du viaduc ont une emprise de 550 m<sup>2</sup> sur la zone humide alors qu'un remblai aurait eu une emprise d'environ 9000 m<sup>2</sup>. La réalisation du viaduc permet donc de réduire l'incidence de plus de 90 % en termes de surface.

En application du SAGE de l'Iton, (mesure MN-24), la destruction d'une zone humide, qui n'a pu être évitée, doit être compensée par la création, par défaut, à hauteur de 150 % de la surface impactée.

Le maître d'ouvrage prévoit une compensation de 1638 m<sup>2</sup>, soit un ratio de 3 fois la surface détruite. La CLE de l'Iton indique dans son avis du 08/10/2020 que « le pétitionnaire a répondu [aux demandes du PAGD du SAGE de l'Iton] avec des prospections de terrain complémentaires et cette proposition de compensation. La proposition d'aménagement compensatoire a été étudiée pour une surface de 1638 m<sup>2</sup> soit une compensation de 3 fois la surface détruite. Cette dernière est acceptable ».

Le dossier PRO « Création de zone humide aux abords de l'Iton », réalisé en juillet 2020 (joint en annexe 6) présente une analyse des fonctionnalités du site impacté et une analyse des fonctionnalités attendues pour la zone humide de compensation. Ce rapport met en évidence que le gain fonctionnel attendu est supérieur à la perte fonctionnelle pondérée due à l'impact du projet sur les zones humides. Ainsi, l'équivalence fonctionnelle est atteinte.

**4.3 - Impacts sur les chiroptères**

Le maître d'ouvrage prévoit de consulter le Groupe Mammalogique Normand (GMN) afin de déterminer le type de nichoirs et les lieux de pose, de les installer et d'assurer leur suivi.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter les mesures favorables aux chiroptères. Ainsi, conformément aux engagements de l'Etat, 20 gîtes à chiroptères ont déjà été installés par le GMN dans la forêt communale d'Evreux.

De plus, un suivi annuel des chiroptères est réalisé, ainsi qu'un suivi annuel spécifique des populations de la cavité de la route Potier et des autres cavités voisines. Ces suivis ont notamment mis en évidence que, malgré les premiers défrichements autour de la cavité Potier, il n'y a pas eu d'incidence sur la fréquence du swarming de la carrière Bapeaume. Par ailleurs, lors de ces suivis, le GMN a montré que la cavité de la route Potier n'était pas un site de swarming. Menés depuis 2015 ces suivis concluent que les populations de Chiroptères et notamment de Murin de Bechstein sont stables voire en progression puisque des records de captures ont été réalisés en 2018 et ce après le déboisement au niveau de la forêt de la Madeleine. L'ensemble des rapports de suivi sont disponibles dans l'annexe 24.

**4.4 - Impacts sur l'avifaune****Bondrée apivore**

Concernant la Bondrée apivore, cette espèce est bien identifiée au sein de l'arrêté de dérogation à la destruction de spécimens d'espèces protégées et destruction de leurs milieux particuliers du 28 juillet 2014 (article 1, en annexe 12 du présent dossier).

Cette espèce est classée comme vulnérable en Normandie et affectionne les milieux boisés comme le Bois du Roi. Le MOA va demander au Groupe Ornithologique Normand qui réalise des inventaires depuis 2015 de faire une recherche spécifique sur cette espèce au niveau du bois du Roi.

**Pie grièche écorcheur**

Depuis 2015 et le début des travaux, le MOA a missionné une association référente locale, le Groupe Ornithologique Normand pour le suivi annuel de l'avifaune.

La Pie Grièche écorcheur a bien été recensée en nicheur en 2015 mais n'a plus été observée depuis. Les inventaires réalisés peuvent ne pas être totalement exhaustifs et c'est pourquoi ils sont répétés d'année en année et sur deux périodes (précoce et tardive). Au vu des éléments rapportés, une recherche plus spécifique va avoir lieu en 2021 sur cette espèce.

Le dossier sera complété pour prévoir une mesure de suivi sur les deux périodes annuelles précoce et tardive, pendant 3 ans, en tant que mesure de suivi. Cette mesure sera de nature à lever tout doute sur la présence ou non de cette espèce qui n'a pas été directement observée par le Groupement ornithologique normand depuis 2015.

**Milieu particulier de la pie grièche écorcheur**

La Pie-grièche écorcheur est une espèce typique des milieux intermédiaires, semi-ouverts. Elle évite ainsi totalement les forêts fermées et les milieux totalement ouverts dépourvus de végétation ligneuse. Le paysage qu'elle recherche est un paysage structuré qui doit comporter en mosaïque :

- des couverts feuillus, denses jusqu'au sol et de préférence épineux,
- des espaces dégagés en général pourvus d'une strate herbacée riche en insectes,
- si possible quelques surfaces dénudées.

Ce qui correspond bien aux objectifs de reboisement sur la Grande pièce où 25 ha ont été plantés sur d'anciennes terres arables et toute la vallée de la queue d'hirondelle reste ouverte avec une mosaïque de strate herbacée, arbustes épineux, maintenue en l'état afin de conserver ce corridor de pelouse sèches et milieux ouverts entre le boisement de la Grande Pièce et le Bois du roi.

L'aménagement prévu sur la Queue d'Hirondelle devrait être favorable à cette espèce (mesure 2.e, 2.f : mosaïque de milieux plutôt ouverts, effet corridor en bas de talus, effet lisière, ...). L'aménagement vise les Fauvette, Pouillot, Linotte, ... mais aussi les "cortèges d'oiseaux de bosquets, fruticées, buissons et haies".

**4.5 - Paysage et cadre de vie**

L'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Évreux. Plus particulièrement l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Évreux a notamment pour objectifs :

- d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Évreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies ;
- d'insérer au mieux le projet dans l'environnement naturel et humain.

Une étude architecturale a été réalisée en 2014 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Évreux. Cette étude architecturale est disponible en annexe 22.2 du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Des travaux d'aménagements paysagers seront réalisés après la réalisation de chaque échangeur, et après réalisation de la trace générale de la déviation. Pour chaque secteur concerné, les communes seront sollicitées pour avis sur les propositions paysagères.

**Prolongement du viaduc de l'Iton**

Une étude architecturale a été réalisée en 2002 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Évreux au droit du franchissement de la vallée de l'Iton. Cette étude précise les variantes de tracé du viaduc qui ont été examinées, notamment une variante longue du viaduc, et indique les éléments justifiant la variante retenue. Cette étude architecturale est disponible en annexe 22.1 du présent dossier.

Concernant la variante longue du viaduc, il a été mis en évidence qu'un allongement de l'ouvrage aurait conduit à la réalisation de fondations profondes. Cette solution aurait été incompatible avec la localisation de l'ouvrage, en périmètre de protection rapproché de captage et n'a pas été retenue. En effet, le maître d'ouvrage s'engage à ne pas avoir d'impact hydrogéologique, notamment dans les périmètres de protection de captage, comme en atteste l'expertise menée par le CETE de Lyon, qui justifie l'absence d'impact de la réalisation de remblais sur le fonctionnement hydrogéologique de cette zone à très forts enjeux (disponible en annexe 8).

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**Risque inondation** : Avec une modélisation hydraulique prenant en compte la crue de 2001, la crue centennale de référence (36m<sup>3</sup>/s), l'augmentation du niveau d'eau au pied du remblai serait comprise entre 2 et 5cm, ce qui correspondrait à une surface inondée supplémentaire d'environ 700m<sup>2</sup>, localisée en dehors des zones habitées. Conformément aux prescriptions du PPRI, la modélisation hydraulique des incidences des ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton met en évidence l'absence d'incidences sur les écoulements de crue et sur les riverains situés à l'amont et à l'aval du projet. Ainsi, les études hydrauliques démontrent que les effets du remblai n'auraient qu'un très faible impact sur le risque d'inondation en amont de l'ouvrage. En ce qui concerne le PPR-Inondations du 07/07/2000, sur les communes d'Arnières-sur-Iton et d'Évreux, le projet de déviation s'y inscrit dans des zones vertes, jaunes et bleues et le Plan autorise la réalisation d'infrastructures publiques sur ces zones. **La réponse apportée convient ainsi à la commission d'enquête.**

**Risque de pollution des eaux superficielles** : Les bassins sont dimensionnés conformément aux orientations du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE de l'Iton, l'ajout de filtres à sable sur les bassins B3a et B3b réduisant de plus le niveau de rejet de polluants dans l'Iton. Le bassin B1 respecte les concentrations limites imposées par la ville d'Évreux dans le cadre d'une convention de rejet dans les ouvrages du réseau communautaire (ZAC du Long Buisson III). Les bassins 2, B3a et B3b respectent les valeurs de concentrations relatives aux normes de qualité environnementale en moyenne annuelle (arrêté du 27 juillet 2018), en particulier pour les polluants spécifiques non synthétiques de type ETM. Les mesures, effectuées pour chacun des 16 HAP, ont mis en valeur un seuil limite de détection inférieur (0,005 µg/l pour 15 HAP, 0,05 µg/l pour le naphthalène). Lors des concentrations mesurées en juillet 2011 dans le bras du Gors, seule la mesure du fluoranthène est supérieure mais très inférieure à la valeur du NQE-MA. Les taux de cuivre et de Zinc élevés dans l'Iton sont d'origine industrielle ancienne (usine Tréfinmétaux). Ainsi, le rejet du fossé routier le long de la RD129, sans traitement, concourt à apporter des polluants d'origine métallique dans le bras du Gors. **La commission adhère au développement tendant à démontrer que les traitements des eaux des bassins et les débits de fuite autorisés, les rejets respecteront les concentrations limites imposées sans aggravation significative.**

**Risque sur la ressource en eau** : la nappe fait l'objet d'un suivi régulier depuis de nombreuses années et les relevés piézométriques ont démontré que le niveau des fondations d'ouvrages dans la vallée de l'Iton serait situé au-dessus du niveau piézométrique de la nappe de la craie. Par ailleurs, il est confirmé que le fond de fouille s'arrête bien à 2 m de profondeur, avec une précision centimétrique des engins de chantiers. Le suivi par piézomètre du niveau de la nappe phréatique a permis de définir les périodes optimales pour effectuer les travaux de fondations des ouvrages afin d'éviter tout contact avec la nappe phréatique lors des travaux.

Le dossier précise en outre que les forages feront tout naturellement l'objet d'une surveillance accrue et permanente sur le paramètre turbidité. En cas d'augmentation, une alarme serait déclenchée à 3 NTU, l'exploitant alerté ainsi que son interlocuteur de la DREAL qui encadre le chantier. Si la turbidité atteignait 5 NTU, le chantier de la déviation est arrêté jusqu'au retour à la normale. En cas d'atteinte du seuil de 10 NTU, le forage incriminé serait automatiquement arrêté.

La commission d'enquête considère que la mise en place de réunions spécifiques et régulières entre Maître d'ouvrage-entreprise chargée des travaux-Police de l'eau (DDTM)-EPN est une garantie sérieuse pour le respect des consignes particulières pendant les travaux. De ce fait, les consignes de suivi pendant toute la phase travaux sont de nature à tranquilliser la population notamment en termes de production d'eau potable, **ce volet du projet convenant parfaitement à la commission d'enquête.**

**Boisements supprimés ou à protéger** : les boisements compensatoires aujourd'hui s'élevaient à plus de 60ha dont 40ha à proximité du projet (Cambolle-la Queue d'hirondelle). Toutefois, l'accord de l'EPN pour reboiser 15ha supplémentaires dans le cadre d'un parc urbain près de Cambolle permet d'obtenir plus de 50ha à proximité du projet. **La commission d'enquête corrobore le fait que la compensation va bien au-delà de l'obligation de 2ha pour 1ha déboisé. Celle envisagée au niveau de la BA 105 aurait méritée de plus amples explications quant à sa mise à disposition du public.**



Le récent PLUi-HD de l'agglomération EPN a bien pris en compte le projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux en l'identifiant par un emplacement réservé, le reste de la forêt d'Évreux et le Bois du Roi étant classé EBC. **La commission d'enquête considère que la protection en EBC des forêts situées à proximité du projet garantit la pérennité de ces boisements.**

**Impact temporaire et permanent sur les zones humides :** les travaux devant impacter 4000m<sup>2</sup> de zone humides (création de zone de circulation temporaire), les techniques envisagées pour créer la piste de circulation et, en fin de chantier, l'évacuation des matériaux excédentaires, le démontage du géotextile et la réimplantation de plantes hydrophiles, garantissent un bon retour des terrains en zones humides. **La commission d'enquête estime de ce fait que la technique proposée permet de garantir la pérennité de la zone humide, le cahier des charges des marchés de travaux devant reprendre ces prescriptions.**

Le projet franchissant le fond de vallée notamment par un viaduc de 201m de long, l'impact sur la zone humide se réduit à la seule emprise des fondations sur semelle du viaduc (550m<sup>2</sup>). A noter que la compensation prévue de 1 638m<sup>2</sup> a été acceptée par la CLE du SAGE ITON. **Pour la commission d'enquête, l'étude en Annexe 6 au dossier met en évidence un gain fonctionnel de la zone ainsi créée.**

**Chiroptères et avifaune :** les suivis, organisés par le GMN après mise en place de nichoirs dans la forêt d'Évreux, concluent que les populations sont stables voire en progression même après défrichement (Murin de Beschein). **La commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à poursuivre sa coopération avec le GMN.**

Le maître d'ouvrage a sollicité le GON afin de vérifier si la Bondrée apivore est toujours présente dans le Bois de Roi car elle est identifiée à l'arrêté de dérogation. A contrario, la pie grièche écorcheur n'a plus été observée depuis 2015. **La commission d'enquête estime que si les études lancées dès 2021 confirment la présence de cet oiseau sur site, les aménagements réalisés dans le secteur de la vallée de la Queue d'hirondelle pourraient lui être favorables.**

**Paysage et cadre de vie :** l'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Évreux. Certaines communes, situées dans ce secteur, ont eu un fort accroissement de population dans les 30 dernières années et devraient continuer de voir leur population augmenter (PLUi EPN). Cette déviation devrait également permettre de diminuer la circulation automobile en centre-ville d'ÉVREUX. **La commission d'enquête estime que la situation de ces deux dernières années est faussée au regard de la perception du volume de véhicules transitant aux abords et en centre-ville, compte-tenu du contexte sanitaire qui a provoqué un net ralentissement des déplacements. Ainsi, il lui semble effectivement plus raisonnable et pragmatique de se reporter au « vécu » d'avant Covid-19 pour se forger une idée précise et porter un avis plus réaliste.**

**Viaduc de l'Iton :** le choix de réaliser ce type de viaduc correspond aux prescriptions de la DUP et a été dicté par l'engagement du maître d'ouvrage de ne pas provoquer d'impact hydrogéologique dans les périmètres de protection des captages.

**La commission d'enquête estime que les choix techniques retenus, pour la construction de la déviation dans la vallée de l'Iton, permettront de garantir la protection des forages d'eau potable, et de minimiser les impacts en cas de crues de l'Iton. Elle insiste sur le fait que les aménagements paysagers, autour des échangeurs routiers, devront être réalisés en concertation étroite avec les collectivités locales.**

## NUISANCES

« ... la circulation des véhicules sur la déviation va être source de bruit, préciser les mesures envisagées pour les maisons du lotissement les jardins d'Alice à Saint Sébastien et l'hôpital psychiatrique de Navarre ainsi que la prise en charge de l'isolation des maisons du jardin d'Alice... »

### Avis du maître d'ouvrage

#### 5 - NUISANCES SONORES

Une étude d'impact acoustique a été réalisée en 2018 afin de définir les niveaux sonores prévisibles après travaux, à l'horizon de la mise en service et à l'horizon +20 ans ainsi que les protections acoustiques préconisées.

Afin de définir les mesures de protections acoustiques, l'ambiance sonore à l'état initial a été étudiée à l'aide de 25 mesures de bruit chez des riverains ou sur des bâtiments à usage professionnel. Ces mesures ont été effectuées entre le 10 et le 27 mai 2014.

À la suite de l'étude de 2018 (annexe 13), les écrans étudiés qui protégeront de l'impact du bruit, se situent au niveau de :

- l'échangeur de Cambolle Nord ;
- l'échangeur de Cambolle Sud ;
- l'établissement Nouvel Hôpital de Navarre ;

À noter que la modélisation acoustique avec projet considère une vitesse à 110 km/h sur l'ensemble de la section. Cette modélisation est donc majorante, compte tenu qu'une partie de l'itinéraire sera limité à 90 km/h.

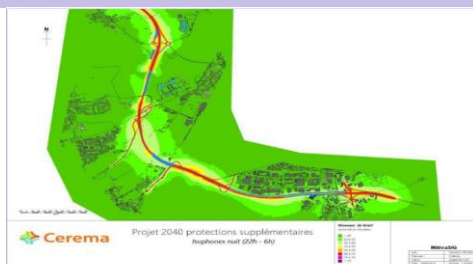


Figure 3 : Simulation acoustique avec projet à l'horizon 2040 (période de nuit)

Sous réserve de l'acceptation du gestionnaire futur des voiries concernées, le maître d'ouvrage s'engage à étudier l'opportunité des solutions de revêtements routiers acoustiques au niveau des échangeurs. La durabilité des enrobés et des performances acoustiques seront notamment analysées à partir des conclusions des expérimentations en cours.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage respectera les obligations réglementaires en matière de protection acoustique des riverains.

### Commentaires de la Commission d'enquête

**La commission d'enquête relève la volonté forte du maître d'ouvrage à intégrer des aménagements routiers et de protection notoires afin d'améliorer le projet sur le thème du bruit. Certains éléments sont déjà présents au dossier, d'autres sont le fruit d'échanges nouveaux et réguliers avec les collectivités et Services de l'Etat. Le rappel de l'étude acoustique de 2018 montre l'importance des engagements à prendre en faveur de la réduction du bruit (trente-deux habitations et dix-huit bâtiments industriels et commerciaux sont directement concernés par les expositions au bruit. Un suivi du niveau sonore produit devrait être mis en place dans la première année de la mise en service de la déviation projetée.**

## THEMES CONNEXES DIVERS

« ... il est souhaitable de créer un double échangeur à Saint Sébastien et à Arnières sur Iton afin de pouvoir se diriger vers l'ouest du département et l'hôpital, mais aussi que le personnel de l'hôpital puisse utiliser cet échangeur pour retourner vers leur domicile sans passer par le carrefour de la route de conches et du Boulevard du Marechal Foch

- il faut créer/maintenir un cheminement doux au départ de Saint Sébastien et d'Arnières sur Iton vers Navarre, La Madeleine, le Lycée L. Senghor, en parallèle du chemin Potier été au droit du viaduc de l'Iton, afin que les cyclistes et les piétons n'empruntent pas les bretelles de raccordement à la déviation.

- préciser le devenir des délaissées du Chemin Potier.

- inquiétude quant au positionnement de la déviation sur l'ancien cimetière des « indigents » de l'hôpital de Navarre et sur le futur des 680 tombes (l'Espace Muséal du Nouvel Hôpital de Navarre organise des visites lors de la Journée annuelle du Patrimoine et invite à la réflexion sur la mise en place d'une stèle) ... ».

« ... une déviation 2x1 voie serait grandement suffisante, contenterait les partisans d'une déviation sans en présenter tous les inconvénients (coût, disparitions de surfaces plus importantes, impacts sur les captages d'eau potable, encouragement au développement du trafic routier contraire à la nécessité de réduire les émissions de GES...). Les prévisions de trafic ne justifient pas la mise en place d'une déviation à deux fois deux voies, les nouveaux modes de transports (covoiturage, transport collectifs) et le travail à distance conduisent à une réduction des trafics.

- proposition de terminer le tracé à deux fois deux voies entre les Fayaux et Arnières, utiliser le RD 55, rejoindre ensuite la route de conches puis créer une nouvelle voirie qui se raccorderait sur le rond-point de l'hôpital.

- le volume du dossier est énorme, ce qui ne démontre pas une consultation démocratique, mais c'est plutôt dissuasif.

- la consultation par enquête publique ne répond pas aux principes énoncés par la CDNP en novembre 2020. Ce projet n'est pas conforme à la stratégie PCAET de l'EPN... »

## Avis du maître d'ouvrage

## 6 - THEMES CONNEXES DIVERS

## 6.1 - Échangeurs de la déviation

Le projet a été déclaré d'utilité publique avec un demi diffuseur au niveau de la RD830 orienté vers Paris et un demi diffuseur au niveau de la RD55 orienté vers Paris.

Néanmoins, pour l'échangeur de Saint-Sébastien, l'emprise nécessaire à la réalisation des deux bretelles manquantes a été acquise et la faisabilité technique de réalisation d'un échangeur complet est acquise. Afin de respecter la déclaration d'utilité publique, seul un demi échangeur sera réalisé dans le cadre des travaux de l'opération « déviation Sud-Ouest d'Évreux ». Une réalisation ultérieure du complément d'échangeur de la RD830 sera ainsi toujours possible.

Il est techniquement compliqué de réaliser un échangeur complet au niveau de la RD55 compte-tenu de la proximité de l'Iton et de son PPRI, ainsi que de la voie ferrée Paris-Cherbourg. L'impact sur le bâti d'Arnières-sur-Iton (Rue de Chenappeville, RD55) aurait été très conséquent.

## 6.2 - Mobilités douces

## 6.2.1 - Différents itinéraires

Parmi les différentes contributions du public sur les mobilités douces, plusieurs itinéraires ont été évoqués :

- La voie vélo entre La Madeleine et Arnières-sur-Iton ;
- La voie verte de l'Hippodrome entre Évreux et Arnières-sur-Iton ;
- La voie vélo entre Évreux et Saint-Sébastien-de-Morsent ;
- le cheminement entre le nouvel hôpital de Navarre et Cambolle.

Le document de travail d'Évreux Portes de Normandie ci-dessous, présente l'ensemble des voies vélo sur le territoire de l'agglomération ébroïcienne.

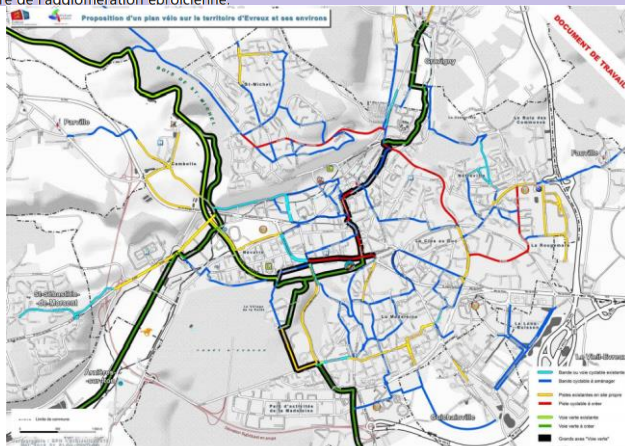


Figure 4 : Proposition d'un plan vélo sur le territoire de l'agglomération d'Évreux Portes de Normandie

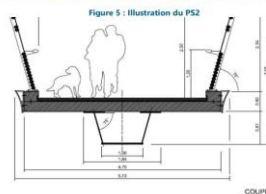
## 6.2.2 - La Madeleine – Arnières-sur-Iton

Avant la réalisation de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, la liaison entre la Madeleine et Arnières-sur-Iton se réalisait conjointement au trafic routier par le chemin Potier pour rejoindre la RD55 en direction d'Arnières-sur-Iton.

Après la réalisation de la déviation, cette liaison sera maintenue, avec plusieurs possibilités pour traverser la déviation en toute sécurité :

Un premier itinéraire consiste à sortir du chemin Potier juste après le Parc d'activités de la Madeleine en direction de la forêt d'Évreux et d'emprunter le passage supérieur n°2. Cet ouvrage est une passerelle mixte, interdite à la circulation des engins motorisés. Après avoir traversé la déviation, il est alors possible de rattraper la RD55 en passant par les divers chemins de forêt.





De plus, la réalisation de la déviation permettra de créer une nouvelle voie cyclable entre la RD830 et la RD129. Cette voie longera le bras du Gors depuis l'intersection entre la RD830 et la RD129 et passera sous l'ouvrage n°12.

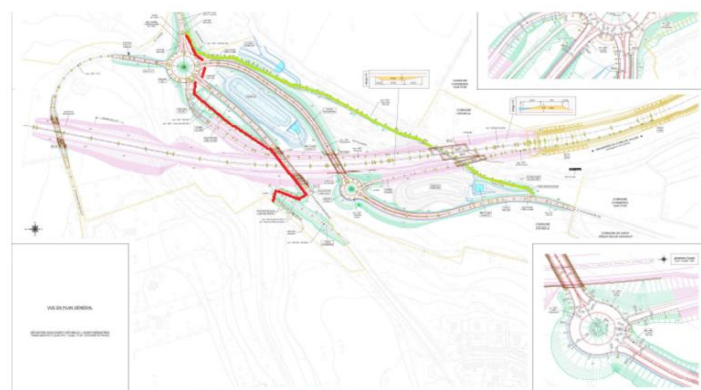


Figure 9: Demi-diffuseur de Saint-Sébastien  
Figure 6 : Profil en travers du PS2

- Le second itinéraire consiste à sortir du chemin Potier un peu plus loin, au niveau du parking à l'entrée de la forêt d'Évreux et d'emprunter la seconde passerelle pour traverser la déviation d'Évreux. Ensuite, comme pour le premier itinéraire, il est possible de traverser la forêt pour rejoindre la RD55 en direction d'Arnières-sur-Iton. Cette passerelle étant identique à celle évoquée précédemment.
- Le dernier itinéraire proposé, consiste à emprunter le chemin Potier jusqu'à la fin de celui-ci. Il longera la déviation jusqu'à la bretelle de sortie en direction d'Arnières-sur-Iton. Ensuite, un passage aménagé passera sous l'ouvrage n°7 de la SNCF et viendra se raccorder directement sur la RD55 pour repartir en direction d'Arnières-sur-Iton.



Figure 7 : Cheminement doux en continuité du chemin Potier

#### 6.2.3 - Évreux – Arnières-sur-Iton

La déviation sud-ouest est parfaitement compatible avec un cheminement doux entre Évreux et Arnières-sur-Iton, mis en œuvre par Évreux Portes de Normandie.

Pendant les travaux, les conditions d'utilisation seront échangées entre le gestionnaire de la voie douce, EPN, et le maître d'ouvrage puis précisées auprès des riverains et usagers pour permettre une mobilité optimisée tout en garantissant la sécurité des usagers et des salariés de l'entreprise dans le cadre d'un chantier de travaux publics.

#### 6.2.4 - Évreux – Saint-Sébastien de Morsent

Avant la réalisation de la déviation, cette liaison s'effectuait depuis Évreux par une bande cyclable longeant la RD830 puis, au droit du croisement avec la RD129 par une voie cyclable en site propre jusqu'au centre de Saint-Sébastien-de-Morsent.

La réalisation de la déviation maintiendra cette liaison. Elle longera la RD830 et empruntera l'ouvrage n°13. Ci-dessous, une illustration du passage supérieur n°13 permettant de franchir la déviation.

Les deux franchissements de voie (RD830 puis RD129) au niveau du giratoire Est sont actuellement en aérien (signalisation verticale adaptée, dénivellation de la route, réduction de vitesse). Une solution de franchissement par passage inférieur va être étudiée et sera privilégiée, sous réserve de faisabilité technique.

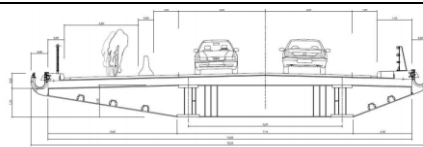


Figure 8 : Profil en travers du PS13

De plus, la réalisation de la déviation permettra de créer une nouvelle voie cyclable entre la RD830 et la RD129. Cette voie longera le bras du Gors depuis l'intersection entre la RD830 et la RD129 et passera sous l'ouvrage n°12.

### 6.2.5 - Hôpital de Navarre et Cambolle

Actuellement, la liaison entre l'hôpital de Navarre et Cambolle se fait par un petit chemin de terre longeant la forêt. Ce chemin est intercepté par la déviation d'Évreux. La solution privilégiée consiste en un rétablissement de cheminement par l'augmentation du diamètre de l'ouvrage hydraulique OH8 (2200mm en lieu et place de 1500mm).

### 6.3 - Devenir des délaissés routiers

A ce jour les délaissés peuvent paraître très conséquents au niveau du chemin Potier. Il convient de préciser que la plate-forme de la déviation sud-ouest n'est pas encore présente et que la bretelle de sortie vers Arnieres-sur-Iton n'est pas matérialisée. A l'issue des travaux, les délaissés seront restitués, en priorité aux précédents propriétaires. Ainsi il est probable que des reboisements et plantations ponctuels soient possibles. Le maître d'ouvrage se proposera le moment venu (lors de l'aménagement paysager final) d'assurer cette mesure d'accompagnement en faveur d'une optimisation des surfaces plantées et boisées.

### 6.4 - Devenir de l'ancien « cimetière des indigents »

Le maître d'ouvrage n'a pas l'intention de faire disparaître en l'état l'ancien cimetière de l'hôpital.

Des échanges ont eu lieu entre la DREAL et la DRAC / service régional de l'archéologie au sujet du Cimetière de l'Hôpital. Ces premiers échanges conduisent à envisager les suites ci-après pour le cimetière :

- Étape 1 : Collecte d'information auprès de l'hôpital de Navarre, des familles, et études documentaires auprès des archives municipales et départementales et de celles de l'hôpital. Topographie fine du cimetière.
- Étape 2 : Définition d'un protocole d'intervention sur le terrain (accord entre toutes les parties) et protocole d'étude avec l'opérateur archéologique désigné pour le diagnostic.
- Étape 3 : Première phase terrain avec sondages sur quelques sépultures identifiées et hors sépultures matérialisées.
- Étape 4 : Proposition des suites à donner (fouille totale, fouille partielle, échantillonnage, relevage par société de Pompes funèbres, abandon de la procédure ...) pouvant composer avec ces diverses options.
- Étape 5 : Seconde phase terrain par un opérateur archéologique désigné pour la fouille, en association ou non avec une société de pompes funèbre.

Par ailleurs le déplacement du calvaire présent sur site est bien prévu.

## 7 - REMISE EN CAUSE DU PROJET ET DU DOSSIER

### 7.1 - Traffics

La mise à jour des études de trafic qui a été réalisée et qui est précisée ci-après a été utilisée pour actualiser les volets air, bruit et GES de l'étude d'impact ainsi que les calculs de consommations énergétiques. Le volet *Évaluation socio-économique* du dossier d'enquête publique préalable à la DUP n'a pas été mis à jour, car seule la mise à jour de l'étude d'impact est requise dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Au demeurant, les résultats de la mise à jour des études de trafic ne sont pas à même de remettre en cause l'intérêt socio-économique du projet. En outre, les trafics utilisés dans les études acoustiques et air et santé sont parfaitement cohérents. Les différences observées dans le dossier sur les trafics proviennent simplement des horizons de projection : les études acoustiques ont pour horizon 2020, tandis que les études air et santé ont pour horizons 2026 et 2046.

#### Evolution des trafics

Le taux d'évolution est bien justifié par l'annexe 14 « correction des projections de trafic ». Il y est noté que la croissance moyenne des trafics sur les trois pénétrantes sud-ouest (RD55, RD830, RD31), qui sont à priori les plus proches du projet étudié est relativement importante (environ 2 % de taux de croissance linéaire). Il y est déjà noté une stabilité pour la RN13 Est, voire une légère baisse pour la RD613, la RN154 ayant capté une partie du trafic de transit et longue distance. Il est ainsi expliqué que les calculs de trafics de la déviation sud-ouest reposent sur un cordon complet autour d'Évreux, afin de lisser les phénomènes locaux et de bien tenir compte de la dynamique globale de trafic à l'échelle de l'agglomération. L'étude conduit bien à retenir une évolution de 1,48 %, taux représentatif des valeurs de comptage entre 1990 et 2008.

#### Répartition des trafics

La mise à jour de l'étude de trafic intégrée au dossier a consisté à corriger les estimations de trafic de la DUP avec des taux de croissance issus des trafics observés. La validité de cette approche a été contrôlée par une vérification des taux de transit traversant Évreux. Une enquête « cordon » a ainsi été menée en septembre 2017, sur les postes précisés dans la carte ci-après, afin de vérifier que les hypothèses de répartition des trafics du modèle de trafic de la DUP initiale étaient encore valables. L'exploitation de cette enquête cordon montre que les flux d'échange et de transit de la commune d'Évreux sont constitués de 39 % de flux de transit, venant confirmer les ordres de grandeur des hypothèses prises lors de la DUP.



**7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet.**

Il est rappelé que le présent projet relève de la section « Cambolle – Les Fayaux » qui a été déclarée d'utilité publique (DUP), par le décret du 16 novembre 1999, DUP prorogée par le Conseil d'État en 2009. Dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP, l'utilité publique de cette opération globale, le choix du tracé sud-ouest, ainsi que ses caractéristiques avaient été justifiés sur la base d'une étude socio-économique complète et d'une analyse comparative multicritère. Ces éléments restent pleinement valables.

Le profil en travers type retenu est celui d'une route express à 2\*2 voies. La mise à jour des trafics, comme indiqué dans la partie précédente, ne remet nullement en cause le profil en travers retenu lors de la déclaration d'utilité publique.

Ainsi dans le cas de la déviation sud-ouest d'Évreux, un profil à 2\*2 voies est techniquement légitime, en continuité avec la déviation sud-est (RN1013) existante à 2\*2 voies.

La réalisation d'échangeurs dénivelés est essentielle à la bonne fluidité de l'axe. Seule la pleine efficacité de ce nouvel axe permettra de répondre aux objectifs identifiés :

- D'assurer la continuité vers l'Ouest de la déviation Sud-Est d'Évreux déjà en service. Le trafic de transit Est- Ouest (RN 13 – RD 613) ainsi qu'une partie du trafic d'échange seront captés par la déviation ;
- De capter et distribuer une partie des flux d'échange entre l'agglomération et les axes extérieurs ;
- D'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Évreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies.

La réalisation d'échangeurs non dénivelés (carrefours giratoires) induirait aux heures de pointe du matin et du soir des phénomènes de congestion récurrents au niveau de la déviation sud-ouest et au niveau des axes secondaires interceptés (RD55, RD830).

Un moindre report du trafic interne d'Évreux vers la déviation serait à attendre en cas de modification du parti d'aménagement du projet avec des carrefours plan ou une réduction du profil en travers.

**Vitesse**

La déviation sud-ouest a été étudiée avec un statut de route express et une limitation de vitesse à 110km/h.

Le franchissement de la vallée de l'Iton (PI9-10-11) est cependant prévu à 90 km/h pour des raisons de géométrie et visibilité.

En tant que mesure de réduction (p171 de l'étude d'impact du présent dossier), le MOA a déjà prévu une limitation de vitesse à 90 km/h entre l'échangeur de la forêt et l'échangeur d'Arnières-sur-Iton, afin de limiter les effets du bruit et des vibrations vis-à-vis de la faune en traversée de la forêt.

Considérant la forte déclivité de la section échangeur de Saint-Sébastien de Morsent – Parville et les effets positifs en terme de bruit, le maître d'ouvrage s'engage à étudier une limitation de vitesse à 90 km/h. Cette étude et ses conclusions seront présentées auprès des cofinanceurs de l'opération en comité de pilotage.

Une limitation de vitesse à 80 km/h en milieu interurbain entre deux sections limitées à 110 km/h (déviation sud-est) et à 90 km/h (déviation de Parville) générerait des phénomènes massifs de non-observance, qui serait contre-productive du point de vue de la sécurité routière.

**7.3 - Tracé alternatif**

La DUP de l'opération globale étant toujours valable, le choix du tracé n'est pas remis en cause et ne fait pas l'objet du présent dossier de demande d'autorisation environnementale. En effet, l'objet de ce dernier est d'obtenir un nouvel arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, pour la section Cambolle – Les Fayaux.

Le tracé alternatif proposé ne répond en rien aux différents objectifs de l'opération :

« Assurer la continuité vers l'Ouest de la déviation Sud-Est d'Évreux déjà en service. Le trafic de transit Est-Ouest (RN 13 – RD 613) ainsi qu'une partie du trafic d'échange seront captés par la déviation. » Le tracé alternatif est majoritairement urbain et ne propose pas d'amélioration des conditions de circulation par rapport à l'existant. Le report serait ainsi très faible.

« Capter et distribuer une partie des flux d'échange entre l'agglomération et les axes extérieurs. » Le caractère urbain de ce tracé alternatif empêche par nature de répondre à cet objectif.

« Alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Évreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies. » Le caractère urbain de ce tracé alternatif a pour conséquence de concentrer le trafic en le centre d'Évreux. Les axes RD830 et RD55 se retrouveraient durablement saturés.

« Insérer au mieux le projet dans l'environnement naturel et humain » Ce tracé impliquerait les mêmes conditions de rejet en périmètre de captage rapproché, au niveau des bassins B2 et B2ter et le même nombre de franchissements de l'Iton. D'un point de vue des boisements, l'impact serait identique et très proche d'un point de vue biodiversité. D'un point de vue humain, un tel projet aurait très peu de chances de prospérer, avec des conséquences défavorables sur les thématiques bruit et air-santé et en affectant de très nombreuses personnes nouvelles. L'analyse socio-économique d'un tel tracé, en raison de son coût substantiel, de ses effets mineurs de report de circulation et de ses maigres gains de fluidité, serait probablement défavorable.

**7.4 - Volume du dossier soumis à autorisation**

L'objectif du maître d'ouvrage est d'être transparent vis-à-vis de tous les lecteurs du dossier. L'inverse pourrait être reproché au pétitionnaire à juste titre.

**7.5 - Stratégie PCAET**

Afin de réduire l'impact les émissions polluantes, une limitation plus basse des vitesses sera mise en place dans certains secteurs.

D'autre part, l'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Évreux. Ainsi, l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Évreux a notamment pour objectif d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Évreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies. Cette opération permettra ainsi une politique d'aménagement pour les mobilités douces et d'amélioration des transports en commun.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**Quoique les observations du public soient légitimes, il n'est pas inutile de rappeler que l'enquête publique traite d'une « autorisation environnementale » et, qu'à ce titre, le dossier ne peut intégrer l'ensemble des aménagements et volets autres faisant l'objet d'échanges récurrents « au fil de l'eau », comme entre autres l'intégration des voies douces, le dimensionnement des échangeurs, et ne pouvaient venir modifier le dossier en cours d'enquête. En ce qui concerne les autres thèmes connexes, il s'agit de se reporter aux prescriptions de la Déclaration d'utilité publique qui demeure valides. La réalisation future d'un échangeur complet à Saint Sébastien de Morsent sera un réel avantage pour les déplacements en direction de Paris ou Caen. Globalement, les communes de Saint Sébastien de Morsent, Arnières sur Iton, Aulnay-sur-Iton et La Bonneville-sur-Iton qui en bénéficieront également à terme.**

## Contributions individuelles, de collectivités ou d'associations

**R36 GUICHAINVILLE : association Evreux Nature Environnement le 26.03**

*Evreux Nature Environnement dépose ce jour un recueil de 41 pages relatif à l'historique de ce projet Déviation Evreux pour le mettre à la disposition du public (Mme BIRON Présidente ENE). Ce recueil, joint à plusieurs « registres papier » durant la période d'enquête publique, est inséré in-extenso in fine du Rapport d'enquête de la commission.*

### Avis du maître d'ouvrage

**Le document a fait l'objet d'une lecture attentive mais n'appelle pas d'avis de la part du MOA**

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Ce recueil, établi par ENE, retrace l'historique de l'idée même d'une déviation contournant la ville d'Evreux et ce depuis les années 40.**

**R42 ARNIERES-SUR-ITON : association AUFÉE le 30.03**

### Avis du maître d'ouvrage

**Se reporter au chapitre 4.3 - Impacts sur les chiroptères - du Mémoire en réponse du MOA**

### Commentaires de la Commission d'enquête

**La commission d'enquête estime la réponse apportée par le maître d'ouvrage complète, cohérente et adaptée.**

*Courrier joint au registre d'EVREUX : Mme Nadine DORMIAU le 20.03 : « j'habite Evreux depuis 1970 et le projet était déjà à l'ordre du jour. Ce projet allégera la circulation des poids lourds et des automobiles sur le Bd de Normandie et réduira fortement les nuisances pour les habitants de ce boulevard ... Qu'est-il prévu pour le cimetière des Indigents à côté de l'Hôpital de Navarre ? Les tombes vont-elles être relevées ? Peut-on exproprier un cimetière ? ... »*

### Avis du maître d'ouvrage

**Thème sur le cimetière des Indigents traité par ailleurs dans le Mémoire en réponse du MOA**

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Les éléments fournis par le maître d'ouvrage ne peuvent que tendre à rassurer la contributrice sur la prise en compte de ce volet.**

**R449 GUICHAINVILLE : anonyme le 19.04**

### Avis du maître d'ouvrage

**Observation qui n'appelle pas d'avis de la part du MOA**

*R35 -M. GENDRY : « Il est déraisonnable de faire transiter les eaux pluviales de la déviation depuis l'échangeur à l'ouest de la zone industrielle N°2 jusqu'au bassins N°1 des Fayaux, cette zone étant déjà délicate en matière d'eau pluviale. De plus, ce bassin même aménagé et agrandi, le projet supprime le puit d'infiltration et il va être demandé à l'EPN l'autorisation de rejet de 5 à 8, 9 sur la zone. Un bassin tampon vers le haut de la pente entre l'échangeur à l'ouest de la zone N°2 et la vallée de l'Iton afin que l'eau pluviale ne descende pas directement dans le bassin de la vallée. Que veut dire la zone d'infiltration BNV de la forêt d'Evreux. Sera-t-elle impactée par les eaux pluviales de la déviation ? »*

### Avis du maître d'ouvrage

R35	Particulier	Il est déraisonnable de faire transiter les eaux pluviales de la déviation depuis l'échangeur à l'ouest de la zone industrielle N°2 jusqu'au bassins N°1 des Fayaux, cette zone étant déjà délicate en matière d'eau pluviale. De plus, ce bassin même aménagé et agrandi, le projet supprime le puit d'infiltration et il va être demandé à l'EPN l'autorisation de rejet de 5 à 8, 9 sur la zone.
-----	-------------	---

Il s'agit d'une amélioration significative du projet puisque le bassin n°1 déjà existant sera modifié pour répondre aux exigences de rejet.  
Il sera reconstitué en 2 bassins distincts : un premier bassin routier étanche servant au confinement d'une pollution accidentelle et permettant de rabattre la pollution chronique avec des rendements optimaux et un deuxième bassin d'infiltration ayant pour fonction d'écrêter le débit généré par une pluie vicennale. Cette remise à niveau permet de supprimer un puits d'infiltration vers la nappe de la craie existant.

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Il apparaît qu'il s'agit d'une lecture incomplète voire erronée de ce thème au sein du dossier, la problématique ayant été cernée et présentée par le maître d'ouvrage.**

**R86 SAINT-SEBASTIEN : anonyme le 02.04**

*« Dépôt d'une copie de la page 84 du livre « le climat en Normandie » édité par le Préfet de Région Normandie – référence ISBN 978-2-11-16299- qui concerne l'amélioration de la gestion de la ressource environnementale ».*

### Avis du maître d'ouvrage

**Observation qui n'appelle pas d'avis de la part du MOA**

**@63 FONSECA FERNANDEZ Pascal**

### Avis du maître d'ouvrage

@63	Particulier	Projet qui date de plus de 30 ans! Aujourd'hui, plus de trente ans se sont écoulés, de l'argent public dépensé pour rien, étude du tracé de cette déviation, sondage du terrain obsolète ignorant, ou ferment les yeux sur divers obstacles majeurs, des chiffres erronés concernant le trafic routier et qui ne sont plus du tout d'actualité à ce jour en 2021. Aujourd'hui on se rend compte que ce projet rencontre des problèmes, et pas des moindres! D'où cette enquête publique.
-----	-------------	--

Pour rappel, l'enquête publique mentionnée se rapporte à un dossier de demande d'autorisation environnementale.

### Commentaires de la Commission d'enquête

**La Commission d'enquête rappelle que les prescriptions de la DUP demeurent valides.**

**R263 PARVILLE : M et Mme PASANAU-VIGNERON le 15.04**

### Avis du maître d'ouvrage

R263	Particulier	Terrain sur Parville, jouxtant la déviation. Inquiétudes quant aux conséquences en matière de bruit (cf P.I)
------	-------------	--

Ce terrain est bien identifié, au niveau du futur échangeur Nord de Cambolle. Selon les études actuelles, un écran de type réfléchissant de 206 m de longueur serait mis en œuvre. La situation sonore resterait stable par rapport à la situation actuelle.

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Les éléments fournis par le maître d'ouvrage ne peuvent que tendre à rassurer les contributeurs sur la prise en compte actuelle et future de cette problématique.**



**R488 ARNIERES-SUR-ITON : M. COMONT (maire de la commune) le 16.04****R487 ARNIERES-SUR-ITON : M. COMONT - déposition du 16.04 argumentant la délibération****Avis du maître d'ouvrage**

R488	Elu	Ce projet me paraît surdimensionné Pourquoi ne pas réduire à 2 fois 1 voie la traversée de l'hippodrome (tronçon chemin Potier -> RD 129) et limiter la vitesse à 70 km/h de l'allée Bierre à la RD 129 ce qui atténuerait le bruit et diminuerait sans doute la consommation de carburant et donc la pollution. Ce n'est pas agir pour la préservation de l'environnement que d'encourager le trafic de voitures et de camions à grande vitesse.	Cf rapport de réponse du MOA « 7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet ».
R488	Elu	Depuis cet arrêt c'est fort regrettable que des mesures compensatoires prévues n'aient pas été mises en œuvre car de toute façon elles doivent l'être ce sont notamment - le rond point et aménagement du carrefour RD55 Rue Félix Doucerain - la végétalisation des bassins - la végétalisation du mur le long de la Breteille, ce mur étant une horreur pour les habitants de la Route d'Evreux (dégradation des habitations: quelle compensation?)	Malgré l'interruption des travaux, les études de l'aménagement du carrefour RD55 Rue Félix Doucerain ont été menées. Après échanges avec la commune d'Arnières-sur-Iton, les travaux correspondants pourront être réalisés. Les aménagements paysagers du bassin B2ter vont également être réalisés. Le mur de soutènement le long de la breteille présente une visibilité très faible vis-à-vis des habitations. Ce type de mur semble visuellement préférable à des éléments béton monolithiques. La végétalisation de tels ouvrages n'est pas recommandée pour leur pérennité.
R488	Elu	Remises en cause du merlon antibruit à Chenappeville	Il n'y a pas de remise en cause de dispositif antibruit. Dans le dossier d'enquête publique de 1998 était présente une esquisse paysagère, ou figurait un merlon juxtaposé au bord Sud de l'infrastructure pour protéger du bruit occasionné par le trafic. Le bassin n°2 n'était à ce stade pas dimensionné et l'on ne connaissait pas encore son volume nécessaire. Dans le projet présente à l'actuelle enquête publique, ce merlon ne figure pas. 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. Le cas échéant, les types de dispositifs sont nombreux et le plus approprié au site, en fonction de ses contraintes et de l'espace disponible sera choisi et implanté.
R488	Elu	- Quelles obligations des entreprises en terme de protection de l'environnement pendant la phase travaux? Quel contrôle du respect de leurs obligations?	Chaque marché de travaux fait l'objet de préconisations environnementales strictes et exigeantes définies dans le CCTP - Fascicule 3 de la Notice du respect de l'environnement (cf annexe 23). Ces préconisations incluent notamment un suivi environnemental fort réalisé par le maître d'œuvre et un contrôle extérieur mené à l'échelle de l'opération.
R488	Elu	Au niveau de la protection de la ressource en eau la question des inondations possibles liées aux montées de la nappe n'a pas été étudiée. Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3.2 - Trafic ».	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3 - Eau ».
R488	Elu	Il manque également une étude sur l'origine des trafics et leur destination et une étude qui soit actuelle.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.1 - Trafic ».
R488	Elu	Une prolongation du viaduc serait plus esthétique et éviterait l'apport de terres de remblai dont on ignore l'origine.	Une étude architecturale a été réalisée en 2002 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Evreux au droit du franchissement de la vallée de l'Iton. Cette étude précise les variantes de tracé du viaduc qui ont été examinées, notamment une variante longue du viaduc, et indique les éléments justifiant la variante retenue. Cette étude architecturale est disponible en annexe 22.1 du dossier de demande d'autorisation environnementale. Concernant la variante longue du viaduc, il a été mis en évidence qu'un allongement de l'ouvrage aurait conduit à la réalisation de fondations profondes. Cette solution, étant donc incompatible avec la localisation de l'ouvrage, en périmètre de protection rapproché de captage, n'a pas été retenue. Concernant l'apport des terres utilisées en remblai, il convient de signaler que ces matériaux proviennent de déblais réalisés dans le cadre l'opération et stockés en l'attente. Ils ont fait l'objet d'une caractérisation géotechnique adaptée pour préciser le cadre de leur réemploi.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**Les éléments présentés par le maire de la commune sont issus et/ou repris dans la délibération du Conseil municipal. Ils sont étudiés à ce titre, l'avis du maître d'ouvrage tendant à démontrer le souci de prise en compte des problématiques en y apportant les éclaircissements actualisés indispensables.**

**@437 - le président du Groupe Mammologique Normand -EPAIGNES****Avis du maître d'ouvrage**

@437	Association GMN	A la lecture des documents disponibles le Groupe Mammologique Normand souhaite rappeler la nécessité formulée dans la dérogation espèces protégées du 28 juillet 2014 de concourir au titre des mesures d'accompagnement (article 8) à la protection physique ou l'acquisition de cavités pour améliorer le statut de conservation des chiroptères. L'ancienne carrière Bapeume est actuellement bouchée suite à l'arrêt de l'exploitation vers les années 1970. Ce site était particulièrement favorable au Grand Rhinolophe et sa configuration lui confère un fort potentiel pour l'hibernation des populations de Chiroptères du secteur. Le projet consistait, dans le cadre des mesures d'accompagnement de la DSOE, à rouvrir cette cavité pour les chauves-souris en débarrassant les matériaux qui bloquent l'entrée historique puis en installant une grille à barreaux horizontaux au niveau de l'ancienne galerie d'accès et en remettant en service la bouche de ventilation. Du fait de l'interruption de chantier en 2019, ces travaux n'ont pu être réalisés dans le cadre du prévisionnel annexé (annexe 2 à l'AP dérogation espèces protégées) à la dérogation susvisée indiquant dans le tableau des mesures une durée de 3 ans. Or cette mesure n'est pas reprise explicitement dans le nouveau dossier. C'est pourquoi, en complément des remarques de l'autorité environnementale, à propos de ce groupe faunistique et de sa protection, le GMN demande que cette mesure soit indiquée dans le nouvel arrêté d'autorisation.	Concernant la mesure d'accompagnement (article 8) présente au sein de l'arrêté de dérogation à la destruction de spécimens d'espèces protégées, le maître d'ouvrage a déjà mis en place une protection physique d'une cavité à La Croix-Saint-Lefroy sous l'initiative du Groupe Mammologique Normand pour un montant de 12 488,60€ TTC.  Pour la réouverture de la carrière Bapeume, cette mesure n'est pas inscrite dans l'arrêté puisque ce dernier est maintenu et n'a pas subi de modification. La faisabilité technique de cette réouverture n'est à ce stade pas acquise.  L'annexe 2 à l'arrêté préfectoral n'affecte en aucune manière une durée de 3 ans aux mesures évoquées : elle précise l'engagement financier du maître d'ouvrage en précisant un coût prévisionnel sur 3 ans.
------	-----------------	---	--

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête rappelle que ce thème a déjà été traité par le maître d'ouvrage qui se veut rassurant sur la prise en compte de la thématique en termes de sauvegarde des chiroptères et de leur habitat.**

**Contribution @322 anonyme du 17 avril 2021 ci-après + Rapport de 113 pages du Comité scientifique de la « Conférence nationale sur la logistique en France » de mars 2015 + 2 pages du document « The Shift Project » de septembre 2017 sur le thème « décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité ».**

**Avis du maître d'ouvrage**

@322	Particulier	1 - Lutte contre le changement climatique et émissions de GES	Concernant les émissions de GES (gaz à effet de serre) des phases de construction et d'entretien de l'infrastructure, des mesures de réduction de l'impact sur le climat seront prises : des mesures sont envisagées dans l'étude air et santé de 2020, notamment la limitation des vitesses. Le projet de déviation prévoit le reboisement de plus de 60 ha, en lien avec la compensation de défrichement pour un ratio de 2 pour 1. Les émissions de GES liées au trafic sont évaluées et présentées dans l'étude d'impact (Pièce C - tableau 24). Les résultats montrent que les émissions de GES annuelles supplémentaires liées à la mise en service du projet s'élèvent, à la mise en service à 52,6 tteq CO2/j soit 0,01 % du volume annuel émis par les transport (137 Mt Eo CO2 en 2015), alors que les mesures SNBC 2 se traduiraient par un gain de 3,8 Mteq CO2/an entre 2015 et 2050. La mise en œuvre du projet n'a donc pas un impact significatif sur l'atteinte des objectifs de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone).
------	-------------	---	--



@322	Particulier	2 – PCAET : adapter le territoire EPN aux changements climatiques	Le PCAET 2020-2026 fixe dans son plan d'action (axe 3) la baisse de GES et de polluants. Concernant les émissions de GES (gaz à effet de serre) des phases de construction et d'entretien de l'infrastructure, des mesures de réduction de l'impact sur le climat seront prises : des mesures sont envisagées dans l'étude air et santé de 2020, notamment la limitation des vitesses. Le projet de déviation prévoit le reboisement de plus de 60 ha, en lien avec la compensation de défrichement pour un ratio de 2 pour 1. Ainsi les émissions de GES annuelles supplémentaires liées à la mise en service du projet s'élèvent, à la mise en service à 0.01 % du volume annuel émis par les transports, alors que les mesures SNBC 2 se traduiraient par un gain de 3.8 Mteq CO2/an entre 2015 et 2050.
@322	Particulier	3 – Secteur des transports fortement émissif de GES. Favoriser la mobilité décarbonée	L'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Evreux. Ainsi, l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Evreux a notamment pour objectif d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Evreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies : Cette opération permettra ainsi une politique d'aménagement pour les mobilités douces, d'amélioration des transports en commun
@322	Particulier	4 – qualité de l'air et santé	Une étude air et santé a été réalisée en 2020 afin de qualifier et quantifier l'impact du projet de déviation sur la qualité de l'air et la santé. Elle met en évidence que les normes de qualité de l'air sont respectées pour tous les polluants aux horizons sans et avec projet 2046 (excepté le dioxyde d'azote). De plus, il est important de noter une amélioration des concentrations environnementales observées au niveau des rivières. En effet, les teneurs maximales aux horizons sans projet sont localisées à l'entrée Ouest d'Evreux, le long de la RD1013 où sont situés des rivières. A l'état projeté, les teneurs maximales sont localisées sur le projet de contournement d'Evreux et la RN1013 dans des zones non habitées au Sud d'Evreux.
@322	Particulier	5 – préservation de la ressource en eau	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3 - L'eau ».

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Le maître d'ouvrage apporte des éléments de réponse adaptés et cohérents sur les thèmes déjà évoqués par ailleurs. Pas de commentaires particuliers de la commission d'enquête.**

*Contribution @315 Evreux Nature Environnement du 17 avril 2021 ci-après + annexe 14/Graphiques des trafics/comptage retenus, arrêté dérogation des espèces protégées du Dossier présenté à enquête publique + l'Avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature n°13/981 du 13 février 2014, la note complémentaire DREAL-SDTMI du 11 juin 2014 pour la prise en compte de l'avis du CNPN, la consultation du public du 17 juin au 1er juillet 2014.*

### Avis du maître d'ouvrage

Pages 2-4	Trafic	Cf rapport de réponse du MOA « 7.1 - Trafics »
III – Les risques encourus par l'eau. Le vif du sujet.		
Pages 4-5	III.1 Pollution de l'Ilton	Cf rapport de réponse du MOA « 3 - Eau »
Pages 6-7	III.2 Eau potable : risques sur la nappe phréatique	<b>Terminologie :</b> <b>Nappe d'accompagnement :</b> Nappe d'eau souterraine voisine d'un cours d'eau dont les propriétés hydrauliques sont très liées à celles du cours d'eau. L'exploitation d'une telle nappe induit une diminution du débit d'étiage du cours d'eau, soit parce que la nappe apporte moins d'eau au cours d'eau, soit parce que le cours d'eau se met à alimenter la nappe. <b>Nappe phréatique :</b> Première nappe rencontrée lors du creusement d'un puits. Nappe généralement libre, c'est-à-dire dont la surface est à la pression atmosphérique. Elle peut également être en charge (sous pression) si les terrains de couverture sont peu perméables. Elle circule, lorsqu'elle est libre, dans un aquifère comportant une zone non saturée proche du niveau du sol. <b>Toit de la nappe :</b> La limite entre une formation aquifère et la formation imperméable sus-jacente est appelée toit de la nappe. <b>Nappe statique :</b> On dit statique le niveau « naturel » de la nappe avant pompage et dynamique le niveau au cours du pompage, au sein du cône de rabattement.
		Cf rapport de réponse du MOA « 3.3 – Risque sur la ressource en eau : nappe phréatique »
IV – Le rôle de la forêt sur l'eau		
Pages 7-8		Cf rapport de réponse du MOA « 4.1 – Boisements »
En tant que mesure de réduction (p171 de l'étude d'impact du présent dossier), le maître d'ouvrage a déjà prévu une limitation de vitesse à 90 km/h entre l'échangeur de la forêt et l'échangeur d'Amières-sur-Ilton, afin de limiter les effets du bruit et des vibrations vis-à-vis de la faune en traversée de la forêt.		
VI – La Biodiversité		
Pages 8-9		<b>Chiroptères</b> Cf rapport de réponse du MOA « 4.3 – Impacts sur les chiroptères » <b>Ecosystèmes</b> Le projet de déviation a pris en compte l'intégralité des écosystèmes pour diminuer fortement son impact. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a par des actions concrètes, restauré plusieurs zones naturelles comme la prairie des rossignols avec la restauration des berges et ripisylves, l'entretien d'arbres têtards, la mise en place de clôtures pour éviter la destruction du lit de l'Ilton par les ovins, la restauration du cours d'eau ou se situe l'agron de mercure. Les reboisements sont réalisés en concertation avec les acteurs locaux et seront en gestion intégrée et pérenne. Ils augmenteront dans le temps le complexe forestier local avec une gestion adaptée et sans coupe rase. Une nouvelle zone humide qui fera la connexion entre deux métapopulations d'Agriion de Mercure va être réalisée avec des zones intéressantes pour cette espèce ainsi que la faune locale. A cet endroit, il est prévu d'y disposer des hibernacula pour les amphibiens et les reptiles. 6 hibernacula pour les amphibiens ont déjà été disposés au boisement de la grande pièce autour d'une mare créée pour récolter les eaux et 2 hibernacula en papiers pour les reptiles, nous en observons déjà des effets positifs alors que cette zone était en culture auparavant. De plus, la trame calcicole ou se trouve de nombreuses espèces est préservée à la Queue d'hirondelle. Le maître d'ouvrage a également étudié l'Airelle rouge et permis une restauration du site qui était traversé par les piétons et VTT en forêt d'Evreux. Son habitat est maintenant préservé du piétinement des usagers de la forêt et son aire de protection de biotope a été augmentée, toujours dans le but d'augmenter la protection des écosystèmes locaux.
		<b>Impact zone humide</b> Cf rapport de réponse du MOA « 4.2 – Impacts sur les zones humides »
VII – Les pollutions diverses		
Page 9		<b>Vitesse</b> Cf rapport de réponse du MOA « 7.2 – Remise en cause des caractéristiques du projet »
		<b>Cimetière de l'hôpital psychiatrique</b> Cf rapport de réponse du MOA « 6.4 – Devenir de l'ancien cimetière des indigents »

### Commentaires de la Commission d'enquête

Evreux Nature Environnement (ENE) a déposé au cours de l'enquête publique un argumentaire de onze pages accompagné de quatre documents concernant les comptages et prévisions de trafic et un extrait de l'arrêté de dérogation des espèces protégées.

Le maître d'ouvrage a répondu aux points énoncés dans cet argumentaire soit directement mais plus généralement au travers du mémoire en réponse sur les thématiques abordées pendant l'enquête publique.

**Trafics :** la réponse du MOA a été portée au paragraphe 7.1 du mémoire en réponse. **La commission d'enquête relève que le thème a été traité au chapitre 3.2.5.2.4 du Mémoire en réponse à l'AE et que la justification des données, contenues dans le dossier d'enquête, s'appuie sur une « enquête cordon » de septembre 2017. L'insertion du résultat de cette enquête à l'annexe 14 aurait permis d'étayer les chiffres fournis et une meilleure information du public.**

**Sur la pollution de l'Ilton :** La réponse du maître d'ouvrage a été portée au paragraphe 3.2 du Mémoire en réponse. **Sur ce point, la commission d'enquête reconnaît que, pour les personnes non aguerries dans les domaines de la chimie, les symboles et teneurs en molécules chimiques sont difficilement compréhensibles. Après avoir effectué plusieurs recherches, il semblerait que les teneurs élevées en cuivre dans le canal usinier et le bras du Gors tirent, selon toute vraisemblance, leur origine du passé industriel de la vallée. Pour l'heure, la déviation n'existant pas, elle ne peut être tenue pour responsable de ce phénomène. La question des HAP mériterait effectivement des éclaircissements (origine, valeurs/seuils).**

**Eau potable :** le maître d'ouvrage apporte des éclaircissements sur les terminologies formulées dans la DAE (nappe d'accompagnement, nappe phréatique, toit de la nappe, nappe statique,) les autres réponses étant contenues dans le chapitre 3 du Mémoire en réponse (profondeurs d'excavation, la protection de la ressource en eau et le Plan de secours pour l'alimentation en eau potable par exemple). **La commission insiste sur la nécessité d'actualiser, d'en informer et diffuser ce plan afin que rien ne soit laissé au hasard.**

**Rôle de la forêt sur l'eau :** la réponse du maître d'ouvrage a été portée aux pages 11 à 13 du Mémoire en réponse. **La commission d'enquête conçoit que le rôle écologique de la forêt est incontestable alors que l'état actuel du chantier à l'arrêt donne une assez mauvaise image du massif forestier. Le reboisement, consécutif au défrichement prévoit une compensation supérieure à 2 pour 1. Les dernières projections issues d'échanges récents (non insérées au dossier d'enquête) misent sur un reboisement de 50 hectares à proximité immédiate du projet de déviation, sans compter le reboisement sur la BA 105. La commission d'enquête précise qu'en ce qui concerne la vitesse des véhicules en traversée de forêt, elle est déjà actée à une limitation de 90 km/h.**

**Biodiversité :** l'impact sur les chiroptères et sur les zones humides ainsi que les mesures compensatoires sont portés aux paragraphes 4.2 et 4.3 du Mémoire en réponse. Le projet de déviation intègre l'intégralité des écosystèmes pour diminuer fortement son impact. Par ailleurs, le maître d'ouvrage a restauré plusieurs zones naturelles par des actions concrètes (prairie des rossignols, restauration des berges et ripisylves, entretien d'arbres têtards, mise en place de clôtures protectrices le long de l'Itton, restauration du cours d'eau où se situe l'agron de mercure). Les reboisements sont réalisés en concertation avec les acteurs locaux, en gestion intégrée et pérenne. Ils accroîtront le complexe forestier local dans le temps par une gestion adaptée et sans coupe rase. Une nouvelle zone humide, entre deux métapopulations d'Agron de Mercure, sera réalisée de façon appropriée en termes de zones ainsi que pour la faune locale. Les amphibiens et reptiles ne seront pas oubliés (boisement autour d'une mare créée pour récolter les eaux, hibernacula pour les reptiles) et des effets positifs ont déjà été constatés. La trame calcicole, où vivent de nombreuses espèces, sera préservée à la Queue d'hirondelle. Le maître d'ouvrage a également étudié l'Airelle rouge et permis une restauration du site traversé à ce jour par les piétons et VTT en forêt d'Évreux. Son habitat est maintenant préservé et l'aire de protection de biotope augmentée. **La commission d'enquête considère comme complète la réponse du maître d'ouvrage grâce au complément d'informations sur des aménagements réalisés, ou en voie de l'être, en faveur des écosystèmes. La mise en place de ces aménagements fait montre de sa bonne volonté d'agir et respecter la biodiversité au-delà de simples compensations.**

**La commission d'enquête relève toutefois que le maître d'ouvrage n'a pas répondu au volet « pollutions diverses » mais elle apprécie que le thème de la vitesse, abordé plus avant, ait pu être réétudié avec la possibilité de la réduire sur certains secteurs voire sur l'ensemble du linéaire. Elle note également que le maître d'ouvrage a pris des engagements en ce qui concerne le devenir du petit cimetière des Indigents de l'hôpital psychiatrique.**

#### Contribution @72 de M. Guyomarch - Président association UFC Que Choisir Eure le 08.04

##### Avis du maître d'ouvrage

<p>@72 Association UFC que choisir Evreux</p>	<p>Notre contribution à l'enquête publique n'a donc pas pour objet de nous positionner pour ou contre la nécessité d'un contournement routier de la ville d'Evreux mais pour vous alerter sur les risques de pollution de la nappe phréatique et de la rivière. L'accès à une bonne qualité de l'eau à un prix raisonnable est un enjeu majeur pour les habitants de l'agglomération d'Evreux. Nous attirons également votre attention sur le fait que pour remédier à la pollution par le cuivre et le zinc de la rivière Itton, il n'y a toujours pas de solution efficace. Suite à la mise en service des nouveaux captages (Arnières), nous vous rappelons que la qualité de l'eau s'est dégradée et que le prix du M3 est à la limite du raisonnable pour les (usagers) consommateurs.</p>	<p>Conformément à son engagement le maître d'ouvrage a fait réaliser en 2016 une étude environnementale visant à étudier la problématique de la présence de métaux dans le bras du Gord de l'Itton à Arnières-sur-Itton (Annexe 24). Cette étude ne s'est pas révélée conclusive et n'a pas permis de relier caractérisation des sédiments et état de l'eau.</p> <p>La déviation sud-ouest n'est actuellement pas en service et ne saurait être incriminée par une éventuelle dégradation de la qualité de l'eau. La réalisation d'un assainissement aux normes a permis de récolter et de traiter les eaux du chemin Potier qui se déversaient précédemment directement dans l'Itton.</p>
---	---	--

##### Commentaires de la Commission d'enquête

**La problématique de la ressource en eau, de l'évolution des tarifs, de l'impact de la déviation sur sa qualité est déjà traitée supra, la turbidité des eaux ne pouvant être imputée à un ouvrage qui n'existe pas (teneur excessive cuivre et zinc). Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle clairement les caractéristiques et les mesures mises en place au niveau des bassins. Ces mesures devant permettre d'améliorer les performances de dépollution.**

#### Contribution @60 de M. Cozilis - S3PRESS du 06.04.2021

##### Avis du maître d'ouvrage

<p>Page 2</p>	<p>Il est regrettable qu'une nouvelle analyse comparative multicritères actualisée des tracés avant 2009 basée sur les études et travaux postérieurs engagés et de l'évolution des impacts et des coûts directs et indirects induits par le choix du tracé sud-ouest n'est pas permis avant le démarrage des travaux de la déviation sud-ouest où lorsque les travaux ont été stoppés par la décision de justice d'Evreux Nature Environnement que la justification du choix du tracé Nord de la déviation et l'abandon du tracé sud-ouest trop impactant, trop difficile sur le plan technique et financièrement intenable n'est pas été proposée.</p> <p>En effet, entre 1999 et 2009, et entre 2009 et 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les enjeux, les stratégies d'aménagements du territoire,</li> <li>• les projets des communes impactées par le projet ;</li> <li>• l'évolution des activités et des usages ;</li> <li>• les éléments d'aide à la décision apportés par les études préalables réalisées ;</li> <li>• l'actualisation des coûts directs et indirects du projet de tracé Sud-ouest ;</li> <li>• les incidences techniques et financières, environnementales, sur la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;</li> <li>• les préjudices sur les biens et les personnes impactées ;</li> <li>• le renouvellement de la population et des propriétaires impactés dont une partie découvre ce projet ;</li> <li>• l'évolution de la sensibilité environnementale et de la maîtrise des dépenses publiques par les citoyens ;</li> <li>• la non acceptabilité sociale des propriétaires, des usagers, des élus et des représentants d'association ayant abouti à l'annulation de l'arrêt de DUP des captages de la vallée de l'Itton, conséquence directe du projet de tracé Sud Ouest ;</li> <li>• ...</li> </ul> <p>ont considérablement modifié les éléments d'aide à la décision et par conséquent l'analyse comparative et par conséquent la légitimité du choix du tracé sud-ouest.</p>	<p>Cf rapport de réponse du MOA « 7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet »</p>
<p>Pages 3-4</p>	<p>Nous constatons à nouveau depuis la dernière enquête que le projet structurel n'a pas évolué et pour des raisons financières, l'aménagement d'un viaduc continu n'a pas été étudié et a été abandonné au profit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'un petit viaduc limité au passage des deux bras de l'Itton et d'une zone humide identifiée en rive droite du lit majeur sur 210 m</li> <li>• de la conservation d'un remblai en lit majeur de 30 à 70 m de large sur le PPRI totalisant 17 300 m2 soumis à autorisation au titre de la rubrique 3.2.2.0 Installations, ouvrages et remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau.</li> </ul> <p>En effet, l'aménagement est situé en zone verte naturelle d'expansion des crues du PPRI qui interdit pourtant les remblais de cette nature dans le lit majeur, sauf dans le cas d'infrastructure de transport national de l'Etat !</p> <p>Les simulations hydrauliques en crues ont été réalisées pour la crue de référence PPRI de 36 m3/s, pour une crue de 40 m3/s retenu pour le dimensionnement des ouvrages et pour une crue exceptionnelle et non encore observée de 80 m3/s pour évaluer l'incidence des ouvrages.</p> <p><b>Les résultats montrent en situation non aménagée</b> que les écoulements pour des crues de 36 m3/s, 40 m3/s et 80 m3/s, se font majoritairement par le bras du Gors avec respectivement (32 %, 29,7 % et 16,2 % du transit de débit) et le lit majeur entre le bras du Gors et l'hippodrome avec</p>	<p>Cf rapport de réponse du MOA « 3.1 – Risque d'inondation »</p>



	<p>44,7 %, 48 % et 61,5 % de transit de débit).</p> <p>Le lit mineur du bras droit et le lit majeur entre le bras droit du lit majeur et le bras droit permettent d'évacuer pour les crues de 36 m<sup>3</sup>/s, 40 m<sup>3</sup>/s, et 80 m<sup>3</sup>/s respectivement 10,8 %, 10,75 % et 14,4 % de transit de débit)</p> <p><b>En situation aménagée</b>, nous observons que pour des crues de 36 m<sup>3</sup>/s, 40 m<sup>3</sup>/s et 80 m<sup>3</sup>/s, la capacité d'évacuation du bras du Gors est globalement conservée voir légèrement augmentée avec respectivement (33 %, 31 % et 19,5 %). Le lit majeur entre le bras du Gors et l'hippodrome barré par la voirie en remblai avec les deux passages de décharge en lit majeur qui permettent d'évacuer les écoulements avec 31,9 %, 33,7 % et 41,1 % des débits transités).</p> <p>Le lit mineur du bras droit, le bras de l'hippodrome, le lit majeur sous viaduc permettent d'évacuer pour les crues de 36 m<sup>3</sup>/s, 40 m<sup>3</sup>/s, et 80 m<sup>3</sup>/s respectivement 34,7 %, 35 % et 39,2 % des débits transités).</p> <p><b>Le PPRI stipule p63 que le projet de déviation ne doit pas aggraver le risque inondation et doit être le plus neutre possible vis-à-vis des écoulements en crue, c'est à dire ne pas modifier notablement le champ d'expansion des crues.</b></p> <p><b>Or, les résultats montrent qu'il y a bien des modifications notables du fonctionnement et de la répartition des débits dans le champ d'expansion des crues, des écoulements et des volumes d'écrêtement des crues soustraits à l'expansion, même si les surfaces inondées supplémentaires qui augmentent entre 500 et 900 m<sup>2</sup> ne touchent pas du bâti et l'incidence sur l'augmentation des hauteurs d'eau semblent limitée en amont immédiat des ouvrages et devient nulle 200 m en amont pour la crue de 36 m<sup>3</sup>/s et 400 m pour la crue de 80 m<sup>3</sup>/s, cela reste difficile à croire compte-tenu que la pente de la vallée est très faible et que la topographie est assez homogène entre l'hippodrome d'Évreux et les espaces sportifs d'Arnières sur Iton.</b></p>	
Pages 4-5	<p>Le modèle hydraulique ne prend toujours pas en compte la conjonction d'une crue de nappe associée comme en 1995 et 1999, ni les aménagements projetés par la ville d'Évreux pour protéger par des endiguements le quartier des Domaines et de Navarre. Or, ce phénomène naturel déjà observé sur l'hippodrome et ces protections rapprochées transversales à la vallée projetées sont susceptibles d'aggraver des inondations et de la dynamique des crues.</p> <p>Dun fait que les crues de l'Itton peuvent être aggravées par les crues de la nappe, ce point de sur-aggravation doit être levé.</p> <p>De plus, il ne tient pas compte du risque d'embâclement ou d'atterrissement des buses des deux ouvrages de franchissement.</p> <p>Il existe d'autres modèles numériques de modélisation qui prennent en compte l'influence de la nappe et dont des simulations permettraient de lever définitivement le risque avec une modélisation bidimensionnelle permettant de visualiser plus précisément les champs de vitesses, les hauteurs d'eau et répartition de débits.</p> <p>Le document annexe 8 avis CETE traitant de l'impact quantitatif du remblai sur la piézométrie de la nappe laisse entrevoir que les tassements des sols imputables au remblai routier n'excéderait pas 0,80 m. Si ce tassement n'impacte pas le toit de la nappe en situation normale ou d'étiage, il n'en est pas de même avec un toit haut de la piézométrie la nappe affleurante, comme le souligne les services de l'état</p> <p>La modélisation trop ancienne du projet d'aménagement doit donc prendre en compte les projets d'aménagement de la ville d'Évreux, susceptibles d'aggraver la situation non seulement en aval, mais aussi en amont de la déviation.</p> <p>Si il est curieux que le nouveau PPRI n'a toujours pas remplacé le PPRI actuel qui est obsolète à plus d'un titre, la doctrine départementale de la DDTM de l'Eure, mais aussi des DDT(M) de France et les instances nationales est pourtant claire et impose en vertu de la mesure Eviter Réduire Compenser (ERC) que pour que des remblais soient autorisés dans le lit majeur d'un cours d'eau, où il est avéré l'effectivité de sa fonction de champ d'expansion des crues, qui plus est sujet à des remontées de crue de nappe sub-affleurante, et de surcroît régit par un PPRI, le pétitionnaire doit réaliser un équilibre des remblais/débâis.</p> <p>Or on voit mal comment il est possible de COMPENSER une emprise de remblais dans le lit majeur de l'Itton de 17300 m<sup>2</sup>, ce qui représente un volume titanique qui n'est d'ailleurs pas précisé sauf erreur dans les documents, ni d'ailleurs et cela pose problème, il n'est pas identifier la nature des remblais et leur provenance ! Une réponse doit être apportée sur ces interrogations légitimes.</p> <p>Il est en effet impossible de réaliser des débâis dans le PPR des captages de l'Itton et un non sens de le faire en aval, puisque cela aurait pour conséquence de créer un plan d'eau rechargé par les crues et la nappe.</p> <p>Pour S3PRESS, il convient à minima de REDUIRE cet ouvrage en remblai trop imposant de 450 m à ses extrémités hors du lit majeur, soit 200 m et d'étendre le viaduc bas projeté de 210 m à 460 m.</p> <p>Soit d'EVITER de réaliser cet ouvrage en remblais de 450 m et le remplacer par une prolongation du viaduc intégrale totalisant 610 m.</p> <p>Cet ouvrage transparent pour les crues et la préservation des milieux humides, plus facilement intégrable dans l'environnement et le paysage serait un vrai plus-value au projet, même si l'incidence financière est importante. Mais au regard du coût global du projet qui a maintenant largement dépasse le scénario à l'époque le plus cher du tracé Nord entre Caer et Normanville, il faut raisonner pour l'avenir et l'exemplarité !</p>	<p>Le modèle hydraulique appliqué dans cette étude a été étalonné en intégrant la crue de mars-avril 2001, qui est une crue de remontée de nappe : les effets de cette crue ont donc bien été pris en compte dans la modélisation proposée.</p> <p>Les 16 buses de P110 et P111 sont des ovoïdes de 6,5 mètres x 4,56 m de hauteur, en béton. La hauteur d'eau estimée de la crue centennale (36 m<sup>3</sup>/s) est estimée à 1,4 m dans la buse, soit moins d'un tiers de la hauteur totale : il n'y a donc aucun risque d'obstruction. Surtout que le risque d'atterrissement est nul avec un bon entretien des ouvrages.</p> <p>En ce qui concerne l'embâclement (gel de la hauteur d'eau), ce scénario n'est pas réaliste en climat océanique dans le contexte topographique du projet : un épisode de crue suivant une succession de journées exceptionnellement froides et sèches peut difficilement être envisagé dans le contexte local.</p> <p>Cf rapport de réponse du MOA « 3.3 – Risque sur la ressource en eau : nappe phréatique »</p> <p>Les opérations d'aménagement évoqués pour la ville d'Évreux, portés en partie par le SMAB), ne sont pas précisées à ce stade. D'autre part, l'infrastructure n'a pas d'influence sur l'augmentation des niveaux d'eaux en cas de crue par rapport à la situation actuelle, surtout en aval.</p> <p>La compensation de l'espace perdu du fait du remblai partiel du lit majeur de l'Itton par la réalisation de débâis est incompatible avec l'objectif de protection des captages d'eau potable et à l'objectif de préservation des zones humides.</p> <p>C'est pourquoi, des ouvrages de décharge ont été intégrés au projet entre le bras de l'hippodrome et le bras du Gors :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une série de 7 ouvrages hydrauliques élémentaires de 6,8 m de largeur sur 4,6 m de hauteur (P110),</li> <li>• Une série de 9 ouvrages hydrauliques élémentaires de 6,8 m de largeur sur 4,6 m de hauteur (P111).</li> </ul> <p>Comme le démontre la modélisation hydraulique bidimensionnelle menée pour des débits de crue allant jusqu'à une valeur exceptionnelle de 80 m<sup>3</sup>/s, c'est à dire au-delà des exigences du Plan de Prévention des Inondations de l'Itton (crue de référence de 36 m<sup>3</sup>/s), ces ouvrages assurent la transparence hydraulique du projet, rendant ainsi ses impacts négligeables en épisodes d'inondations. De plus, la surface sur-inondée est extrêmement réduite et ne concerne aucun espace à enjeu.</p> <p>De plus comme indiqué dans l'annexe 5 du dossier soumis à enquête publique, on note dans l'ombre de l'infrastructure (côté aval) un léger abaissement des niveaux d'eau, entraînant dans ce secteur une diminution des superficies touchées par la nappe d'inondation de l'ordre de 300 à 900 m<sup>2</sup>.</p> <p>Ainsi, il n'est pas nécessaire de compenser les remblais en zone d'expansion de crue, qui sont par ailleurs autorisés au titre du PPRI.</p>
Page 5	<p><b>2.3 Incidences des ouvrages hydrauliques d'assainissement des eaux pluviales routières</b></p> <p>Il est regrettable que les ouvrages de rétention n° 2 ter indiqués sur la carte impluviums routier en amont du pont de la voie ferrée affecte le rond point du diffuseur pour un futur projet de contournement de la RD55 qui était inscrite au SCOT et au PADD de la commune d'Arnières sur Iton, permettant de desservir la future zac du valot portée par GEA et le lotissement communal de la Clé des champs.</p> <p>Que va-t-il être fait pour corriger ce point noir ?</p>	<p>Le rapport d'étude de circulation et des impacts circulatoires (source IRIS Conseil, juin 2018) diligenté par EPN note en conclusion que « la création de la ZAC du Vallot générera à terme 84 uvp/h et 49 uvp/h supplémentaires à l'HPM et à l'HP5 respectivement, soit 600 à 700 véhicules par jour. Aucune problématique de fonctionnement des infrastructures n'est constatée aux heures de pointe du fait de la faible génération. »</p> <p>Il est ainsi retenu que « l'étude de la création d'un nouvel accès directement sur la RD55 n'a pas montré un intérêt circulatoire et de sécurité valable. La rue C. Péguy est en mesure d'absorber les flux du projet et verra même sa fonction d'axe transversal renforcée. »</p> <p>Ainsi, sans même mentionner l'antériorité certaine de l'opération de la déviation sud-ouest, il s'avère que l'opération ne présente aucun impact défavorable à la réalisation du projet ZAC du Vallot.</p>
Pages 5-6	<p><b>2.4 Incidences du projet et des ouvrages sur le paysage</b></p> <p>En effet, la plantation de frênes rouges en alignement n'est pas souhaitable car cela va accentuer l'effet barrage et va altérer la lecture paysagère de la vallée !</p> <p>De plus, le frêne rouge n'est pas une espèce endémique et dans le cas du frêne commun (<i>Fraxinus excelsior</i>), le planter en alignement est problématique en cas de contraction de la chalarose du frêne.</p> <p>Il faut donc éviter les arbres de haut jet qui dépasse de la digue en remblai et privilégier les essences arbustives en mélange comme l'érable champêtre (<i>Acer campestre</i>), le cornouiller sanguin (<i>Cornus sanguinea</i>), la viorne obier (<i>Viburnum opulus</i>, aubépine à un style (<i>Crataegus monogyna</i>) préférable aux spirées non endémique, ...</p> <p>Fort est de constater que si la situation actuelle est décrite à minima, le volet d'intégration paysagère du nouveau projet n'est pas développé et ne permet pas de juger de l'incidence du projet sur le paysage exceptionnel de la vallée de l'Itton que les habitants souhaitent préserver et valoriser.</p> <p>Il faut imaginer une hauteur de 6 m à 9 m de remblai et plus sur une longueur de plusieurs centaines de mètres (450 m) qui va obturer la vue de la vallée et couper transversalement la perspective, alors que celle-ci est déjà coupée par la voie ferrée longitudinalement !</p> <p>La transparence d'une vision ouverte de la vallée de l'Itton va être définitivement altérée par un ouvrage massif en remblai de 17300 m<sup>2</sup> avec une emprise au sol très importante de plusieurs dizaines de mètres du fait d'un pendage du talus aval à 4/1 !</p> <p>Pourquoi ne pas privilégier comme au départ un viaduc bas sur toute la traversée de la vallée aurait permis une lecture paysagère plus transparente et moins imposante et destructurante.</p> <p>De même, les bassins en amont du pont de la voie ferrée, se situe à proximité d'un cheminement très fréquenté de la vallée Tempée et en entrée de bourg de la commune qui envisageait de valoriser un liaisonnement vers son futur centre bourg à l'étude par GEA.</p> <p>La DREAL était venue exposer en réunion publique l'intégration paysagère du bassin n°2 TER, mais lorsque nous regardons tous les jours en entrée de bourg, ces bassins, il n'y a aucun paysagement et cet équipement constitue une véritable verrue dans le paysage et l'entrée de village.</p>	<p>Une étude architecturale a été réalisée en 2002 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Évreux au droit du franchissement de la vallée de l'Itton. Cette étude précise les variantes de tracé du viaduc qui ont été examinées, notamment une variante longue du viaduc, et indique les éléments justifiant la variante retenue. Cette étude architecturale est disponible en annexe 22.1 du dossier de demande d'autorisation environnementale. Concernant la variante longue du viaduc, il a été mis en évidence qu'un allongement de l'ouvrage aurait conduit à la réalisation de fondations profondes. Cette solution, étant donc incompatible avec la localisation de l'ouvrage, en périmètre de protection rapproché de captage, n'a pas été retenue. En effet, le maître d'ouvrage s'engage à ne pas avoir d'impact hydrogéologique, notamment dans les périmètres de protection de captage, comme en atteste l'expertise menée par le CETE de Lyon, qui justifie l'absence d'impact de la réalisation de remblais sur le fonctionnement hydrogéologique de cette zone à très forts enjeux (disponible en annexe 8).</p> <p>Pour les plantations réalisées autour du Bassin 2, le maître d'ouvrage a mis en place des espèces autochtones et diversifiées. En effet les études initiales prévoyaient des espèces exotiques et à la demande du maître d'ouvrage, l'aménagement autour du B2 a été revu avec la mise en place exclusive d'espèces autochtones et pérennes.</p> <p>Les plantations ont été mises en place dans le but de répondre à plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cohérence des plants par rapport à la forêt de la madeleine et à l'hippodrome avec un effet arbustif local et des arbres locaux</li> <li>- diminution de la visibilité sur la DSOE avec les arbres de haut jet</li> <li>- mise en place exclusive d'espèces locales et adaptées au milieu</li> </ul> <p>Pour les plantations autour du B2 ter, la proposition de l'Architecte paysager ne convenait pas au maître d'ouvrage car de nombreuses espèces étaient exotiques. Le maître d'ouvrage n'a pas encore amenagé cette zone car les travaux n'étaient pas terminés lors de l'appel d'offre pour le bassin B2.</p> <p>Une nouvelle étude sera réalisée à la reprise des travaux pour concilier un aménagement cohérent entre l'entrée du bourg type campagne et le boisement de la Madeleine tout en privilégiant fortement la mise en place d'espèces locales et adaptées. Les gestionnaires seront aussi consultés afin de permettre une pérennité des aménagements mis en place.</p>
Page 6	<p><b>2.5 Incidences de la réalisation des travaux</b></p> <p>La réalisation des travaux et des ouvrages va affecter notablement la circulation locale et régionale, la qualité de vie et les nuisances pour des riverains. Le dossier d'enquête ne mentionne ni le mode opératoire des travaux, le phasage et la durée du chantier. Ces éléments sont indispensables pour apprécier les contraintes et nuisances qui vont s'exercer sur les habitants et les usagers des espaces et moyens de circulation impactés.</p>	<p>L'étude d'impact du présent dossier précise au paragraphe 2.2.2.5 le macroplanning de l'opération. Le rapport du MOA précise, certains éléments au paragraphe 8. Les éléments définitifs ne seront connus qu'après notification de chaque marché de travaux, le mode opératoire et le planning devenant contractuels.</p> <p>Le maître d'ouvrage s'engage à présenter les éléments précis devant le conseil municipal de la commune concernée avant chaque phase de travaux de l'opération.</p>

2.6 Incidences du projet et des ouvrages sur les zones humides													
Pages 6-7	<p>Le pétitionnaire considère que la perte de surface de zone humide est de 550 m<sup>2</sup> et correspond aux piles de pont du viaduc et n'est donc pas soumis à déclaration. Mais même si les terrains montrent une certaine hétérogénéité, il est difficile de croire que la surface en remblai de 17300 m<sup>2</sup> n'affecte que 550 m<sup>2</sup> de zone humide, alors que lorsque la gestion agricole des terres agricoles est abandonnée ou mise en jachère, il est observé un cortège floristique typique des milieux humides. Il convient de souligner également que les études pédologiques et les sondages à la tarière et les expertises floristiques de suivi des zones humides ont été réalisées sur une période non excédentaires en pluviométrie, recharge de nappe et crues débordantes. Ceci explique peut-être ces résultats et conclusions !</p> <p>Plutôt que compenser par la création d'une petite zone humide pour 155 000 euros, il serait sans doute plus opportun de restaurer l'écozone des bras de l'Itton en aval en favorisant la surface de contact entre le lit mineur et les berges ou recréer des zones de frayères pour la truite et l'ombre commun.</p> <p>Le SAGE a identifié une Zone Humide Intérêt Environnemental Particulier qui englobe les prairies humides en rive gauche du bras du Gors jusqu'à l'ouvrage de franchissement. Cette modification dans le SAGE validé n'est pas prise en compte dans le document général de l'enquête publique, mais acté dans les éléments de précision apportés par le maître d'ouvrage du projet routier lors de l'instruction administrative du dossier. Cette délimitation a été réalisée sur la base de l'interprétation à partir de l'occupation des sols (présence de prairies humides) et sur l'exploitation des enveloppes d'inondations.</p> <p>Des sondages pédologiques et des inventaires faune/flore ont permis ou pas de caractériser plus</p>												
	Cf rapport de réponse du MOA « 4.2 – Impacts sur les zones humides »												
	<p>précisément les zones humides. Ces mesures, analyses et inventaires restent ponctuels et ne peuvent témoigner de l'exhaustivité, des potentialités et de l'état des zones humides sur le site. La bande de 20 m retenu en rive gauche du bras du Gors ne correspond pas à la réalité et aux potentialités de ces parcelles. Les sondages pédologiques en rive gauche du bras du Gors au droit de l'emprise de la déviation n'ont pour plusieurs d'entre eux pas permis de caractériser si les terrains étaient hydromorphes ou pas.</p> <p>Après examen des résultats de l'annexe 6, et pour très bien connaître les milieux humides fonctionnels, potentiels et altérés du bras du Gors et de l'hippodrome, nous constatons que l'emprise de la déviation en remblai se situe sur des sols présentant une hydromorphologie typique des zones humides et que le mode de gestion du site de l'hippodrome ne permet pas l'expression des biocénoses des milieux humides.</p> <p>Nous considérons donc que le projet impacte une surface de zones humides potentielles concernées au moins égale à 17 300 m<sup>2</sup>. De même nous ne pouvons imaginer que la couverture du viaduc empêchant la lumière de pénétrer les surfaces ombragées va affecter les biocénoses des zones humides caractérisés. De même, ce passage sous viaduc étant le seul passage ouvert permettant le cheminement des usagers, il risque d'y avoir un risque de piétinement préjudiciable à l'état de conservation de ces milieux humides.</p> <p>Cet ouvrage en remblais imposant est contraire à la mise en œuvre des trames bleues et vertes dans la belle vallée de l'Itton.</p>												
Page 7	<p>Quelles seront d'ailleurs les possibilités de franchissement (piéton, vélo...) par les promeneurs des passages dans les ouvrages projetés ?</p>												
	L'ouvrage P19 (viaduc) permettra une transparence complète vis-à-vis des piétons et des cyclistes. Il est à noter qu'une voie verte est portée par EPN entre Évreux et Amières-sur-Itton au niveau de l'hippodrome.												
2.8 Schéma Régional de Cohérence Écologique													
Page 7	<p>Il est mentionné que le projet est compatible avec le SRCE de Normandie, mais sans aucune justification et argumentation sur les éléments de compatibilité. Cette lacune doit être comblée.</p>												
	<p>Le SRCE de Normandie a été adopté par arrêté préfectoral le 18 novembre 2014. Deux objectifs principaux ont été définis dans le cadre de l'élaboration du plan d'action stratégique du SRCE de Normandie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver et restaurer les réservoirs et les corridors identifiés au niveau régional ou inter régional.</li> <li>• Réduire la fragmentation et resorber les points noirs</li> </ul> <p>Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux est situé dans l'entité naturelle régionale des « petites vallées » (voir paragraphe 3-1 du SRCE).</p> <p>Comme il est précisé au 5-4-1-2 du SRCE, plusieurs projets d'aménagement ou de contrepointement routiers structurant ont fait l'objet d'études pour la restauration des continuités écologiques, notamment la déviation de la RN13 à Évreux. Ces études ont permis de définir des ouvrages pour rendre perméable à la petite et grande faune ces infrastructures. Ainsi, un « passage à faune à créer sur infrastructure en projet » est identifié sur la carte des actions prioritaires du SRCE au droit du projet de déviation de la RN13.</p> <p>Le tableau suivant présente les enjeux du SRCE et analyse la compatibilité du projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux avec ces derniers :</p> <table> <tr> <th>Enjeux du SRCE</th><th>Analyse de la compatibilité du projet</th></tr> <tr> <td>1. Limiter la consommation de l'espace pour préserver les zones agricoles et naturelles (lutter contre l'étalement urbain et la périurbanisation)</td><td> <p>Les documents d'urbanisme ont déjà anticipé l'arrivée de l'infrastructure grâce à la mise en place de zonages et d'adaptation de leur règlement destinés à contrôler la localisation des futures zones d'activités.</p> <p>Ainsi, un fuseau a été défini dans le PLUi-HD d'Évreux Portes de Normandie pour le projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, afin de l'intégrer au sein d'une zone UT, correspondant aux zones occupées par les infrastructures.</p> <p>D'autre part, afin de réguler la pression foncière que peut engendrer le projet de déviation et de définir des principes d'aménagement durable sur leur territoire respectif, les collectivités compétentes en matière de planification et d'urbanisme ont d'ores et déjà adopté des orientations très claires afin de maîtriser ce phénomène. Ainsi, le massif forestier de la Forêt d'Évreux, situé au nord de l'infrastructure, et le Bois du Roi sont protégés par leur classement en espace boisé classé (EBC).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p> </td></tr> <tr> <td>2. Préserver et restaurer des réservoirs de biodiversité, dont certains sont très fragilisés : pelouses sablonneuses, marais, tourbières, prairies humides, pelouses calcaires</td><td> <p>Le tracé de la déviation a notamment été choisi afin qu'il impacte le moins possible les massifs boisés (Forêt d'Évreux et Bois du Roi).</p> <p>Quant à l'impact du projet sur les pelouses calcicoles, il est en grande partie réduit et compensé par le maintien, la restauration, la création et la gestion d'un réseau dense et connecté de milieux calcicoles thermophiles (pelouses, ourlets, friches évoluant vers des pelouses) sur les dépendances et les abords immédiats de l'infrastructure, permettent de compenser environ 34 ha (hors surface des talus de l'infrastructure), soit environ 4 fois la surface d'habitats calcicoles perdus.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p> </td></tr> <tr> <td>3. Préserver et restaurer des corridors écologiques aux échelles interrégionale, régionale et locale</td><td> <p>Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux intègre différents ouvrages favorables au passage de la faune et donc au maintien des continuités écologiques, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deux passerelles mixtes pouvant être utilisées par la faune ;</li> <li>• un passage à faune supérieur ;</li> <li>• un viaduc, dont les piles éloignées permettent un passage de la faune sous l'ouvrage ;</li> <li>• des ouvrages de décharge, correspondant à une succession de sept buses entre deux remblais ;</li> <li>• des ouvrages de décharge (P11), correspondant à une succession de neuf buses entre deux remblais ;</li> <li>• un ouvrage de franchissement du Gors ;</li> <li>• des ouvrages hydrauliques ;</li> <li>• un écuroduc.</li> </ul> <p>Les dimensions de ces ouvrages étant compatibles avec les préconisations des guides techniques d'aménagement des passages à faune, l'ensemble de ces ouvrages présente une fonctionnalité adaptée au passage de la faune.</p> <p>Concernant la connectivité des milieux calcicoles, le maître d'ouvrage s'est engagé à laisser environ 20 % de la surface du boisement de la Queue d'Hirondelle en milieu ouvert afin de favoriser une dynamique de pelouse calcicole. Ces zones sont régulièrement entretenues, en partenariat avec la ville d'Évreux afin de les laisser ouvertes. Cette mesure permet de maintenir une continuité écologique des milieux calcicoles entre les habitats d'intérêt communautaire (pouvant être rattachés au 6210 et 9130) identifiés autour de la Queue d'Hirondelle (voir figure 12 de la Pièce D – Évaluation des incidences Natura 2000).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p> </td></tr> <tr> <td>4. Agir sur la fragmentation du territoire notamment en étudiant les discontinuités identifiées</td><td> <p>Les mesures de maintien et de restauration des continuités écologiques existantes mises en place dans le cadre du projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux permettent à ce dernier de ne pas fragmenter le territoire dans lequel il s'implante.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p> </td></tr> <tr> <td>5. Améliorer la connaissance sur la biodiversité et l'occupation du sol</td><td>Projet non concerné</td></tr> </table>	Enjeux du SRCE	Analyse de la compatibilité du projet	1. Limiter la consommation de l'espace pour préserver les zones agricoles et naturelles (lutter contre l'étalement urbain et la périurbanisation)	<p>Les documents d'urbanisme ont déjà anticipé l'arrivée de l'infrastructure grâce à la mise en place de zonages et d'adaptation de leur règlement destinés à contrôler la localisation des futures zones d'activités.</p> <p>Ainsi, un fuseau a été défini dans le PLUi-HD d'Évreux Portes de Normandie pour le projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, afin de l'intégrer au sein d'une zone UT, correspondant aux zones occupées par les infrastructures.</p> <p>D'autre part, afin de réguler la pression foncière que peut engendrer le projet de déviation et de définir des principes d'aménagement durable sur leur territoire respectif, les collectivités compétentes en matière de planification et d'urbanisme ont d'ores et déjà adopté des orientations très claires afin de maîtriser ce phénomène. Ainsi, le massif forestier de la Forêt d'Évreux, situé au nord de l'infrastructure, et le Bois du Roi sont protégés par leur classement en espace boisé classé (EBC).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>	2. Préserver et restaurer des réservoirs de biodiversité, dont certains sont très fragilisés : pelouses sablonneuses, marais, tourbières, prairies humides, pelouses calcaires	<p>Le tracé de la déviation a notamment été choisi afin qu'il impacte le moins possible les massifs boisés (Forêt d'Évreux et Bois du Roi).</p> <p>Quant à l'impact du projet sur les pelouses calcicoles, il est en grande partie réduit et compensé par le maintien, la restauration, la création et la gestion d'un réseau dense et connecté de milieux calcicoles thermophiles (pelouses, ourlets, friches évoluant vers des pelouses) sur les dépendances et les abords immédiats de l'infrastructure, permettent de compenser environ 34 ha (hors surface des talus de l'infrastructure), soit environ 4 fois la surface d'habitats calcicoles perdus.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>	3. Préserver et restaurer des corridors écologiques aux échelles interrégionale, régionale et locale	<p>Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux intègre différents ouvrages favorables au passage de la faune et donc au maintien des continuités écologiques, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deux passerelles mixtes pouvant être utilisées par la faune ;</li> <li>• un passage à faune supérieur ;</li> <li>• un viaduc, dont les piles éloignées permettent un passage de la faune sous l'ouvrage ;</li> <li>• des ouvrages de décharge, correspondant à une succession de sept buses entre deux remblais ;</li> <li>• des ouvrages de décharge (P11), correspondant à une succession de neuf buses entre deux remblais ;</li> <li>• un ouvrage de franchissement du Gors ;</li> <li>• des ouvrages hydrauliques ;</li> <li>• un écuroduc.</li> </ul> <p>Les dimensions de ces ouvrages étant compatibles avec les préconisations des guides techniques d'aménagement des passages à faune, l'ensemble de ces ouvrages présente une fonctionnalité adaptée au passage de la faune.</p> <p>Concernant la connectivité des milieux calcicoles, le maître d'ouvrage s'est engagé à laisser environ 20 % de la surface du boisement de la Queue d'Hirondelle en milieu ouvert afin de favoriser une dynamique de pelouse calcicole. Ces zones sont régulièrement entretenues, en partenariat avec la ville d'Évreux afin de les laisser ouvertes. Cette mesure permet de maintenir une continuité écologique des milieux calcicoles entre les habitats d'intérêt communautaire (pouvant être rattachés au 6210 et 9130) identifiés autour de la Queue d'Hirondelle (voir figure 12 de la Pièce D – Évaluation des incidences Natura 2000).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>	4. Agir sur la fragmentation du territoire notamment en étudiant les discontinuités identifiées	<p>Les mesures de maintien et de restauration des continuités écologiques existantes mises en place dans le cadre du projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux permettent à ce dernier de ne pas fragmenter le territoire dans lequel il s'implante.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>	5. Améliorer la connaissance sur la biodiversité et l'occupation du sol	Projet non concerné
Enjeux du SRCE	Analyse de la compatibilité du projet												
1. Limiter la consommation de l'espace pour préserver les zones agricoles et naturelles (lutter contre l'étalement urbain et la périurbanisation)	<p>Les documents d'urbanisme ont déjà anticipé l'arrivée de l'infrastructure grâce à la mise en place de zonages et d'adaptation de leur règlement destinés à contrôler la localisation des futures zones d'activités.</p> <p>Ainsi, un fuseau a été défini dans le PLUi-HD d'Évreux Portes de Normandie pour le projet de la déviation Sud-Ouest d'Évreux, afin de l'intégrer au sein d'une zone UT, correspondant aux zones occupées par les infrastructures.</p> <p>D'autre part, afin de réguler la pression foncière que peut engendrer le projet de déviation et de définir des principes d'aménagement durable sur leur territoire respectif, les collectivités compétentes en matière de planification et d'urbanisme ont d'ores et déjà adopté des orientations très claires afin de maîtriser ce phénomène. Ainsi, le massif forestier de la Forêt d'Évreux, situé au nord de l'infrastructure, et le Bois du Roi sont protégés par leur classement en espace boisé classé (EBC).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>												
2. Préserver et restaurer des réservoirs de biodiversité, dont certains sont très fragilisés : pelouses sablonneuses, marais, tourbières, prairies humides, pelouses calcaires	<p>Le tracé de la déviation a notamment été choisi afin qu'il impacte le moins possible les massifs boisés (Forêt d'Évreux et Bois du Roi).</p> <p>Quant à l'impact du projet sur les pelouses calcicoles, il est en grande partie réduit et compensé par le maintien, la restauration, la création et la gestion d'un réseau dense et connecté de milieux calcicoles thermophiles (pelouses, ourlets, friches évoluant vers des pelouses) sur les dépendances et les abords immédiats de l'infrastructure, permettent de compenser environ 34 ha (hors surface des talus de l'infrastructure), soit environ 4 fois la surface d'habitats calcicoles perdus.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>												
3. Préserver et restaurer des corridors écologiques aux échelles interrégionale, régionale et locale	<p>Le projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux intègre différents ouvrages favorables au passage de la faune et donc au maintien des continuités écologiques, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deux passerelles mixtes pouvant être utilisées par la faune ;</li> <li>• un passage à faune supérieur ;</li> <li>• un viaduc, dont les piles éloignées permettent un passage de la faune sous l'ouvrage ;</li> <li>• des ouvrages de décharge, correspondant à une succession de sept buses entre deux remblais ;</li> <li>• des ouvrages de décharge (P11), correspondant à une succession de neuf buses entre deux remblais ;</li> <li>• un ouvrage de franchissement du Gors ;</li> <li>• des ouvrages hydrauliques ;</li> <li>• un écuroduc.</li> </ul> <p>Les dimensions de ces ouvrages étant compatibles avec les préconisations des guides techniques d'aménagement des passages à faune, l'ensemble de ces ouvrages présente une fonctionnalité adaptée au passage de la faune.</p> <p>Concernant la connectivité des milieux calcicoles, le maître d'ouvrage s'est engagé à laisser environ 20 % de la surface du boisement de la Queue d'Hirondelle en milieu ouvert afin de favoriser une dynamique de pelouse calcicole. Ces zones sont régulièrement entretenues, en partenariat avec la ville d'Évreux afin de les laisser ouvertes. Cette mesure permet de maintenir une continuité écologique des milieux calcicoles entre les habitats d'intérêt communautaire (pouvant être rattachés au 6210 et 9130) identifiés autour de la Queue d'Hirondelle (voir figure 12 de la Pièce D – Évaluation des incidences Natura 2000).</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>												
4. Agir sur la fragmentation du territoire notamment en étudiant les discontinuités identifiées	<p>Les mesures de maintien et de restauration des continuités écologiques existantes mises en place dans le cadre du projet de déviation Sud-Ouest d'Évreux permettent à ce dernier de ne pas fragmenter le territoire dans lequel il s'implante.</p> <p>→ <b>Projet compatible</b></p>												
5. Améliorer la connaissance sur la biodiversité et l'occupation du sol	Projet non concerné												
	Cf rapport de réponse du MOA « 3 – Eau »												
	<p>Il est dit dans le paragraphe 3.3 vis-à-vis de la situation du projet par rapport à la nomenclature de la rubrique 1.2.1.0, visant la préservation de la ressource en eau souterraine que les niveaux de nappe sont hors épisodes hivernaux non réguliers et répétés chaque année, inférieurs au niveau des fonds de fouille hors vallée. Nous émettons des doutes sur ces affirmations au droit du passage sous la voie SNCF et la RD55.</p> <p>De même, ce n'est pas le cas au niveau des fonds de fouille dans la vallée de l'Itton, y compris au droit des piliers de l'ouvrage viaduc qui montre des descentes entre 67.60 et 68.55, alors que le toit de nappe se situe à 67.18 le 05/01/2012 et à 68.10 le 20/02/2001).</p>												



	<p>Ces piliers se trouvent dans le périmètre de protection rapprochée, or l'arrêté préfectoral n° DTARS-SE27-11 du 16 janvier 2012 relatif à la DUP pour les captages d'eau potable interdit dans le PPR :</p> <p>Rubrique 1 : Puits et forages</p> <p>Les travaux d'excavation des piliers du viaduc et des risbermes pour ancrer le talus routier sont alors interdits</p> <p>Rubrique 2 : Les extractions de matériaux sont interdites or la réalisation du bassin dans le PPR.</p> <p>Le bassin n°2 à créer se situe dans le PPR et se trouve donc concerné par cette interdiction, mais semble déroger à cette rubrique par la rubrique 4 qui autorise des excavations permanentes ou temporaires pour la réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales, le bassin n°2 doit donc rejeter en dehors du PPR, le point de rejet est indiqué vers l'Iton qui comme de bien entendu sur ce secteur n'a pas de relation avec la dans la nappe de la craie qui forme une unité homogène sur toute la vallée. De même le bassin 3 ter présente une noue d'infiltration à proximité immédiate du PPR, comment de pas craindre une contamination par des produits résultats du lessivage des voiries.</p> <p>Des pompages max de 50 m³/h (inférieur au seuil de déclaration de 400 m³/h) sont mentionnés au droit des piles et des cuîles d'ouvrages sur une nappe de la craie, superficielle, peu productive avec rejet dans l'Iton après décantation dans bassin 2.</p> <p>La rubrique 2.15.0. qui traite des rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces impose pour les 62,5 ha concerné une autorisation pour une surface supérieure ou égale à 20 ha visant à ne pas modifier les écoulements ou aggraver les risques inondations ou de pollution des milieux aquatiques récepteurs</p> <p>La rubrique 2.2.3.0. pour les rejets des eaux de surface, des eaux de pompage et d'exhaure Pour un flux total de pollution brute dépasse la valeur R1 de 12 kg/j pour l'azote total et qui reste inférieure à 12 kg/j pour la le seuil R2 soumette le projet à déclaration.</p> <p>La rubrique 2.2.4.0. relative aux apports d'effluents au milieu aquatique de plus de 1t/j de sels dissous, impose un régime de déclaration du fait des opérations de salage hivernal</p> <p>Sur des surfaces de chaussée 12 ha à 13g/m² de sel = 1,56 Tj</p> <p><b>L'annexe 10 traite de la problématique des HAP et conclut que les concentrations résiduelles en sortie des bassins de traitement seraient inférieures au seuil de détection par les appareils de métrologie actuels.</b></p> <p><b>Or le problème ne se pose pas seulement en terme d'incidence pour la qualité des milieux aquatiques, mais bien un problème de santé publique dans la mesure où le risque de contamination accidentelle ou chronique par des HAP et constituants des pneumatiques des eaux de nappe est bien réelle.</b></p> <p>Un éminent cardiologue qui a travaillé avec les plus grands professeurs Georges MATHÉ, Yves Cachin et Maurice Tubiana, membre de l'association S3PRESS, affirme que les risques de ces substances sur la carcinogénèse ne sont pas à exclure. <b>Aussi, le principe de précautions aurait dû inciter l'état à privilégier le tracé nord au lieu du tracé sud ouest dans le meilleur champ captant de la vallée de l'Iton. Cela constitue un grave manquement au principe de précaution et engagera la responsabilité des autorités ayant autorisés ce projet.</b></p>	<p>Les piles du viaduc et leurs fondations ne relèvent pas de la rubrique « puits et forage ».</p> <p>Cette section « Cambolle – Les Fayaux » a été déclarée d'utilité publique (DUP) par le décret du 16 novembre 1999. Dans le dossier de demande de DUP, l'intérêt public de cette opération globale, ainsi que le choix du tracé sud-ouest avaient été justifiés sur la base d'une étude socio-économique complète et d'une analyse comparative multicritère.</p> <p>Cf rapport de réponse du MOA « 3 - L'eau »</p>
		<p><b>3. Conclusions</b></p>
Page 9	<p>La nouvelle enquête publique porte sur le dossier réglementaire de demande d'autorisation environnementale unique et ne propose pas de modifications ou améliorations substantielles par rapport à la précédente enquête publique. Nous avons été entendu sur le fait que les conséquences techniques, environnementales et financières du tracé sud-ouest imposent une nouvelle DUP, mais les réponses et les améliorations restent toujours lettre morte !</p>	<p>Pour rappel, l'opération globale de contournement sud-ouest de l'agglomération ébroïcienne par la RN13 a été déclarée d'utilité publique (DUP) par le décret du 16 novembre 1999.</p> <p>La DUP de l'opération globale étant toujours valable, l'objet du présent dossier de demande d'autorisation environnementale est d'obtenir un nouvel arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, pour la section Cambolle – Les Fayaux.</p>
Page 9	<p>L'incidence sur le prix de l'eau du scénario retenu n'est toujours pas précisée dans les documents d'enquête publique. Ce point vient s'ajouter aux erreurs d'estimation d'un scénario technico-économique étudié trop sommairement (poids des indemnités, amortissement de l'usine de traitement des eaux, besoin futur en eau intégrant la recherche d'économie d'eau, mesures préventives, maîtrise foncière de l'impluvium agricole responsable de la pollution diffuse sur le PPR des captages,...).</p> <p>La conséquence sur le prix de l'eau étant à minima son doublement. Le document d'enquête se devait d'indiquer une évaluation sommaire qui intéresse l'ensemble des administrés résidents sur les autres communes de l'agglomération. Il n'est donc pas possible pour les intéressés et la population d'apprécier la nature, la portée et les conséquences de l'opération d'utilité publique.</p>	<p>L'abandon du captage de l'Hippodrome pour l'alimentation en eau potable a été préconisé par la mission d'expertise spécialisée du Conseil Général des Ponts et Chaussées mandatée après l'enquête publique de 1998. Le rapport soulignait notamment la vulnérabilité de ce captage compte tenu de sa situation dans un parc de loisirs amené à se développer ; ceci indépendamment du projet routier.</p> <p>Les évolutions démographiques et les exigences qualitatives ont également justifié ces évolutions, indépendamment du projet routier qui n'intègre donc pas les coûts évoqués.</p>
Pages 9-10	<p>De même, nous n'avons pas une actualisation des coûts du projet et du montage financier de l'opération du tracé de la déviation Sud-ouest et du tracé Nord qui avaient été communiqués dans de l'enquête publique de 1998, or nous sommes maintenant en 2021 et les retards et modifications ont nous le supposons notablement alourdi la facture. Au regard des dépenses très importantes engagées et à venir et de l'endettement des collectivités locales, territoriales et de l'état, nous demandons donc que les montants financiers actualisés soient portés à la connaissance du public.</p>	<p>Le paragraphe 2.2.2.6 « Financement de l'opération », de l'étude d'impact (pièce C du présent dossier de demande d'autorisation environnementale) présente un état financier complet actualisé.</p>

### Commentaires de la Commission d'enquête

Sur la procédure d'enquête publique, le fond et la forme du dossier : l'observation de S3PRESS a été mentionnée à plusieurs reprises lors des observations du public. L'argumentation développée par le MOA est satisfaisante.

Incidences sur les crues et inondations : ces observations reflètent également l'inquiétude d'une partie du public. Le MOA apporte des éléments de réponse à ce thème qui semblent adaptés. Ainsi le modèle hydraulique présenté, qui intègre la crue de 2001 de remontée de nappe, démontre qu'il n'y a pas de risque d'obstruction sauf à pouvoir réellement contester ses résultats. Le projet SMABI, situé en aval de la déviation, ne subira pas d'augmentation du niveau de crues et les remblais sont autorisés au titre du PPRI.

Incidences des ouvrages hydrauliques d'assainissement des eaux pluviales et routières : l'aménagement de la ZAC Vallot-sur-Arnières générera un trafic estimé à 600-700 véhicules/jour qui ne nécessite pas de créer une déviation adossée à la RD55 (étude EPN).

Incidences des ouvrages sur le paysage : l'étude Arc en Terre (annexe 22.1 du dossier) présente les diverses solutions architecturales dont celle qui doit permettre de ne pas avoir d'impact hydrogéologique. La commission d'enquête relève par ailleurs que l'aménagement du bassin B2ter sera réalisé avec des essences locales dès la reprise des travaux.

Incidences du projet et des ouvrages sur les zones humides et sur la préservation de la ressource en eau : au même titre, les réponses du MOA aux interrogations et inquiétudes du contributeur sont cohérentes et conviennent à la commission d'enquête.

Incidences sur la réalisation des travaux : la commission d'enquête prend bonne note que les communes concernées seront tenues informées du planning.

Schéma Régional de Cohérence Ecologique : les éléments du projet démontrent effectivement que les aménagements envisagés répondent aux prescriptions du SRCE.

Conclusions : les termes de la Déclaration d'utilité Publique initiale demeurent valables et le déplacement du forage de l'hippodrome s'avérerait indispensable en raison d'une part de sa vulnérabilité et, d'autre part, en vue d'accroître les capacités de production d'eau potable compte-tenu des évolutions démographiques de l'agglomération. Il est rappelé que la redevance sur l'eau, facturée par l'EPN, comprend à la fois le prix de l'eau, de l'assainissement et des taxes. Il est ainsi constaté une quasi-stabilité du prix de l'eau sur les dix dernières années (base de 120 m et 120m³).

	Abt/branchement	Part variable €/m³ HT.	Total HT et hors redevance /m³
2012	59,00	1,24 €	1,73 €
2013	60,48	1,50 €	2,00 €
2014	61,69	1,53 €	2,04 €
2015	61,69	1,45 €	1,96 €
2016	55,52	1,45 €	1,91 €
2017	55,52	1,45 €	1,91 €
2018	55,52	1,36 €	1,82 €
2019	55,52	1,32 €	1,78 €
2020	55,52	1,32 €	1,78 €
2021	55,52	1,32 €	1,78 €

-source EPN-

**En résumé, la commission d'enquête estime que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont suffisamment claires, pertinentes et appropriées. Pour quelques observations, S3PRESS trouvera des précisions complémentaires dans le mémoire en réponse du MOA.**

**Contribution @10 M. Aller le 26.04.21****Avis du maître d'ouvrage**

@10	Particulier	Enlever les clôtures provisoires et fils barbelés en limite de l'emprise du parking d'Amières-sur-Iton	Les clôtures en limite forestière vont être réalisées en concertation avec l'ONF et la ville d'Evreux, le but étant d'éviter la pénétration de la petite et grande faune sauvage sur les points sensibles de l'infrastructure afin de réduire la mortalité pour la faune et de protéger les usagers de la route.
@10	Particulier	Donner plus d'explications sur la taille et l'emplacement précis du dépôt de bois à Amières-sur-Iton et s'engager quant aux mesures qui seront prises pour limiter le passage des engins lourds, assurer l'accès piéton à la forêt, et prévenir tout risque de blessure liée à un effondrement des piles de bois	Le débordage du bois sur le massif sud de la Madeleine aura lieu une fois tous les 5 ans avec pour zone de stockage temporaire le parking du Calvaire. Pendant cette période de travaux forestiers, le parking sera intégralement réservé à l'exploitation forestière. Cependant, le maître d'ouvrage est à la recherche d'une zone à proximité pour se substituer au parking et avoir un dépôt de bois et un chargement indépendant du parking du calvaire.
@10	Particulier	Etudier le prolongement de la voie douce existante sur la bretelle d'Amières-sur-Iton en aménageant une piste cyclable entre le parking du Calvaire et le parc d'activités de la Madeleine	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 6.2 - Mobilités douces ».
@10	Particulier	En cas de retard dans le lancement des travaux sur le viaduc et autres ouvrages situés entre Amières-sur-Iton et Cambolle, il conviendrait d'interdire le stockage des déblais en dehors des emprises du projet	Le stockage des déblais est bien prévue au sein des emprises foncières de l'opération, à l'exception des périmètres de protection rapprochés.
@10	Particulier	Dans tous les cas il conviendrait d'interdire le transport de déblais sur les voies publiques	L'ordonnancement de l'opération (réalisation des ouvrages de rétablissement en préambule) vise à minimiser la gêne aux usagers en réalisant les mouvements de terre directement sur la trace, sans emprunter la voirie publique. Cependant, pour la réalisation des échangeurs, des mouvements de terre seront nécessaires, par le réseau existant.
@10	Particulier	En cas de mise en service anticipée de la voie express 2*2 entre le Fayaux et le demi-diffuseur d'Amières-sur-Iton, il conviendrait notamment le transit des poids lourds par la commune d'Amières-sur-Iton	Une mise en service de la 2*2 par tronçon n'est pas envisagée par le maître d'ouvrage.
@10	Particulier	Prévoir de nouvelles plantations autour du complexe d'assainissement B2ter et du rond-pont à Amières-sur-Iton afin de garantir l'intégration paysagère de cette zone	Pour les plantations autour du B2 ter, la proposition de l'Architecte paysager ne convenait pas au maître d'ouvrage car de nombreuses espèces étaient exotiques. Le maître d'ouvrage n'a pas encore aménagé cette zone car les travaux n'étaient pas terminés lors de l'appel d'offre pour le bassin B2. Une nouvelle étude sera réalisée à la reprise des travaux pour concilier un aménagement cohérent entre l'entrée du bourg type campagne et le boisement de la Madeleine tout en privilégiant fortement la mise en place d'espèces locales et adaptées. Les gestionnaires seront aussi consultés afin de permettre une pérennité des aménagements mis en place. Pour le giratoire d'Amières, l'accord du futur gestionnaire est un préalable à tout aménagement paysager.
@10	Particulier	Ne pas entraver l'utilisation de la voie verte « Evreux-Amières-sur-Iton » lors des travaux sur la déviation	La déviation sud-ouest est parfaitement compatible avec un cheminement doux entre Evreux et Amières-sur-Iton, mis en œuvre par EPN. Pendant les travaux, les conditions d'utilisation seront échangées entre le gestionnaire de la voie douce, EPN, et le MOA puis précisées auprès des riverains et usagers pour permettre une mobilité optimisée tout en garantissant la sécurité des usagers et des salariés de l'entreprise dans le cadre d'un chantier de travaux publics.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage a su apporter une réponse claire et appropriée aux observations qui se devaient d'être traitées, rappelant ce qui est prévu, ce qui sera fait et ce qui se trouve au sein d'échanges avec le maître d'œuvre, les Collectivités voire les habitants directement impactés par le projet. L'argumentation convient globalement à la commission.**

**Contribution @422 de JP Haillard - Collectif Vigilance Citoyenne des Portes de Normandie du 19.04.21****Avis du maître d'ouvrage**

@422	Association Collectif citoyen des portes de Normandie	Préoccupation environnementale – protection des eaux	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3.2 - Risque de pollutions des eaux superficielles »
@422	Association Collectif citoyen des portes de Normandie	Intégration paysagère	Une étude architecturale a été réalisée en 2014 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Evreux. Au droit du franchissement de la vallée de l'Iton, une étude antérieure menée en 2002 précise les variantes de tracé du viaduc qui ont été examinées, notamment une variante longue du viaduc, et indique les éléments justifiant la variante retenue. Ces études architecturales sont disponibles en annexes 22.1 et 22.2 du dossier de demande d'autorisation environnementale.  Le maître d'ouvrage travaille systématiquement avec un paysagiste pour tous les travaux d'aménagements paysagers. Cette phase d'aménagements paysagers est généralement réalisée en fin d'opération, pour ne pas détériorer les espèces.
@422	Association Collectif citoyen des portes de Normandie	Trafics	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.1 – Trafics ».
@422	Association Collectif citoyen des portes de Normandie	proposition de tracé alternatif : Tronçon échangeur des Fayaux – RD55 achevé en 2*2 voies Nouveau tracé urbain, reliant la RD55 à la RD830 et à la déviation de Parville	La DUP de l'opération globale n'ayant pas été annulée, le choix du tracé n'est pas remis en cause et ne fait pas l'objet du présent dossier de demande d'autorisation environnementale. En effet, l'objet de ce dernier est d'obtenir un nouvel arrêté d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, pour la section Cambolle – Les Fayaux.  Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.3 – Tracé alternatif ».

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**Les éléments de réponse, sur des thèmes globalement déjà traités par ailleurs, peuvent être retrouvés au travers de l'ensemble des observations.**

**Contribution @441 de M. Daniel Laurent le 19.04****Avis du maître d'ouvrage**

@441	Particulier	Cette enquête publique se déroule en pleine période de confinement. Il est facile de constater que ce rayon limitant les déplacements à 10 kms écarte la possibilité à certains citoyens de se rendre sur un site ciblé par l'arrêté préfectoral d'organisation, et ainsi rencontrer le commissaire enquêteur.	La participation à une enquête publique ne se réalise pas obligatoirement par la rencontre avec le commissaire enquêteur : l'accès au dossier et la formulation d'observations se fait le plus souvent par voie dématérialisée. De plus, l'interdiction de déplacement à plus de 10 kms n'était pas une interdiction absolue, le motif de dérogation n°4 « démarches ne pouvant être menées à distance » pouvait être sollicité légitimement.
@441	Particulier	Dans l'étude d'impact, les effets négatifs potentiels sur les captages sont inventoriés et le maître d'ouvrage adosse des mesures en phase chantier et exploitation. A aucun moment dans ce dossier, on entrevoit des mesures annoncées par le gestionnaire de la ressource – Evreux Portes de Normandie ?	Le MOA est en contact continu avec le service gestionnaire d'eau potable de l'agglomération. Il est bien confirmé que les modalités du chapitre 5.3 du plan de secours pour l'alimentation en eau potable du secteur concerné par l'unité de traitement d'eau potable située à Arnières-sur-Iton restent pleinement valables. Les forages feront l'objet d'un suivi permanent du paramètre turbidité. Le service gestionnaire d'eau potable participera à une réunion préalable au lancement des travaux de fondations du P19.
@441	Particulier	Le dossier ayant évolué pourquoi l'avis CLE de l'Itton n'est pas actualisé ?	Dans le cadre de la présente demande d'autorisation environnementale, la commission locale de l'eau SAGE de l'Itton a bien été sollicitée pour avis. Cet avis (présent en pièce E1) identifie notamment « en conclusion, cette nouvelle demande corrige de nombreuses faiblesses par rapport à la demande initiale. Le dossier fait correctement référence aux éléments cartographiques du SAGE Iton. La CLE souligne les efforts du pétitionnaire en matière de rejets, de mesures compensatoires, vis-à-vis du PAGD du SAGE Iton et au profit des milieux aquatiques et humides.
@441	Particulier	L'arrêté préfectoral -dérogation à la destruction de spécimens d'espèces protégées et destructions de leurs milieux- n'ayant reçu qu'un début d'exécution peut-il demeurer opposable dans les diverses mesures compensatoires qui étaient prescrites ?	L'arrêté préfectoral de dérogation à la destruction de spécimens d'espèces protégées et destructions de leurs milieux a été purgé de tout recours par le Tribunal Administratif puis par la Cour Administrative d'Appel, il est bien opposable dans son ensemble, y compris les mesures compensatoires qu'il comporte.

**Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête juge les éléments de réponse appropriés aux thèmes qui méritaient d'être traités, confirmant la recherche permanente de consensus sur les volets sensibles de la part du maître d'ouvrage.**

**Contribution @440 anonyme déposée le 19 avril 2021 + document de la CNDP de novembre 2020.****Avis du maître doOuvrage**

@440	Particulier	La commune d'Arnières-sur-Iton est déjà très fortement atteinte par les aménagements associés au projet de déviation sud-ouest.	Le maître d'ouvrage travaille systématiquement avec un paysagiste pour tous les travaux d'aménagements paysagers. Le bassin 2ter est à aménager, d'un point de vue paysager.
@440	Particulier	Les aménagements paysagers à proximité du bassin B2 semblent légers, quelle protection visuelle et sonore vont-ils offrir aux riverains immédiats	<p>Pour l'aménagement paysager autour du B2, le MOA a mis en place des espèces autochtones et diversifiées. Les plantations ont été mises en place dans le but de répondre à plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cohérence des plants par rapport à la forêt de la madeleine et à l'hippodrome avec un effet arbustif local et des arbres locaux</li> <li>- diminution de la visibilité sur la DSOE avec les arbres de haut jet</li> <li>- mise en place exclusive d'espèces locales et adaptées au milieu</li> </ul> <p>Les arbres de haut jet ont besoin de quelques années pour jouer pleinement leur rôle de masque visuel.</p> <p>Pour l'aspect sonore, les aménagements paysagers ne seront pas pris en considération. Si un dispositif de protection acoustique s'avère nécessaire, il sera mis en place afin de respecter pleinement la réglementation en vigueur. Les types de dispositifs sont nombreux et le plus approprié au site, en fonction de ses contraintes et de l'espace disponible sera choisi et implanté.</p> <p>Le maintien de la circulation nécessite une emprise disponible à proximité immédiate de la RD55 au droit du franchissement (PS8).</p> <p>A l'Est le terrain est en déblai important afin de réaliser les travaux préparatoires de l'ouvrage, à l'altimétrie qui sera celle de la déviation sud-ouest. Par ailleurs, cette zone servira de passage incessant entre le chantier du PS8 et les installations de chantier (au droit du PS6), en dehors du périmètre de captage rapproché.</p> <p>A l'Ouest, les pentes de talus (remblais du PS8 et déblai de la déviation sud-ouest) occupent une emprise conséquente, comprise entre 4 et 6 mètres. La proximité du bassin B2 rend la faisabilité technique incertaine. Dès à présent, il est acquis qu'une déviation des 2 voies n'est géométriquement pas possible. Par contre il sera mis à l'étude la déviation d'un sens de circulation. Si la faisabilité est acquise, cette déviation provisoire devra être validée du gestionnaire, le conseil départemental de l'Eure, et du service en charge de la police de l'Eau, la DDTM 27. Cette étude sera présentée au conseil municipal d'Arnières-sur-Iton.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre du futur marché de travaux, le MOA s'engage à retenir un critère de durée d'indisponibilité de la RD55, avec une pondération de 25 %, afin d'encourager les entreprises à raccourcir autant que possible la gêne aux usagers.</p>
@440	Particulier	Riveraine du projet, je ne peux que m'inquiéter des interruptions de trafic sur les deux RD 129 et 55. Quelles solutions seront proposées aux élèves utilisateurs des cars scolaires et des bus de ville ? Le trafic sera-t-il dévié par le centre d'Arnières-sur-Iton alors que la voirie n'est pas du tout adaptée ?	
@440	Particulier	Perte des espaces forestiers	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 4.1 – Boisements »
@440	Particulier	La déviation sud-ouest participe à la destruction de plusieurs écosystèmes naturels. Aucune mesure compensatoire ne pourra garantir l'absence d'impact sur la faune quelque soit les propositions.	<p>Le projet de déviation a pris en compte l'intégralité des écosystèmes pour diminuer fortement son impact. Par ailleurs, le MOA a, par des actions concrètes, restauré plusieurs zones naturelles comme la prairie des rosignols avec la restauration des berges et roisylves, l'entretien d'arbres témoins, la mise en place de clôtures pour éviter la destruction du lit de l'Itton par les ovins, la restauration du cours d'eau ou se situe l'agron de mercure. Les reboisements sont réalisés en concertation avec les acteurs locaux et seront en gestion intégrée et pérenne. Ils augmenteront dans le temps le complexe forestier local avec une gestion adaptée et sans coupe rase.</p> <p>Une nouvelle zone humide qui fera la connexion entre deux métapopulations d'Agtron de Mercure va être réalisée avec des zones intéressantes pour cette espèce ainsi que la faune locale. A cet endroit, il est prévu d'y disposer des hibernacula pour les amphibiens et les reptiles. 6 hibernacula pour les amphibiens ont déjà été disposés au boisement de la grande pièce autour d'une mare créée pour récolter les eaux et 2 hibernacula en pierres pour les reptiles, nous en observons déjà des effets positifs alors que cette zone était en culture auparavant.</p> <p>De plus, la trame calcicole où se trouve de nombreuses espèces est préservée à la Queue d'hirondelle. Le MOA a également étudié l'Airelle rouge et permis une restauration du site qui était traversé par les piétons et VTT en forêt d'Evreux. Son habitat est maintenant préservé du piétinement des usagers de la forêt et son aire de protection de biotope a été augmentée, toujours dans le but d'augmenter la protection des écosystèmes locaux.</p>



@440	Particulier	Le transport collectif, le covoiturage sont également les grands absents du dossier	Ces domaines ne relèvent pas de la compétence de l'État, maître d'ouvrage de l'opération routière. Cette opération, en diminuant le trafic interne de l'agglomération, permettra une politique d'aménagement pour les mobilités douces et d'amélioration des transports en commun.
@440	Particulier	Comment peut-on présenter un dossier justifiant l'aménagement d'une 2*2 voies sans projection de trafics à jour et surtout sans intégrer dans ces projections de trafics l'impact évident des objectifs climatiques sur la circulation routière à toutes échelles ?	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.1 - Trafic ».
@440	Particulier	Le dossier n'intègre pas non plus les conséquences probables du dérèglement climatique sur la pluviométrie locale	Comme le démontre la modélisation hydraulique menée pour des débits de crue allant jusqu'à une valeur exceptionnelle de 80 m³/s, c'est à dire très au-delà des exigences du Plan de Prévention des Inondations de l'Iton (crue de référence de 36 m³/s), les ouvrages de l'Iton assurent la transparence hydraulique du projet.
@440	Particulier	Le cumul inondation – remontée de nappe n'est pas envisagé dans les études du risque inondation du projet	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3.1 – Risque d'inondation ».
@440	Particulier	Le dossier n'intègre pas le projet d'endiguement de Navarre	Les 2 opérations sont décorréées dans le temps. D'autre part, l'infrastructure n'a pas d'influence sur l'augmentation des niveaux d'eaux en cas de crue par rapport à la situation actuelle, surtout en aval. Les opérations d'endiguement, portées désormais par le SMAB, ne sont pas précisées à ce stade. Les travaux d'endiguement tiendront compte des impacts hydrauliques négligeables de l'opération routière.
@440	Particulier	Quelle garantie avons-nous que les piles du viaduc reposeront sur un sous-sol stable sans risque d'affaissement ? La même question se pose pour le remblai gigantesque de plus de 17000m³ dont l'inertie et la masse induisent un risque d'affaissement. Sur ce point, le dossier présente trois études différentes menées par trois bureaux d'études, avec des conclusions contradictoires.	Chaque appui du viaduc a fait l'objet de 1 à 4 sondages géotechniques. Les caractéristiques mécaniques sont concordantes, avec des valeurs pressiométriques élevées à très élevées dans l'horizon supérieur, constitué de graves limoneuses. Le remblai, du fait de sa configuration géométrique, présente une surface d'emprise au sol très conséquente, ce qui induit un apport réduit de contraintes nouvelles. L'avis du CETE de Lyon (annexe 8) justifie bien les conclusions contradictoires : « l'étude Antea a minoré volontairement les caractéristiques mécaniques des sols et majoré les contraintes (hauteur de remblai) » ; l'étude du LRPC a bénéficié du modèle géotechnique le plus abouti puisqu'il intègre l'ensemble des sondages et reconnaissances effectuées.
@440	Particulier	Le dossier est lacunaire sur le sujet des travaux induits par la réalisation des aménagements en vallée de l'Iton. Aucun calendrier détaillé, aucune précision sur le cahier des charges soumis aux entreprises afin d'éviter les risques de pollution, aucune carte des routes de dessertes, des bases de vie et des aires de stockage.	Chaque marché de travaux fait l'objet de préconisations environnementales strictes et exigeantes définies dans le CCTP – Fascicule 3 Notice du respect de l'environnement (cf annexe 23). Ces préconisations incluent également un suivi environnemental fort réalisé par le maître d'œuvre et un contrôle extérieur mené à l'échelle de l'opération.
@440	Particulier	Incohérence de l'opération en regard des objectifs climatiques portés par la France	Concernant les émissions de GES (gaz à effet de serre) des phases de construction et d'entretien de l'infrastructure, des mesures de réduction de l'impact sur le climat seront prises : des mesures sont envisagées dans l'étude air et santé de 2020, notamment la limitation des vitesses. Le projet de déviation prévoit le reboisement de plus de 55 ha, en lien avec la compensation de défrichement pour un ratio de 2 pour 1. Les émissions de GES liées au trafic sont évaluées et présentées dans l'étude d'impact (Pièce C - tableau 24). Les résultats montrent que les émissions de GES annuelles supplémentaires liées à la mise en service du projet s'élèvent, à la mise en service à 52,6 tteq CO2/j soit 0,01 % du volume annuel émis par les transports (137 Mt Eq CO2 en 2015), alors que les mesures SNBC 2 se traduiraient par un gain de 3,8 Mteq CO2/an entre 2015 et 2050. La mise en œuvre du projet n'a donc pas un impact significatif sur l'atteinte des objectifs de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone).
@440	Particulier	Comment peut-on concevoir un projet de détournement de flux de mobilités exclusivement tournés vers le trafic routier et n'intégrant en aucune manière les mobilités douces voire en contraignant plus fortement leur développement ?	L'importance des trafics actuels et le développement de l'agglomération sont à l'origine du projet de la déviation Sud d'Evreux. Ainsi, l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Evreux a notamment pour objectif d'alléger le trafic interne sur les voies urbaines d'Evreux et les traversées d'agglomérations péri-urbaines afin de redonner, à terme, un caractère plus urbain à ces voies. Cette opération permettra ainsi une politique d'aménagement pour les mobilités douces, d'amélioration des transports en commun.
@440	Particulier	La voie cyclable en cours de construction entre Arnières-sur-Iton et Evreux n'est pas présente dans les documents.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 6.2 - Mobilités douces ». Cette voie cyclable est expressément recensée au présent dossier de demande d'autorisation environnementale, au sein du chapitre 8.3.4 de l'étude d'impact « Voie verte Evreux-Arnières-sur-Iton ».

### Commentaires de la Commission d'enquête

**Quoique la majeure partie des observations a déjà été traitée par ailleurs, la commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage apporte des réponses claires et cohérentes aux nouveaux thèmes abordés, confirmant sa recherche forte de trouver le meilleur consensus possible sur les aspects sensibles du projet.**

### Observation E32 de Monsieur Caron, le 30 mars 2021

#### Avis du maître d'ouvrage

E32	Particulier	Réduire la place de la voiture, réduire la vitesse évitera au projet d'accroître la pollution et la consommation énergétique « qui pour l'heure est en totale contradiction avec le Plan de déplacement urbain PDU et le PCAET plan climat, air eau du territoire adopté par la collectivité le premier en 2010 le second en 2020. Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet ».	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.5 - Stratégie PCAET ».
E32	Particulier	Par exemple la colonie de chauve souris d'intérêt communautaire des grottes de Bapeaume est menacée.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 4.3 - Impacts sur les chiroptères ».
E32	Particulier	Prendre comme base de calcul, pour estimer les trafics de la sud ouest d'Evreux en 2026 et 2046, les chiffres produits dans les études de 1990 est tout simplement aberrant.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.1 - Trafics ».
E32	Particulier	La conclusion qui s'impose est que le projet relève au plus d'une 2 fois 1 voie de circulation mais certainement pas d'une 2 fois 2 voies voire 3 voies dans le tronçon montant en forêt de la Madeleine d'Evreux.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet ».
E32	Particulier	Réduire l'emprise routière c'est acter l'abandon du statut de voie express à 110 km/h.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 7.2 - Remise en cause des caractéristiques du projet ».
E32	Particulier	Dans ce projet, il n'est pas acceptable de réduire l'impact des bruits engendrés par le trafic à un faisceau de largeur 300 m alors qu'on sait depuis longtemps que le bruit se propage beaucoup plus loin.	Dans l'étude de bruit, le modèle créé reprend la situation actuelle en termes de topographie, d'infrastructures routières, de bâti et de trafic. Tous les éléments ont été vérifiés et ajustés au plus près de la réalité de façon à ce que les résultats de la modélisation soient les plus proches possibles des mesures. Les résultats de la modélisation sont soumis sans limite de distance et se présentent sous forme de cartes ou figurent les isophones.
E32	Particulier	Acter un axe de circulation répondant aux besoins locaux c'est compléter les échanges avec la route d'Arnières et Saint-Sébastien. Comment admettre que les habitants d'Arnières sur Iton, des Baux Sainte-Croix et de Saint-Sébastien ont le droit d'aller et revenir faire leurs courses à Carrefour mais pas d'aller à l'hôpital par le projet routier proposé. Favoriser uniquement la desserte sud est de l'agglomération c'est vouloir fragiliser le centre Cora et le centre-ville en général.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 6.1 - Échangeurs de la déviation ».
E32	Particulier	Réduction des emprises = réduction de l'imperméabilisation. C'est aussi donner la possibilité aux ouvrages hydrauliques de répondre aux normes de crues centennales, recommandées par les autorités administratives et non plus de celles d'un temps de retour de vingt ans.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3 - L'eau ».
E32	Particulier	Réduire l'emprise c'est éviter de détruire les bons espaces forestiers achetés avec des fonds publics, pour ouverture aux promeneurs et dont les compensations annoncées, en particulier avec plantation sur la base aérienne n'a vraisemblablement pas vocation à être ouverte aux promeneurs cherchant le calme et la nature.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 4.1 - Boisements ».

### Commentaires de la Commission d'enquête

**L'ensemble de ces observations a déjà fait l'objet d'avis de la part du maître d'ouvrage, la commission d'enquête estimant que toutes les réponses y ont été apportées.**



**Observation @362 de M. George Dominique le 18.04.2021 (ainsi que @33, @317, @365, @368 et @427).**

#### Avis du maître d'ouvrage

@33	Particulier	Mais si cette dernière met en danger les ressources en eau de la ville en touchant aux captages d'eau existants, c'est très problématique, voire très grave. Je pense que nous avons tous une responsabilité par rapport à l'avenir de notre lieu de vie et qu'il n'est pas question de prendre à la légère les conséquences de travaux publics sur une des ressources vitales qu'est l'eau, qui se raréfie déjà dans certains coins de la planète.	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3 - L'eau ».
@362	Particulier	Je ne suis pas d'accord avec CE projet car il met en danger les ressources en eau de la ville d'Evreux et de ses environs (voire plus...).	Cf rapport de réponse du MOA au chapitre « 3 - L'eau ».

#### Commentaires de la Commission d'enquête

**Pas d'élément nouveau de la part de la commission d'enquête, le commentaire est identique à la contribution précédente.**

**Délibération du Conseil municipal d'ARNIERES-SUR-ITON en date du 12 avril 2021**

#### Avis du maître d'ouvrage

A1	Arnières	Les bécasses des buses et le front arboré en hauteur obturent la vue dégagée sur la vallée et créent une verticalité absente du paysage actuel. Le prolongement du viaduc sur 200m permettrait peut-être de réduire cet impact visuel	Une étude architecturale a été réalisée en 2002 par le bureau d'études paysager Arc-en-Terre permettant de définir le parti architectural et paysager de la déviation Sud-Ouest d'Evreux au droit du franchissement de la vallée de l'Iton. Cette étude précise les variantes de tracé du viaduc qui ont été examinées, notamment une variante longue du viaduc, et indique les éléments justifiant la variante retenue. Cette étude architecturale est disponible en annexe 22.1 du dossier de demande d'autorisation environnementale. Concernant la variante longue du viaduc, il a été mis en évidence qu'un allongement de l'ouvrage aurait conduit à la réalisation de fondations profondes. Cette solution, étant donc incompatible avec la localisation de l'ouvrage, en périmètre de protection rapproché de captage, n'a pas été retenue.
A2	Arnières	Ce remblai suscite les inquiétudes du conseil municipal pour plusieurs raisons : - les simulations hydrauliques de référence relèvent d'un PPRI obsolète qui doit être révisé - en situation aménagée, le champ d'expansion des crues est modifié dans le lit majeur. Or le PPRI stipule que le projet de déviation doit être le plus neutre possible et ne pas modifier le champs d'expansion des crues - les simulations hydrauliques ne prennent pas en compte les travaux d'endiguement prévus à Navarre - les simulations hydrauliques ne prennent pas en compte la conjonction d'une crue de nappe, comme en 1995 et 1999, phénomène susceptible d'aggraver les inondations	L'infrastructure n'a pas d'influence sur l'augmentation des niveaux d'eaux en cas de crue par rapport à la situation actuelle, et a un impact légèrement positif en aval comme précisé dans la partie : « risques d'inondations » du rapport du maître d'ouvrage en réponse au PV de synthèse. Les opérations d'endiguement, portés désormais par le SMABT, ne sont pas précises à ce stade. Les travaux d'endiguement tiendront compte des impacts hydrauliques négligeables de l'opération routière. Le modèle hydraulique appliqué dans cette étude a été étalonné avec la crue de mars-avril 2001, qui est une crue de remontée de nappe. Les effets de cette crue ont donc bien été pris en compte dans la modélisation proposée, comme précisé dans l'annexe 5 au dossier présenté à l'enquête publique.
A3	Arnières	Le conseil municipal demande à ce que le pétitionnaire maintienne le trafic des véhicules légers, du transport scolaire et des bus Transurbain sur la RD 55 et garantisse la sécurité des riverains immédiats du projet pendant la durée des travaux. Le conseil municipal souhaiterait connaître le phasage des travaux envisagés sur cette portion de voie. Par ailleurs une esquisse (plan de coupe, plan au sol) permettrait d'apprécier les contours de la RD 55 modifiée.	Le maintien de la circulation nécessite une emprise disponible à proximité immédiate de la RD55 au droit du franchissement (PS8). A l'est le terrain est en déblai important (4 m par rapport au terrain naturel) afin de réaliser les travaux préparatoires de l'ouvrage, à l'altimétrie qui sera celle de la déviation sud-ouest. Par ailleurs, cette zone est indispensable à l'accès au chantier du PS8 depuis les installations de chantier (au droit du PS6), en dehors du périmètre de captage rapproché. A l'ouest, les pentes de talus (remblais du PS8 et déblai de la déviation sud-ouest) occupent une emprise conséquente, comprise entre 4 et 6 mètres. La proximité du bassin B2 rend la faisabilité technique incertaine. Dès à présent, il est acquis qu'une déviation des 2 voies n'est géométriquement pas possible. Par contre il sera mis à l'étude la déviation d'un sens de circulation. Si la faisabilité est acquise, cette déviation provisoire devra être validée du gestionnaire, le conseil départemental de l'Eure, et du service en charge de la police de l'Eau, la DDTM 27. Cette étude sera présentée au conseil municipal d'Arnières-sur-Iton. Par ailleurs, dans le cadre du futur marché de travaux, le MOA s'engage à retenir un critère de durée d'indisponibilité de la RD55, avec une pondération de 25 %, afin d'encourager les entreprises à raccourcir autant que possible la gêne aux usagers.
A4	Arnières	Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire : • détaille le phasage des travaux prévus sur la RD 129, • garantisse un phasage non concomitant des travaux prévus sur la RD 55, • maintienne le trafic de la RD 129 pendant les travaux de manière à éviter le report de la circulation dans le centre-bourg d'Arnières-sur-Iton.	Le MOA s'engage à ne pas réaliser de travaux sur la RD129, en concomitance de travaux sur la RD 55. Lors des travaux du demi-diffuseur de Saint-Sebastien, la RD129 sera coupée lors de la phase 2, permettant la réalisation du bassin 3a et le retablisement définitif de la RD 129. Cette coupure durera 4 mois.
A5	Arnières	Les travaux associés à l'aménagement du carrefour du Chantier des Flotteurs doivent permettre de sécuriser le trafic accentué sur la RD 55 depuis l'ouverture de la bretelle d'accès à la future déviation sud-ouest. Le conseil municipal souhaiterait connaître le calendrier de réalisation des travaux de cet aménagement et être associé aux décisions afférentes à sa mise en œuvre.	Malgré l'interruption des travaux, les études de l'aménagement du carrefour RD55 Rue Félix Doucaire ont été menées. Ces études doivent désormais être présentées auprès du conseil municipal. Après échanges avec la commune d'Arnières-sur-Iton durant l'été 2021, les travaux correspondants pourront être lancés.
A6	Arnières	Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire : • précise sa programmation de travaux d'aménagement des ouvrages en vallée de l'Iton et garantisse l'ouverture sécurisée de la voie cyclable durant toute la période de travaux, • précise son programme d'aménagement des liaisons douces forestières en bordure de la bretelle d'accès à la future déviation sud-ouest, • transmette des plans du projet de déviation intégrant ces liaisons douces (esquisse, plan de coupe, plan au sol).	La déviation sud-ouest est parfaitement compatible avec un cheminement doux entre Evreux et Arnières-sur-Iton, mis en œuvre par EPN. Pendant les travaux, les conditions d'utilisation seront échangées entre le gestionnaire de la voie douce, EPN, et le MOA puis précisées auprès des riverains et usagers pour permettre une mobilité optimisée tout en garantissant la sécurité des usagers et des salariés de l'entreprise dans le cadre d'un chantier de travaux publics.
A7	Arnières	Le pétitionnaire ne propose aucune solution pour compenser la perte d'un espace naturel de loisirs fréquenté quotidiennement. Indépendamment des mesures compensatoires de reboisement, une mesure d'accompagnement, telle que l'acquisition de parcelles forestières privées sur des communes limitrophes, aurait pu être réfléchi pour permettre aux usagers de la forêt de la Madeleine de retrouver aujourd'hui les hectares de forêt perdus.	Cf rapport de réponse du MOA « 6.2 – Mobilités douces »
A8	Arnières	Par ailleurs, si les reboisements proposés sur les secteurs de la Queue d'hirondelle et de Cambolle s'intègrent bien dans les massifs forestiers d'Evreux et resteront sous gestion communale afin de bénéficier aux habitants de l'agglomération, le reboisement proposé sur la base aérienne 105 pose question. La forêt restera sous la gestion du Ministère de la défense et son accès au public ne sera donc pas possible.	L'objectif du maître d'ouvrage est bien de reboiser et non d'acquies des parcelles déjà boisées.
A9	Arnières	Le conseil municipal déplore la pauvreté des aménagements paysagers mis en place par l'Etat autour des bassins de rétention n°2 et n°2 ter qui aujourd'hui entachent l'entrée de bourg et nuisent à la perspective paysagère sur la vallée de l'Iton et sur la vallée Tempée.	Les parcelles situées au niveau de la Base 105 permettraient également aux résidents de la base aérienne de profiter pleinement d'un boisement à titre récréatif comme celle de la forêt de la Madeleine. Par ailleurs le maître d'ouvrage et EPN travaillent conjointement sur d'autres zones de reboisement à proximité immédiate de la déviation.  Pour l'aménagement paysager autour du B2, le maître d'ouvrage a mis en place des espèces autochtones et diversifiées. Les plantations ont été mises en place dans le but de répondre à plusieurs objectifs : - cohérence des plants par rapport à la forêt de la madeleine et à l'hippodrome avec un effet arbustif local et des arbres locaux - diminution de la visibilité sur la DSOE avec les arbres de haut jet - mise en place exclusive d'espèces locales et adaptées au milieu  Pour les plantations autour du B2 ter, la proposition du paysagiste ne convenait pas au maître d'ouvrage car trop d'espèces étaient exotiques. Une nouvelle étude sera réalisée à la reprise des travaux pour concilier un aménagement cohérent entre l'entrée du bourg type campagne et le boisement de la Madeleine tout en privilégiant fortement la mise en place d'espèces locales et adaptées. Les gestionnaires seront aussi consultés afin de permettre une pérennité indispensable.
A10	Arnières	Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire s'adjoigne les compétences d'un paysagiste pour proposer des aménagements paysagers et une végétalisation adaptée à une entrée de bourg de campagne.	Le maître d'ouvrage travaille systématiquement avec un paysagiste pour tous les travaux d'aménagements paysagers. Les projets d'aménagement seront présentés au conseil municipal avant réalisation.
A10	Arnières	Le conseil municipal souhaiterait que le pétitionnaire s'adjoigne les compétences d'un paysagiste pour proposer des aménagements paysagers et une végétalisation adaptée à une entrée de bourg de campagne.	Le maître d'ouvrage travaille systématiquement avec un paysagiste pour tous les travaux d'aménagements paysagers. Les projets d'aménagement seront présentés au conseil municipal avant réalisation.

#### Commentaires de la Commission d'enquête

Les observations portent sur : les ouvrages d'art, remblais et ouvrages de décharge, l'impact paysager, la prévention du risque inondation, l'incidence des travaux sur les mobilités de la commune, la circulation routière sur le RD 55, l'incidence sur le trafic de la RD 129, le trafic induit par les travaux, l'aménagement du carrefour du chantier des flotteurs, l'intégration des liaisons cyclables, déboisement et aménagements paysagers, déboisement d'une forêt domaniale publique et reboisement compensatoire éparés, aménagements paysagers.

**La commission d'enquête adhère globalement à la réponse du maître d'ouvrage sur l'ensemble des points soulevés par le Conseil municipal. Les réponses lui semblent suffisamment claires et précises.**

**Le conseil municipal faisant état d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) obsolète qui doit être révisé, il est précisé que le dossier du projet ne peut reposer que sur des documents existants et non sur un document futur non élaboré et non approuvé.**

**La circulation sur la RD 55 sera inévitablement fortement perturbée lors de la réalisation du franchissement de la déviation mais il est avéré que le maître d'ouvrage s'engage à inciter l'entrepreneur à raccourcir ce délai au maximum.**

**Dans son Mémoire en réponse, le maître d'ouvrage consacre le paragraphe 6.2 aux mobilités douces. Bien que ce type de déplacements soit de la compétence de la collectivité (EPN), le Maître d'Ouvrage travaille de concert avec la communauté d'agglomération sur cette thématique et des propositions ont vu le jour.**

**De même, le paragraphe 4.1 du Mémoire précise les modalités de (re)boisement en compensation du défrichement.**

#### Délibération du Conseil municipal de SAINT-SEBASTIEN-DE-MORSENT en date du 27 avril 2021

##### Avis du maître d'ouvrage

S1	Saint-Sébastien de Morsent	Réalisation d'un échangeur complet au croisement de la RD830 : aller et venir de Parville, aller et venir de la Madeleine	Le projet a été déclaré d'utilité publique avec un demi diffuseur au niveau de la RD830 orienté vers Paris. Néanmoins, l'emprise nécessaire à la réalisation des deux bretelles manquantes a été acquise et la faisabilité technique de réalisation d'un échangeur complet est acquise. Afin de respecter la déclaration d'utilité publique, seul un demi échangeur sera réalisé dans le cadre des travaux de l'opération « déviation Sud-Ouest d'Evreux ». Une réalisation ultérieure du complément d'échangeur sera ainsi toujours possible.
S2	Saint-Sébastien de Morsent	Pérennisation des cheminements doux, piétons et cyclistes actuels, tels qu'envisagés par la CA d'EPN dans le plan Vélo 2022 entre Saint-Sébastien et Evreux	Les cheminements doux, piétons et cyclistes actuels, tels qu'envisagés par la CA d'EPN dans le plan Vélo 2022 entre Saint-Sébastien et Evreux seront bien rétablis.
S3	Saint-Sébastien de Morsent	Maintien des dessertes locales : route de la Bonneville, rue du Buisson	Cf rapport de réponse du MOA « 6.2 – Mobilités douces » Après travaux, la rue du Buisson (VC7) est rétablie par l'ouvrage PS14 et la RD 129 (route de Conches/route de Bonneville) est également rétablie par le PS12bis. Pendant les travaux, des itinéraires de déviation seront mis en place. Une communication adaptée et anticipée sera portée auprès des usagers et des riverains après échanges avec la commune et les services d'EPN et du département de l'Eure
S4	Saint-Sébastien de Morsent	Prise en compte des flux de circulation en entrée et en sortie de la commune	Le demi-diffuseur de Saint-Sébastien rétablit complètement les routes interceptées. Pendant les travaux, la réalisation d'une voirie provisoire permettra la circulation des flux sur la RD 830.
S5	Saint-Sébastien de Morsent	Amélioration de la desserte Transurbain par le biais d'une voie dédiée entre Saint-Sébastien et Evreux	La compétence des transports en commun ne relève pas du maître d'ouvrage de l'opération. L'échangeur de Saint-Sébastien a pour objet de rétablir complètement les cheminements existants.
S6	Saint-Sébastien de Morsent	Prise en compte de l'impact sonore pour les résidences les plus proches de ce nouvel équipement	Si un dispositif de protection acoustique s'avère nécessaire, il sera mis en place afin de respecter la réglementation en vigueur. Les types de dispositifs sont nombreux et le plus approprié au site, en fonction de ses contraintes et de l'espace disponible sera choisi et implanté.
S7	Saint-Sébastien de Morsent	gestion des eaux de ruissellement communales dans le cadre de l'aménagement futur	Dans le cadre de l'opération, les ouvrages hydrauliques prévus permettent d'assurer une transparence de l'infrastructure vis-à-vis des bassins versant naturels. Pour Saint-Sébastien de Morsent l'ouvrage hydraulique OH5 (diamètre 1200 mm), installé au niveau du demi-diffuseur, assure ce rôle. Le maître d'ouvrage n'a pas de compétence pour la gestion des eaux pluviales communales.
S8	Saint-Sébastien de Morsent	Les retards pris par ce projet vont à terme engendrer des coûts supplémentaires pour toutes les collectivités par le biais de la participation financière d'EPN.	Le paragraphe 2.2.2.6 « Financement de l'opération », de l'étude d'impact (pièce C du présent dossier de demande d'autorisation environnementale) présente un état financier complet actualisé.

##### Commentaires de la Commission d'enquête

Les observations portent sur : mise en place d'un échangeur complet au niveau de la commune, pérennisation des cheminements doux, maintien des dessertes locales, prise en compte des flux de circulation en entrée et sortie de la commune, impact sonore de la déviation, gestion des eaux de ruissellement et coûts engendrés par le retard pris dans le projet.

**La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des points soulevés par le conseil municipal, les réponses sont suffisamment claires et appropriées.**

**Bien que non prévue dans le dossier mis à l'enquête publique, la réalisation future d'un futur échangeur complet est à l'étude mais n'a pu être présentée afin de rester en conformité avec la DUP et l'absence actuelle d'emprise foncière.**

**Dans son Mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a consacré un paragraphe sur les mobilités douces, le paragraphe 6.2.4 traitant plus particulièrement de la liaison douce Evreux-Saint Sébastien de Morsent.**

**Le rappel de l'étude acoustique de 2018 montre l'importance des engagements à prendre en faveur de la réduction du bruit et tout aménagement en faveur de cette réduction se révèle de facto indispensable. Outre ces aménagements, une réduction de la vitesse à 90 km/h, au lieu de 110 km/h, permettra d'améliorer notablement les nuisances sonores et un suivi, la première année de mise en service de la déviation projetée, permettra d'adapter les aménagements en faveur de la lutte contre le bruit.**

#### Contributions de la Commission d'enquête

**1) En termes de vitesse autorisée, il nous a été précisé que la limitation de vitesse à 110 km/h concernerait le linéaire Les Fayaux - vallée de l'Iton, le reste étant limité à 90 km/h notamment au regard des ouvrages de la vallée.**

**Considérant qu'en termes de dangerosité et de nuisances sonores, et indépendamment des mesures de protection envisagées, la Commission d'enquête s'interroge sur l'éventuelle possibilité à réduire ces vitesses : 90 km/h au lieu de 110 km/h pour la partie en déclivité, puis 80 km/h au lieu de 90 km/h.**

**Dans le même ordre d'idée, il est demandé de fournir un plan des secteurs sur lesquels les mesures de protection acoustique seront les plus significatives, notamment au plus proche des habitations.**

##### Avis du maître d'ouvrage

La déviation sud-ouest a été étudiée avec un statut de route express et une limitation de vitesse à 110km/h.

Le franchissement de la vallée de l'Iton (PI9 10 11) est cependant prévu à 90 km/h pour des raisons de géométrie et visibilité.

En tant que mesure de réduction (p171 de l'étude d'impact du présent dossier), le maître d'ouvrage a déjà prévu une limitation de vitesse à 90 km/h entre l'échangeur de la forêt et l'échangeur d'Arnières-sur-Iton, afin de limiter les effets du bruit et des vibrations vis-à-vis de la faune en traversée de la forêt.

Considérant la forte déclivité de la section échangeur de Saint-Sébastien de Morsent – Parville et les effets positifs en terme de bruit, le maître d'ouvrage s'engage à étudier une limitation de vitesse à 90 km/h. Cette étude et ses conclusions seront présentées auprès des cofinanceurs de l'opération en comité de pilotage.

Une limitation de vitesse à 80 km/h en milieu interurbain entre deux sections limitées à 110 km/h (déviation sud-est) et à 90 km/h (déviation de Parville) générerait des phénomènes massifs de non-observance, qui pourrait être contre-productive du point de vue de la sécurité routière.

##### Commentaires de la Commission d'enquête

**La commission d'enquête prend acte de la volonté forte du maître d'ouvrage à porter une réflexion plus ample quant aux vitesses autorisées dans les secteurs humains et environnementaux sensibles ou potentiellement accidentogènes (courbe, déclivité).**

**En effet, selon la commission d'enquête, la supposée non-observation massive de la réglementation ne pouvait être un argument en faveur d'une autorisation de la vitesse à 110 km/h.**

**Le plan sollicité devait être fourni avec le Mémoire en réponse.**

2) Dans le cadre des travaux liés à la construction du pont entre la voie ferrée et la RD55, la Commission d'enquête souhaite s'assurer que des voies de déviation permettront d'assurer une continuité de la circulation pour les habitants des communes riveraines.

#### **Avis du maître d'ouvrage**

Le maintien de la circulation nécessite une emprise disponible à proximité immédiate de la RD55 au droit du franchissement (PS8).

A l'Est le terrain est en déblai important (4m environ) afin de réaliser les travaux préparatoires de l'ouvrage PS8, à l'altimétrie qui sera celle de la déviation sud-ouest. Par ailleurs, cette zone servira de point de passage continu entre le chantier du PS8 et les installations de chantier (situées au droit du PS6), en dehors du périmètre de captage rapproché.

A l'Ouest, les pentes de talus (remblais du PS8 et déblai de la déviation sud-ouest) occupent une emprise conséquente, comprise entre 4 et 6 mètres. La proximité du bassin B2 rend la faisabilité technique incertaine. Dès à présent, il est acquis qu'une déviation des 2 voies n'est géométriquement pas possible. Par contre il sera mis à l'étude la déviation d'un sens de circulation. Si la faisabilité est acquise, cette déviation provisoire devra être validée du gestionnaire, le conseil départemental de l'Eure, et du service en charge de la police de l'Eau, la DDTM 27. Cette étude sera présentée au conseil municipal d'Arnières-sur-Iton.

Par ailleurs, dans le cadre du futur marché de travaux, le maître d'ouvrage s'engage à retenir, comme critère de jugement des offres, la durée d'indisponibilité de la RD55, avec une pondération de 25 %, afin d'encourager les entreprises à raccourcir autant que possible la gêne aux usagers.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête admet la difficulté à réaliser de tels travaux et ouvrages d'ampleur en tentant d'éviter une perturbation des déplacements, mais prend acte des échanges en cours ou à venir avec le Département, les Services de l'Etat et les Collectivités. Elle invite également le maître d'ouvrage à tenir la population riveraine la plus concernée régulièrement informée de l'évolution du dossier sur ce thème.**

3) Le bruit de roulement des véhicules, notamment les PL à pleine charge, peut s'avérer assez bruyant. La Commission souhaite connaître l'avis du maître-d'ouvrage quant à l'opportunité d'utiliser un revêtement anti-abrasif de « nouvelle génération » au plus proche des résidences dont la vallée d'Iton.

#### **Avis du maître-d'Ouvrage**

Sous réserve de l'acceptation du gestionnaire futur des voiries concernées, le maître d'ouvrage s'engage à étudier l'opportunité des solutions de revêtements routiers acoustiques au niveau des échangeurs. La durabilité des enrobés et des performances acoustiques seront notamment analysées à partir des conclusions des expérimentations en cours.

Si un dispositif de protection acoustique s'avère nécessaire, il sera mis en place afin de respecter la réglementation en vigueur. Les types de dispositifs sont nombreux et le plus approprié au site, en fonction de ses contraintes et de l'espace disponible sera choisi et implanté.

Les études acoustiques ont d'ores et déjà permis de définir la localisation et les caractéristiques des écrans acoustiques nécessaires et des écrans supplémentaires ont été identifiés comme précisé dans l'annexe 13.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage notamment en faveur du moindre impact possible en termes acoustique dans le respect des prescriptions de la DUP. L'argumentation lui convient parfaitement.**

4) Le fort pourcentage de déclivité de la voirie, dès le début de la forêt en direction de la vallée de l'Iton, amène la Commission d'enquête à s'interroger sur l'absence de protection en bord extérieur de chaussée (glissière de sécurité métallique ou béton, merlon). Pour exemple de « merlon », RN13 sortie PACY SUR EURE en direction EVREUX.

#### **Avis du maître d'ouvrage**

Conformément à la réglementation technique, un dispositif de retenue adapté et dimensionné sera mis en œuvre (obstacle, déblai, remblai, forte déclivité).

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête prend acte de ces éléments qui n'apparaissent pas clairement au dossier et dont l'intérêt lui semble indispensable.**

5) Le Mémoire en réponse de la DREAL, de janvier 2021, précise en page 20/32 -§ 3.2.5.1 – « ... lors de première phase de réalisation, l'hydromulching affectée par l'entreprise désignée n'a pas fonctionné comme prévu, une nouvelle tentative avec une autre entreprise est programmée et sera réalisée au printemps ou automne 2021... ». Préciser si cette opération a bien eu lieu et quel en est le résultat.

#### **Avis du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage et l'entreprise se sont concertés au printemps sur l'hydromulching, méthode qui n'a pas fonctionné comme escompté.

Une opération aura lieu à l'automne 2021 avec une nouvelle technique de plantations à l'étude.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**Dont acte.**

6) Des passerelles ont été mises en place pour faciliter le transfert des promeneurs et animaux entre zones forestières. Il est connu que la plupart des animaux « sourcillent » à emprunter les mêmes trajets que ceux utilisés par l'humain. La Commission est amenée à craindre un risque potentiel de voir la grande faune tenter de franchir les voies de circulation.

Une réflexion devra également être portée sur l'opportunité de poser un grillage de sécurité, ne serait-ce que sur le secteur en traversée de forêt, selon le dessin de principe du « tremplin vert » issu de la Note d'information du Setra de novembre 2009, comme il a pu être proposé en page 26/32 du Mémoire en réponse de la DREAL.

#### **Avis du maître d'ouvrage**

L'ouvrage PS5 est un passage grande faune. A ce titre il est réservé à la faune et sera interdit à tout cheminement humain.

Il est prévu sur l'ensemble des boisements traversés par la déviation de disposer un grillage de petite et grande faune pour éviter collisions et accidents.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**Les éléments de réponse, quant à la pose de grillage et qui n'apparaissent pas clairement au dossier, conviennent parfaitement à la commission d'enquête, en termes de protection des humains et de la faune.**



7) *En termes de compensation, le reboisement forestier est bien abordé dans le dossier (2 pour 1). Toutefois, compte-tenu que certains de ces secteurs seraient peu accessibles au public, ou en discontinuité totale du massif boisé, la Commission souhaite d'une part obtenir un plan détaillé des zones qui seraient reboisées et, d'autre part, demeure dubitative sur ces choix qui ne démontrent pas une réelle approche suffisamment pragmatique et anticipée.*

#### **Avis du maître d'ouvrage**

Une nouvelle opportunité de boisement supplémentaire (cf annexe 1 du présent mémoire) est en cours d'étude entre le maître d'ouvrage et Evreux Portes de Normandie. Ce nouveau projet de reboisement sera réalisé dans un esprit de parc naturel urbain. Sur les 25 hectares disponibles, 15 hectares seraient alloués au reboisement et le reste du site serait destiné au maintien de la trame herbacée, des bassins d'eaux pluviales et des cheminements piétonniers. Ce projet s'inscrit dans une dynamique de création d'espaces naturels ouverts au public et de préservation des fonctionnalités écologiques et paysagère du territoire.

Ce projet permettrait de retenir 50 ha de reboisement à proximité immédiate de l'opération et des défrichements réalisés pour les besoins de l'opération et parfaitement accessible au plus grand nombre.

Le projet de parc naturel urbain n'a pas été détaillé par Evreux Portes de Normandie auprès du maître d'ouvrage. A cette exception, l'annexe 17 du dossier de demande d'autorisation environnementale – note d'information sur les boisements compensatoires – décrit précisément les zones reboisées ou à reboiser suivantes :

- reboisement de la Queue d'Hirondelle (24,5 ha),
- reboisement du site de Cambolle (11 ha),
- reboisement de la base aérienne BA105 (entre 20 et 25 ha).

Le maître d'ouvrage est en recherche de foncier pour les boisements compensatoires depuis plus de 10 ans, avec l'appui de la SAFER notamment. L'exigence de proximité et de qualité patrimoniale des sites a rendu la démarche longue et complexe.

Il convient de préciser que les parcelles identifiées au niveau de la Base 105 permettraient également un usage récréatif. Par ailleurs ce projet est très pertinent d'un point de vue naturaliste puisqu'il crée une trame forestière, par liaison entre deux boisements existants.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête estime très satisfaisante la poursuite du dialogue entre le maître d'ouvrage et les divers interlocuteurs comme l'EPN ou la SAFER, la problématique de la compensation en termes notamment de boisements ayant fait l'objet d'observations des Personnes publiques et des contributeurs. Elle reste toutefois dubitative sur l'accessibilité au reboisement sur l'emprise militaire.**

8) *La Commission d'enquête souhaite que la planification des travaux, en termes de calendrier de principe, soit rappelée ou précisée.*

#### **Avis du maître d'ouvrage**

En cohérence avec le planning retenu à l'étude d'impact (paragraphe 2.2.2.5), on peut retenir les éléments de planning suivants :

- ouvrages de la vallée de l'Iton (PI9-10-11) : 2022-23 – durée : 20 mois ;
- demi-diffuseur de Saint-Sébastien : 2022-24 – durée : 36 mois ;
- bretelle Nord du demi diffuseur d'Arnières : 2022 – durée : 6 mois ;
- passage à faune (PS5) : 2023-24 – durée : 10 mois ;
- ouvrage de la RD55 (PS8) : 2023-24 – durée : 8 mois ;
- échangeurs de Cambolle et des Fayaux + TAC général : 2025-26 – durée : 22 mois.

#### **Commentaires de la Commission d'enquête**

**La commission d'enquête note le maintien du planning envisagé, sous réserve de l'obtention et de la date des diverses autorisations ainsi que d'éventuelles contraintes indépendantes (découvertes fortuites, météo).**

En parallèle, le Maître-d'ouvrage a tenu à porter un avis aux observations énumérées ci-après, consultables sur le Mémoire en réponse du MOA : 11 13 14 16 23 24 46 50 51 53 67 68 69 71 73 74 75 76 81 84 87 88 89 91 97 99 103 111 115 127 131 149 151 182 183 196 210 225 228 236 238 242 243 246 253 259 268 271 274 277 285 287 289 294 297 319 321 324 326 328 338 346 361 363 369 373 382 386 389 408 426 438 443 450 483 485 486.


A EVREUX, le 21 mai 2021

#### **La commission d'enquête**

**M. Jean-Pierre Allaire**  
membre titulaire



**M. Serge de Sainte Maresville**  
membre titulaire



**M. Bernard Poquet**  
Président

