

Sujet : [INTERNET] Observation dans le cadre de l'enquête sur le projet d'échangeur Heudebouville - Vironvay
De : CCSE
Date : 17/05/2021 09:07
Pour : pref-projet-heudebouville@eure.gouv.fr

Bonjour Mr GUIFFARD,

Je vous communique ci-après l'observation que les associations signataires déposent dans le cadre de l'enquête publique dont vous êtes chargé. Je viendrai également vous rencontrer cet après-midi à Heudebouville.

Je vous remercie de votre attention et vous adresse, au nom des associations signataires, nos salutations cordiales

Isabelle GAUCHIN-SOREL - Attac Louviers-Val de Reuil-Gaillon

Observation à remettre au dossier d'enquête publique au sujet de l'échangeur sur l'A13 à Heudebouville et Vironvay.

Les associations signataires ci-dessous, membres du Collectif Climat Seine Eure récemment constitué, souhaitent faire valoir les arguments suivants :

Dans l'agglomération Seine Eure, l'objectif visé dans le diagnostic du PCAET en cours d'élaboration est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Neutralité ne veut pas dire réduction mais compensation et c'est bien le sens de l'étude d'impact qui a servi de support au projet d'extension de l'échangeur d'Heudebouville et les travaux sur l'A13 à Vironvay.

Nous avons relevé combien les impacts sur la faune, la flore, les zones proches classées Natura 2000 sont jugés comme faibles et les mesures de compensation que nous allons reprendre en détail ci-après nous paraissent incompatibles avec l'impératif de diminution de l'artificialisation des sols, de diminution drastique des transports par camions, de la préservation des terres agricoles dont notre territoire a besoin.

Les éléments analysés ci-dessous sont extraits de l'étude d'impact EGIS Structures et environnement - pièce D1 V6 - dont une partie repose sur l'étude BIOTOPE réalisée en 2019 pour les zones Natura 2000 à proximité.

P22/211 : il est reconnu qu'une augmentation du trafic aura pour effet une augmentation de la pollution ! Or nous savons que la pollution est la cause de transmission de maladies à l'homme sans compter l'impact des gaz à effet de serre sur le climat et du coup la dégradation des milieux naturels, la disparition d'espèces végétales et animales, la montée du niveau des mers, ect...

P42/211 : Site Natura 2000 4 zones concernées par le projet dont la 1ère à 100 mètres à l'est ; ce n'est donc pas loin mais qu'à cela ne tienne, les impacts sont jugés faibles !

P55/211 : L'étude reconnaît que des espèces végétales sont menacées dans l'aire d'étude rapprochée et l'aire d'étude intermédiaire ; les mesures de compensation sont décrites P125 et 126 et dans le complément – pièce D2 V3 – dont certains éléments sont détaillés ci-dessous. Mais comment être certain que cela va réellement fonctionner ? Le modèle d'expansion économique qui détruit et répare les nuisances causées a montré son incapacité à réellement préserver l'avenir. Notre planète étouffe et beaucoup veulent continuer à l'asphyxier pour amplifier un développement mortifère !

P65/211 : Idem pour 6 espèces d'amphibiens protégées au niveau national mais aucune d'intérêt communautaire ! Et qui l'a décidé ? Les promoteurs du projet que sont l'Agglo Seine Eure ou le Conseil départemental ?

P66/211 : Idem pour 3 espèces de reptiles et 66 espèces d'oiseaux protégées dont 12 qualifiées de patrimoniales et parmi elles 4 assez rares en Normandie

P67/211: Idem pour 2 espèces de mammifères protégées et 9 espèces de chiroptères dont 3 d'intérêt patrimonial !

P69/211 : Le seul enjeu reconnu comme fort correspond à une zone humide qui fait l'objet d'une compensation, comme si détruire et refaire de façon artificielle pouvait remplacer le vivant !

P73/211 : L'étude mentionne que seuls 1,7 ha d'espaces agricoles et 0,07ha d'espaces boisés disparaissent mais dans le document de complément déjà cité, il est indiqué que 8 ha sont en fait impactés. Car l'étude se cantonne ici à la disparition pure et simple. Mais est-ce le moment de voir disparaître des espaces agricoles alors que notre territoire a besoin de préserver l'avenir en étant capable d'être autonome dans sa production alimentaire ? Quand un hectare disparaît, c'est toute la chaîne qui est impactée.

P94/211 : Sur la qualité de l'air, les « valeurs observées sont toutes inférieures aux valeurs de référence sauf 2 » mais l'étude se cantonne à des observations passées ! On retrouve une estimation de l'augmentation de la pollution – notamment à travers son coût – comme si c'était seulement une question de valeur monétaire – dans la suite de l'étude P 205 citée plus bas.

P95/211 : l'étude reconnaît que la pollution lumineuse est non négligeable en raison de l'Eco-Parc. Comment peut-on envisager d'augmenter le trafic routier à l'heure où il est démontré qu'il est responsable 31% d'émission de gaz à effet de serre ? Source https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/datalab_76_comptes_transports_2019_externalites_novembre2020.pdf : *Les transports restent le secteur qui contribue le plus aux émissions nationales de GES (31% du total). Le transport routier représente à lui seul 94% des émissions du transport et 51% des GES du transport routier proviennent des voitures particulières.*

P110/211 : il est mentionné qu'un abattage des plantations sur le talus Est est nécessaire mais bien sûr cela fait l'objet d'une compensation ; or même observation, comment penser que l'on reconstitue à l'identique alors que la végétation a mis des années à s'épanouir.

P125-126/211 : il s'agit d'un tableau comparatif sans échangeur et avec ; la compensation de la zone humide serait multipliée par 2 ; pour la faune et flore = il s'agirait de mesures adaptées comme la création d'habitats favorables. Ces aspects ont fait l'objet d'un complément

Même si « Déporter le trafic poids-lourds améliore la sécurité sur les départementales et le projet n'engendrera pas de trafic supplémentaire », c'est ignorer que le projet porte en germe l'extension de l'Eco-parc et donc l'augmentation du trafic de poids-lourds.

P133/211 : « Le projet entraînera la destruction de 10,2 ha de milieux naturels, qui constituent des habitats pour de nombreux cortèges d'espèces. L'impact est évalué comme moyen. Des mesures d'évitement seront définies afin de préserver les habitats d'intérêt situés en dehors des emprises du projet » Tout est dit : d'abord l'économie et le vivant doit s'adapter...

P183/211 : « En conclusion, le projet n'engendre aucune incidence significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire des quatre sites Natura 2000 concernés par l'étude. Le projet ne portera donc pas atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces sur les sites, ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000. Les incidences globales du projet sur les ZSC FR2300126, FR2302007, et FR2300128 ainsi que sur la ZPS FR2312003 sont évaluées comme non significatives. Le projet n'est donc pas de nature à compromettre les engagements de l'Etat français vis-à-vis de la conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire des sites concernés. » Ce sont les conclusions du rapport du Cabinet BIOTOPE qui sont repris là intégralement. C'est à se demander si les intérêts du vivant sont réellement pris en compte par ce cabinet.

P185/211 : « Comme présenté ci-dessous, le projet de création du demi-diffuseur n'est pas compatible avec le règlement du PLUi-H. Une mise en compatibilité sera nécessaire. Elle portera sur les zonages A, Net UZ (en rouge ci-dessus) et sur les secteurs sensibles autour des mares. » Il faut donc que l'Agglo Seine Eure revienne sur des décisions protectrices de la nature ! Mais c'est l'inverse qu'il faudrait absolument faire !

On trouve même le mode d'emploi tout préparé pour l'Agglo seine Eure avec le chapitre traité à partir de la P194/211 : A13 : COMPLÉMENT DU DEMI-DIFFUSEUR D'HEUDEBOUVILLE (27) : PIÈCE D - ETUDE D'IMPACT EVALUATION ENVIRONNEMENTALE - DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUI-H DE L'AGGLO SEINE-EURE

P204/211 : L'étude mentionne que l'augmentation du trafic prévu entrainera une augmentation de la consommation énergétique de + 145% ! Est-ce seulement entendable face à l'urgence climatique !

P205/211 : Idem sur les coûts de la pollution atmosphérique : « On observe une augmentation des coûts collectifs entre l'état initial et les états futurs liés à l'augmentation des trafics (augmentation moyenne de 45%) »

Dans le complément à l'étude d'impact – pièce D2 V3 -, nous avons relevé :

P25/35 : « La quasi-totalité des 8 ha impactés par le projet seront réengazonnés ou replantés » mais entretemps des prairies ont disparu, des arbres ont été abattus !

P30/35 : « Le projet paysager prévoit la restitution dans les mêmes proportions (1 mètre arraché = 1 mètre replanté) des plantations et des habitats boisés impactés par le projet. » C'est toujours le dictat de la compensation, sauf que les années pour la reconstitution d'un milieu naturel sont autant de recul pour la préservation de la nature et du climat et les aléas du changement climatique ne permettent pas d'envisager une restauration à l'identique de ces milieux.

P34/35 : Pour pallier l'atteinte portée aux espèces végétales menacées, les compléments suivants sont apportés: « En complément des mesures de transplantation prévues, une récolte de graines pourra être menée sur ces deux espèces. En effet, la Gesse de Nissole et la Rhinanthé velu sont des espèces annuelles qui passent la mauvaise saison (hiver et sécheresse) sous la forme de graines et ne germent qu'une fois les conditions redevenues favorables. Ainsi, une récolte des graines sera réalisée en phase hivernale lors des travaux de déboisement.. Seules les espèces impactées par le projet feront l'objet d'une récolte de graines ». Encore un pari dangereux alors que le dérèglement climatique est là et que la végétation a des difficultés à survivre dans les périodes de sécheresse !

Où sont les priorités pour les habitants ?

Elles sont du côté des moyens de déplacement plus vertueux en matière de pollution, pas dans les facilités faites pour le commerce international.

Il nous paraît urgent de développer des transports en commun, en nombre, bien cadencés à certaines heures, qui pourraient emprunter l'A13 prioritairement,

Le verrou autoroutier que forme le péage d'Incarville pourrait être supprimé – l'étude mentionne d'ailleurs que c'est la raison principale à l'engorgement des voies secondaires aux heures de pointe.

Pour les marchandises, il importe de valoriser la Seine, fleuve navigable et d'orienter les investissements dans le fret ferroviaire. Des lignes doivent être ré-ouvertes, entretenues, développées. Une part trop importante des budgets transports des collectivités vont à la voiture et au camion, alors que nous avons besoin de promouvoir des alternatives à la hauteur des enjeux climatiques et sociétaux.

Le projet d'extension de l'accès à l'A13 est présenté comme une grande avancée pour le développement économique du territoire de l'Agglo Seine Eure. Toutefois il a été démontré que les plates-formes de logistique créent peu d'emplois au regard de la surface de terres utilisées et que la transition écologique de l'économie est pourvoyeuse d'emplois stables et utiles.

Sur les 13 millions prévus pour les travaux à Heudebouville et Vironvay, 3 millions seront

apportés par la région, 1 million sera fourni par l'agglomération Seine Eure. Autant d'argent public qui fera défaut au financement d'une politique de transport en faveur d'une transition écologique et économique pour le climat.

Pour toutes ces raisons nous sommes opposés au projet de travaux soumis à l'enquête publique.

Le Collectif Climat Seine Eure qui réunit pour cette observation : Attac Louviers-Val de Reuil-Gaillon, Les Coquelicots de St Aubin – Gaillon, l'Eure du Zéro Déchet et Sophie OZANNE

