

INSTRUCTION MIXTE A L'ECHELON LOCAL

Contournement d'Evreux par la R.N. 13 Déviation Sud-Ouest d'Evreux

PROCES VERBAL DE CLOTURE DE CONFERENCE

LE PREFET DE L'EURE,

- Vu la loi n° 52-1265 du 29 novembre 1952 modifiée sur les travaux mixtes ;
- Vu le décret n° 55-1064 du 4 août 1955 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de ladite loi, et plus particulièrement de son article 4 C II 1^{er} ;
- Vu sa lettre en date du 11 février 1999, adressée aux membres conférents, ouvrant la conférence mixte à l'échelon local relative aux travaux ci-dessus.

I.- OBJET DE L'OPERATION

La présente opération a pour objet l'aménagement de la déviation Sud-Ouest d'Evreux, entre la R.N. 154 au sud d'Evreux (au lieu dit les Bas-Fayaux) et la R.N. 13 à l'Ouest de Parville.

Cette opération s'inscrit dans l'aménagement global du contournement de l'agglomération d'Evreux par la R.N. 13 qui comprend également :

- la déviation Sud-Est d'Evreux à 2 x 2 voies entre la Rougemare et la R.N. 154 au lieu dit les Bas Fayaux, en service depuis 1996,
- le raccordement de la déviation Sud-Est d'Evreux vers la R.N. 13 Est à la Rougemare, déclaré d'utilité publique dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN154 entre Evreux et Nonancourt.

II.- MEMBRES CONFERENTS

Les membres conférents ci-après ont été saisis du projet pour examen et avis :

- Le Sous-Préfet de l'Arrondissement d'Evreux, assisté des responsables départementaux de la Protection Civile et de la Protection contre l'Incendie et du Chef de Bureau spécialisé de la Défense Nationale.
- Le Délégué militaire départemental, représentant le Général Commandant la Circonscription Militaire de Défense.
- Le Colonel Commandant de la Base Aérienne 105.
- Le Directeur des Services Fiscaux.
- Le Directeur Régional de l'Industrie et de la Recherche.
- Le Directeur Régional de l'Environnement.
- Le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt.
- Le Directeur Départemental de l'Equipement.
- Le Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales.
- Le Directeur Régional de l'Office National des Forêts (18, rue de la Rochette - 27000 Evreux)
- Le Sous-Directeur des Transports Ferroviaires - Direction des Transports Terrestres Paris-la-Défense.

La date de clôture de l'I.M.E.L a été fixée initialement le 11 mai 1999,, en tenant compte du délai maximum de trois mois réglementaire à compter du 11 février 1999.

Cette date butoir a été repoussée pour permettre aux membres conférents de prendre connaissance du rapport de la mission d'expertise demandée le 25 novembre 1998 , par la Direction de la Nature et des Paysages, et la Direction de l'Eau au Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et la Direction des Routes au Ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports, et réalisée par la Mission d'Inspection Spécialisée de l'Environnement et le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

AVIS DES MEMBRES CONFERENTS

A - Ont donné leur accord au projet sans réserve :

- Avis du 22 mars 1999 du Ministère de la Défense - Circonscription militaire de Défense de Rennes.

B - Les membres conférents ci-après ont donné leur adhésion au projet en formulant des observations à propos desquelles les précisions complémentaires suivantes sont apportées :

- ⇒ Avis du 5 mars 1999 du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Direction des Transports Terrestres - Sous direction des Transports Ferroviaires.

DONNE acte à M le Directeur des Transports Terrestres , Sous direction des Transports Ferroviaires du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement de son avis en précisant que :

Conformément aux recommandations formulées dans le courrier cité en référence, toutes les dispositions techniques seront recherchées en vue de limiter les incidences sur la circulation ferroviaire sur la ligne Paris Caen Cherbourg.

Il est pris bonne note de l'ampleur des études préalables nécessaires à la construction du pont rail, ainsi que de la nécessité de la mise en place d'une programmation très en amont de l'opération.

Une convention entre Réseau Ferré de France et le maître d'ouvrage définira précisément les caractéristiques techniques, la programmation de l'opération et son coût. Elle fixe également les modalités de prise en charge par le maître d'ouvrage des coûts en résultant pour R.F.F. et la S.N.C.F.

- ⇒ Avis du 7 avril 1999 du Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours du Département de l'Eure..

DONNE acte à M le Directeur Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours du Département de l'Eure de son avis en précisant que :

La Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours (D.D.S.I.S.) de l'Eure, qui ne remet pas en cause le projet dans ses caractéristiques générales, sera associée à l'étude du projet pour les questions de secours et de dispositifs antipollution.

Quant aux recommandations, elles seront suivies au moyen des mesures suivantes :

1 - Phase projet

Une concertation sera engagée à ce stade des études avec le S.D.I.S. Elle permettra d'examiner ses propositions en termes de mise en place de moyens de secours, de lutte contre l'incendie, de surveillance et de création de voies d'accès avant d'en définir la localisation définitive.

2 - Phase chantier

Conformément à la requête du S.D.I.S., les dossiers de consultation des entreprises prévoiront la fourniture par les entreprises adjudicataires des travaux des « plans de secours en phase chantier ».

Le maître d'œuvre routier s'engage à informer de la date de début des travaux un mois à l'avance et à le tenir informé régulièrement de l'état d'avancement des travaux.

3 - Phase exploitation

Le maître d'œuvre routier veillera à ce que le Plan de Secours Spécialisé soit arrêté, en concertation avec les services concernés, avant l'ouverture au public de l'infrastructure.

⇒ Avis du 22 avril 1999 de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement de Haute-Normandie.

DONNE acte à M le Directeur de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement de Haute-Normandie de son avis en précisant que :

Nous avons pris bonne note de l'avis, sans objection, de la D.R.I.R.E. Haute-Normandie, ainsi que des informations concernant les trois installations classées soumises à autorisation préfectorale et des canalisations de transport et de distribution de Gaz-de-France.

⇒ Avis du 29 avril 1999 de la Direction des Services Fiscaux du département de l'Eure.

DONNE acte à M le Directeur des Services Fiscaux du département de l'Eure de son avis en précisant que :

Le Directeur des services fiscaux fait remarquer que la notice du dossier communiqué, fait apparaître un coût d'acquisitions foncières et frais annexes de 33.4 M.F. T.T.C alors que l'estimation établie par les services des Domaines fait ressortir un coût de dépossessions foncières de 34 MF hors taxes.

Renseignements pris auprès des services fiscaux à Evreux, le montant de l'estimation globale et sommaire est réputé hors taxe, mais il correspond aux sommes à verser réellement aux expropriés. Il n'y a pas d'application de la T.V.A.

L'estimation globale et sommaire des Domaines, en date du 28 juillet 1997, intégrait une somme à valoir de 30 % « afin de tenir compte de l'imprécision inhérente à toute estimation sommaire et de l'éloignement des acquisitions prévues au plus tôt pour l'année 2002 ».

Le coût d'objectif de l'A.P.S. ayant été établi au départ en valeur mai 1997, la marge d'appréciation a été ramenée à 10 % au lieu de 30 %.

En outre, ont été ajoutés les frais de remembrement pour un coût de 3.45 MF (calculé sur la base de 690 ha à raison de 5 000 F/ha) ainsi que les indemnités agricoles prévisibles pour un coût de 1 MF.

Enfin, le coût d'objectif définitif ayant été arrêté en valeur janvier 1998, une actualisation de 0.5 % a été appliquée au premier montant défini en 1997.

Les 33.4 MF se décomposent donc ainsi :

- 26.15 MF (valeur brute des Domaines)
- 2.62 MF (10 % de somme à valoir pour tenir compte de l'imprécision)
- 3.45 MF (Coût du remembrement)
- 1.00 MF (Indemnités agricoles)
- 0.18 MF (Actualisation)

⇒ Avis du 11 mai 1999 de la Direction Régionale de l'Environnement de Haute-Normandie.

DONNE acte à M le Directeur Régional de l'Environnement de Haute-Normandie de son avis en précisant que :

Il est pris bonne note de la demande de la Direction Régionale de l'Environnement de Haute-Normandie d'être associée à l'élaboration du dossier des engagements de l'Etat.

L'avis de la Direction Régionale de l'Environnement de Haute-Normandie fait également référence à ceux de la Direction de la Nature et des Paysages du Ministère de l'Environnement donnés d'une part dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central et d'autre part, suite au rapport de la Mission d'Inspection Spécialisée de l'Environnement (MISE) et du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Ces avis portent sur 4 thèmes principaux : l'eau, la traversée de la forêt, le paysage et la proximité d'un établissement psychiatrique.

Avant d'apporter des éléments de réponse sur chacun de ces points, il convient d'apporter les précisions suivantes sur l'intérêt de la déviation pour l'amélioration des déplacements dans l'agglomération et la requalification de la R.N. 13 dans sa traversée d'Evreux.

A la demande de la D.D.E, les services de la ville d'Evreux ont défini au cours de l'année 1997 les principales orientations pour la réintégration de l'ancienne R.N. 13 dans le tissu urbain après la mise en service de la déviation d'Evreux.

Certaines en sont encore au stade du principe, comme la réaffectation d'une partie de la voirie à d'autres utilisateurs (transports en commun, cyclistes), mais d'autres sont déjà très avancées à l'exemple du projet de réaménagement du secteur de la gare. Celui-ci vise à créer un véritable pôle d'échanges favorisant l'intermodalité des transports. Ce dossier, dont les études vont aboutir prochainement, sera inclus dans le déplacement urbain (P.D.U.) de l'agglomération en cours d'étude.

1.- La ressource en eau de l'agglomération d'Evreux

Comme cela a été indiqué dans l'étude d'impact, l'hydrographie est bien une contrainte majeure pour le projet, et la mise en service d'une ressource nouvelle s'ajoutant à l'exploitation actuelle des champs captants de l'Hippodrome et de Chenappeville devra être effective avant la réalisation de travaux dans la vallée.

Ces champs captants assurent à ce jour la totalité de l'alimentation en eau potable de l'agglomération d'Evreux. Bien que protégés par des périmètres de protection, ces deux captages sont déjà soumis à des risques importants de pollution accidentelle et permanente compte tenu de la présence des routes départementales 55, 129 et 830 supportant un fort trafic et de la voie S.N.C.F. Paris-Caen. Le projet de la déviation Sud-Ouest révèle un problème préexistant, sans le créer.

Aussi la ville d'Evreux, pour améliorer la sécurité de son alimentation en eau et pour faire face à son développement, a entrepris depuis plusieurs années des recherches de diversification de la ressource en direction de plusieurs nappes phréatiques différentes de celle dans laquelle elle puise aujourd'hui son eau potable.

Un programme de diversification des ressources en eau potable a été engagé dès 1992 (délibérations du conseil municipal du 30 juin 1992, du 3 novembre 1994 et du 21 novembre 1996) et qui s'est traduit par un contrat d'agglomération entre la commune et l'Agence de l'Eau.

Les grandes orientations de ce programme sont les suivantes :

- Réalisation sur la zone Sud de l'agglomération de forages sur la Queue d'Hirondelle.
- Amélioration de la qualité de l'eau de production des forages de l'Hippodrome et de Chenappeville.
- Interconnexions des productions et des distributions (aujourd'hui chacun des captages de la vallée de l'Iton alimente une partie de l'agglomération sans aucune connexion possible avec l'autre partie).
- Acquisitions de réserves foncières et pompes d'essai sur le Nord de l'agglomération et en amont de Chenappeville.

Compte tenu des résultats positifs des prospections menées dans la zone Sud de l'agglomération, le conseil municipal d'Evreux a décidé de mettre en exploitation les forages de la Queue d'Hirondelle et a demandé au Préfet d'engager les procédures de protection de cette ressource.

Ce captage sera raccordé, ainsi que les deux captages de l'Hippodrome et de Chenappeville, à l'usine de traitement avec une bache de reprise. Les travaux sont en cours.

Toutefois, le dispositif d'A.E.P. de la ville d'Evreux, malgré ces nouveaux aménagements ne permet pas d'assurer une sécurité suffisante, que la déviation soit réalisée ou pas. La mission d'expertise considère ainsi que « la situation de l'alimentation en eau potable de la ville d'Evreux appelle des évolutions rapides, indépendamment du projet de déviation routière » (cf. rapport de la mission chapitre 7.1.a).

En conséquence, comme le précise le dossier d'étude d'impact, l'agglomération d'Evreux doit établir un schéma d'alimentation en eau potable avant le démarrage des travaux de construction de la déviation Sud-Ouest d'Evreux dans la vallée de l'Iton.

Le schéma d'alimentation en eau potable de l'agglomération d'Evreux a été présenté et approuvé par délibération du conseil municipal d'Evreux le 22 octobre 1998.

Le schéma se compose de deux phases :

1^{ère} phase : à court et moyen terme, réalisation de captages dans le vallon de la Queue d'Hirondelle et sur la commune d'Arnières aux lieux dit de la cote au Buis et de Bérengeville.

2^{ème} phase : à plus long terme, réalisation de captages dans le secteur Nord de Gravigny.

La municipalité d'Evreux s'est par ailleurs engagé par délibération en date du 27 mai 1999, à mettre en service les nouveaux captages prévus dans 1^{ère} phase du schéma directeur d'alimentation en eau potable avant le début de l'année 2003. Elle décide simultanément de lancer dès 1999 une prospection plus approfondie des zones de captage prévus dans le 2^{ème} phase, afin de définir et de mettre en œuvre les mesures de protection de la ressource située au nord de l'agglomération.

Ces nouvelles ressources vont permettre à moyen terme, avec le maintien en service du captage de Chenappeville, de couvrir les besoins de l'agglomération d'Evreux. Quant au captage de l'Hippodrome, situé juste en amont du projet routier, il sera abandonné à partir de cette date.

Les sites initiaux prévus pour les forages de la Queue d'Hirondelle ont été déplacés vers l'amont et ne se feront plus dans le karst. Il est précisé que le planning prévisionnel de mise en service de ces nouveaux captages prend en compte toutes les différentes étapes d'instruction dont les procédures de D.U.P. et d'autorisation loi sur l'eau après passage au Conseil Supérieur d'Hygiène.

Pendant toute la phase préalable à la mise en service des nouveaux captages de la 1^{ère} phase, le maître d'ouvrage routier ne réalisera pas de travaux dans la section centrale de la déviation, comprise entre la route Berthe (½ échangeur de la Forêt) et la R.N. 13 (échangeur de Cambolle).

Cette période sera mise à profit par le maître d'ouvrage routier pour engager les études de définition du projet et du dossier préalable à l'enquête loi sur l'eau.

Malgré l'abandon du forage de l'Hippodrome à moyen terme, tous les dispositifs prévus et décrits dans le dossier d'étude d'impact seront maintenus (fossés étanches, bassins de stockage et de traitement, GBA, banquettes filtrantes). Préalablement à la mise en service de l'infrastructure, un plan d'intervention avec des dispositifs d'alerte et de secours sera défini avec les différents services concernés (services techniques municipaux de la ville d'Evreux, service départemental d'incendie et de secours, D.D.A.S.S, gestionnaire de la voirie).

Les scénarii d'interventions pourront s'appuyer sur les résultats des études menées dans le cadre de la création de champs captants à Arnières-sur-Iton, qui prévoient notamment la simulation d'accidents polluants à partir de la future déviation.

Enfin, les périmètres de protection actuels seront révisés pour tenir compte de ces nouveaux aménagements et seront accompagnés d'un programme de protection de la ressource initié par le Préfet de l'Eure, avec les différents partenaires concernés. Ce programme prévoira la mise en place de pratiques agricoles raisonnées, plus soucieuses de prévention de risques de pollution et d'érosion à proximité des différents sites de prélèvement des eaux destinées à l'alimentation en eau potable.

Les prescriptions techniques permettront la réalisation de l'ensemble des travaux de la déviation sous réserve de suivre scrupuleusement un certain nombre de dispositions.

Les excavations seront réalisées de telle façon qu'il n'y ait aucune pénétration d'eau ou de substances contaminantes, et les remblaiements seront exécutés avec du matériau biologiquement et physiquement inerte. Le mode opératoire à suivre, s'appuiera sur les mesures concrètes mises en œuvre lors de la construction de l'autoroute A 29 dans le pays de Caux (vulnérabilité des captages) et la remontée du Pont de Normandie (aménagements spécifiques au droit des vallées de l'Orange et de la Morelle) et sera détaillé dans le cadre de l'enquête au titre de la « loi sur l'eau ».

2.- La traversée des champs d'expansion des crues de l'Iton

La Direction de la Nature et des Paysages demande de vérifier le dimensionnement des aménagements proposés dans l'étude ANTEA.

Cette étude s'est déroulée en deux phases. La première a permis le calage d'un modèle mathématique sur la base des lignes d'eau connues et calées altimétriquement pour un débit de crue de $14.8 \text{ m}^3/\text{s}$. C'est la valeur maximale mesurée au cours du mois de janvier 1995. Ce débit est considéré comme représentant une occurrence trentenaire par le service d'annonce des crues de l'Iton. Sur ces bases, les ouvrages ont été dimensionnés une première fois avec pour objectif le maintien d'une ligne d'eau identique à celle de la situation actuelle.

Par la suite, compte tenu de l'avancement du projet de P.P.R. sur l'Iton, il a été décidé de porter le débit de crue de référence à 40 m³/s, soit au delà de l'occurrence centennale retenue par le P.P.R. (35 m³/s).

Le débit de 35 m³/s a été estimé à partir de documents d'archives sur les crues de 1841 et 1881. Toutefois, ces archives ne suffisent pas à la définition des lignes d'eau pour un tel débit. De plus, l'urbanisation de ce secteur a évolué fortement depuis le siècle dernier.

En conséquence, dans l'attente de données complémentaires et de la validation du P.P.R., il a été choisi de pré-dimensionner le projet de franchissement sur la base du premier modèle et des données disponibles dans le P.P.R., tout en restant conscient du caractère perfectible de cette première approche.

Il est d'ailleurs bien précisé dans l'étude d'impact que :

« Ces résultats doivent être considérés comme un pré-dimensionnement des différents aménagements destiné à en vérifier la faisabilité, ceux-ci nécessitant un dimensionnement plus précis lors des études ultérieures au niveau projet ».

Les ordres de grandeur définis sont suffisants pour montrer qu'il est possible de réaliser une infrastructure respectant la transparence de la vallée avec des ouvrages de taille raisonnable et d'un coût qui ne remet pas en cause l'estimation globale du projet. La mission d'expertise a d'ailleurs partagé cette analyse :

« Faute de données plus précises, et par mesure de précaution, le débit de 40 m³/s a été retenu dans l'étude d'impact pour déterminer l'ouverture des ouvrages d'art à réaliser au dessus des divers bras de l'Iton, en vue de ne pas aggraver les conditions d'écoulement des crues dans le lit majeur.

Cette valeur est acceptable à ce stade de la procédure de D.U.P. » (chapitre I.4 page 12 du rapport de la mission).

Dans le cadre de ces études complémentaires restant à mener au stade de la définition du projet, une simulation d'un « scénario catastrophe » sera réalisée jusqu'à un débit de 80 m³/s, avec différents paliers de hauteur d'eau, au-dessus du niveau de référence observé au siècle dernier (40 m³/s). La mise en place d'un modèle bidimensionnel est envisagée pour examiner le comportement de la rivière notamment à la traversée des ouvrages de la déviation. Les résultats de ces études figureront dans le dossier d'incidence établi en application de la loi sur l'eau.

Quant à la position des points de rejets, elle sera définie en fonction des résultats des études en cours menées dans le cadre du nouveau schéma directeur d'alimentation en eau potable de la ville d'Evreux. Il sera tenu compte notamment de la position des nouveaux points de captages dans la vallée de l'Iton et des résultats des études relatives à la création de champs captants à Arnières-sur-Iton.

Enfin, le maître d'ouvrage routier initiera un travail universitaire sur le fonctionnement du bassin karstique de l'Iton, pour parfaire les connaissances dans ce domaine.

3.- La traversée de la forêt de la Madeleine

Il a été tenu compte de l'importance et du contexte particulier du massif forestier de la Madeleine attenant à la ville d'Evreux. L'enquête auprès des institutions et des usagers, réalisée pour le compte de la DDE de l'Eure, a mis en évidence les usages et les fréquentations de ce massif, ainsi que les attentes et les craintes des usagers suite à la mise en service de la future déviation Sud-Ouest.

L'avis de la Direction de la Nature et des Paysages relatif à la traversée du massif de la Madeleine se décompose en 4 sous thèmes :

- l'emprise du projet,
- le maintien de l'accessibilité et des échanges dans le massif de la Madeleine,
- les mesures compensatoires,
- le bruit.

a - L'emprise du projet

Le tracé a été défini pour limiter les emprises en réutilisant notamment au mieux la route Potier. Les contraintes géométriques du projet routier ne permettent cependant pas d'éviter quelques délaissés qui seront aménagés de façon à favoriser l'insertion paysagère du projet, comme entre la zone industrielle de La Madeleine et la future déviation.

Les études de projet permettront de minimiser ces délaissés.

Des dispositions constructives particulières ont déjà été prises lors de la définition de la géométrie de l'échangeur de la Forêt. Elles permettent, notamment au moyen d'un mur de soutènement, de réduire au minimum l'emprise de la bretelle d'entrée en direction d'Arnières-sur-Iton. Dans cette même logique, le rayon retenu pour la bretelle de sortie en venant d'Arnières a été minimisé. Aussi, il ne semble plus possible de diminuer l'emprise de l'échangeur de la forêt dans des proportions importantes.

La bretelle de sortie dans le sens Caen-Paris a été située en aval du passage supérieur de franchissement, pour rattraper sur la distance la plus courte possible la dénivelée entre le franchissement et la section courante. On profite ainsi au maximum de la rampe, qui présente une valeur constante de 5 %. Compte tenu de cet élément, la réalisation de cette bretelle en amont de l'ouvrage de franchissement augmenterait l'emprise du projet sur la forêt.

Concernant la position du bassin de traitement des eaux, une solution sera recherchée lors de l'étude de projet pour le placer si possible, en totalité ou en partie, en dehors du massif forestier. Une variante est actuellement étudiée, avec un rejet régulé dans le réseau d'assainissement de la commune d'Evreux. Cette solution permettrait alors de réduire l'emprise du bassin.

Il est demandé d'examiner la possibilité de maintenir la route Potier, en supprimant de manière concomitante les 2 demi-échangeurs avec la R.D. 55 et la zone industrielle de la Madeleine. Il est suggéré de rétablir au moins localement ce chemin Potier en risberme de la tranchée, et indiqué que dans ce cas, la plate-forme serait réduite.

Dans le projet soumis à enquête publique, entre les 2 points d'échange de la R.D. 55 et de la zone industrielle, le profil en travers adopté porte sur 2 chaussées de 3 voies, compte tenu de la pente de 5 % du profil en long.

La suppression des 2 demi-échangeurs ne permettrait (au mieux) que de supprimer la 3^{ème} voie dans le sens Paris-Caen.

Dans le sens Caen-Paris, cette 3^{ème} voie doit impérativement être conservée compte tenu de la pente visée supra. La commission d'enquête avait relevé dans son rapport que cette disposition était très favorable à la sécurité.

La mission d'expertise évoque l'idée de supprimer le demi-échangeur de la Forêt. L'utilité de ce demi-échangeur a été considérée comme incontestable par la commission d'enquête ; elle a même demandé de prendre les dispositions préparatoires en vue d'un éventuel doublement, qui interviendra au terme d'études ultérieures. La réalisation de cet échange nécessite sur le plan constructif une voie d'insertion (sens Z.I.-CAEN) sur plusieurs centaines de mètres ; dans le projet présenté cette voie d'insertion s'intègre dans la 3^{ème} voie descendante.

En parallèle de la suppression des 2 demi-échangeurs (RD. 55 et Z.I. la Forêt), la mission préconise le maintien de la route Potier afin de limiter l'emprise sur la forêt.

La suppression des 2 demi-échangeurs, si elle limite l'emprise au droit immédiat de ceux-ci, ne permet pas de réduire la largeur de la plate-forme routière et de la tranchée.

Le maintien de la route Potier conduirait au contraire à une augmentation de l'emprise sur la Forêt, puisqu'à une plate-forme de 6 voies (2 x 3 voies) seraient substituées deux plates-formes adjacentes et décalées en altimétrie, l'une de 5 à 6 voies (compte tenu de la voie d'insertion visée ci-dessus), l'autre de 2 voies (route Potier) avec un espace intermédiaire.

En effet, dans le projet de base, nous pouvons rechercher les possibilités de raidir les talus de la tranchée, en recourant à la mise en œuvre de murs adaptés.

Si une voie est construite en risberme, sur le plan constructif, des dispositions lourdes devront être mise en œuvre ; la seule plate-forme de la route Potier aura une largeur supérieure à la seule voie éventuellement récupérée sur la R.N. 13

Cette route ne peut être construite à l'aplomb immédiat de la déviation, sauf à recourir à l'édification de murs verticaux en béton armé dont l'impact dans le site serait très fort ; de plus le passage en surplomb obligerait la mise en place de dispositifs lourds de retenue qui accroîtrait encore l'impact visuel.

Par ailleurs, le maintien de la route Potier pose des problèmes aigus pour la mise en œuvre de franchissements prévus pour la grande faune, les cyclistes, les piétons et l'exploitation forestière.

Si la route Potier maintenue est construite en risberme dans la tranchée, la largeur de celle-ci sera supérieure à celle du projet ; par suite la longueur des franchissements sera supérieur.

Si la route Potier est construite au niveau du terrain naturel, ou les franchissements par la faune, les cyclistes, les piétons et l'exploitation forestière sont admis à niveau et alors se poseront assurément des problèmes de sécurité, ou les franchissements sont dénivelés et alors il convient de dégager un gabarit suffisant (4.85 m minimum) sur la voie ce qui induit pour les franchissements des profils en long peu attractif et des raccordements avec une emprise relativement importante sur la forêt.

Il est certain que le maintien de la route Potier induira un impact en terme d'insertion dans le site plus fort que le projet présenté. Ce constat a amené l'O.N.F a se prononcer contre le projet visant à rétablir la route Potier et à supprimer les deux ½ échangeurs (référence avis O.N.F du 19 juin 1999 visé page 20 du présent document).

Par ailleurs, en terme de nuisance phonique, il ressort comme plus aisé techniquement de traiter les effets de sources d'émission concentrées ; on peut donc considérer que le maintien de la route Potier, quel que soit le positionnement altimétrique (risberme ou niveau terrain naturel), induira un impact plus fort au niveau du bruit, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché.

Le ½ échangeur de la R.D. 55, situé au débouché aval de la route Potier est de type « trompette » et représente la typologie la plus répandue sur le réseau autoroutier concédé. Les règles de conception fournies dans l'instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (I.C.T.A.A.L), complétées des notes d'information plus récentes établies par le SETRA, ont servi de base au dimensionnement de l'ouvrage.

La sortie dans le sens Paris-Caen se présente sous forme d'une diagonale, plutôt qu'une boucle, qui présentait des avantages dans ce site à fortes contraintes, mais aussi une géométrie plus défavorable sur le plan de la sécurité. La longueur de la zone de décélération, située à l'amorce de la bretelle de sortie a été définie en tenant compte de la pente de section courante amont du projet. La longueur adoptée est ainsi de 60 % supérieure à celle retenue pour un projet de profil en long de pente nulle. Enfin, la partie aval de la zone de décélération et le reste de la bretelle, sont en rampe constante sur plusieurs centaines de mètres.

Les éléments retenus pour la conception du ½ échangeur permettent d'assurer un bon niveau de sécurité, au moins équivalent à celui d'une solution visant à rétablir la route Potier qui présenterait une géométrie équivalente à celle de la bretelle de sortie du ½ échangeur de la RD55, dans ce secteur.

Quant aux problèmes de ruissellement, ils seront traités conformément aux dispositions décrites dans le dossier d'étude d'impact, c'est-à-dire récupération des eaux de ruissellement par un dispositif étanche avant traitement et rejet. La mise en oeuvre de banquettes filtrantes au droit de l'échangeur sera étudiée dans le cadre du dossier « loi sur l'eau ».

b - Accessibilité et échanges dans le massif de la Madeleine

Le rétablissement des cheminements entre les massifs nord et sud est prévu par l'intermédiaire de deux ouvrages dans le dossier d'étude d'impact.

Le premier est inclus dans le demi-échangeur de la Forêt et permettra les liaisons piétonnes et les accès à la forêt pour les services d'entretien et de secours.

Le second ouvrage situé dans le prolongement de l'ancien chemin de Breteuil sera dimensionné pour le passage de la grande faune. Il pourra également être emprunté par les usagers de la forêt et les services d'entretien et de secours.

La création de ces deux ouvrages assurera notamment la continuité du circuit pédestre PR 19 B existant dans le massif de la Madeleine.

Ces dispositions apparaissent suffisantes pour rétablir la continuité entre les deux parties de cette forêt

En effet, les enquêtes effectuées lors de l'étude de projet ont montré que le mode d'utilisation de la forêt communale est très différent suivant la partie concernée.

Au Nord, il s'agit d'un bois renfermant plusieurs lotissements, au contact direct de la ville, qui s'apparente à un parc urbain accueillant un public très familial.

Au Sud, le caractère forestier bien plus marqué attire les randonneurs, les cueilleurs de champignons, les sportifs qui marquent leur préférence pour ces espaces plus vastes.

Dans ce contexte, ni les uns ni les autres ne cherchent à multiplier les traversées de la route existante pour se rendre dans l'une ou l'autre partie du massif.

En outre, le vallon relativement encaissé de cette route n'incite pas au franchissement sauf aux deux endroits précités, l'un bénéficiant du relief modéré à la naissance du vallon, l'autre d'un talweg entaillant perpendiculairement le vallon principal.

Toutefois, il est donné une suite favorable à la demande relative à la nécessité de séparer les flux faune, piétons et exploitation, sur le second ouvrage précité. Pour ce faire, deux solutions sont envisagées et feront l'objet d'un examen approfondi lors de l'étude de définition du projet, prenant en compte les avantages et inconvénients de chacune d'elles du point de vue des différentes fonctions de ces points, mais églament de leur intégration paysagère et de leur rôle « antibruit ».

La première solution consiste à construire deux ouvrages distincts dans ce secteur. Le premier sera destiné aux usagers de la forêt, et aux engins d'exploitation. Cet ouvrage sera raccordé à l'actuelle route Potier, coté nord du massif boisé et aux différents cheminements piétons existants coté sud. Le cheminement piéton sera encadré d'aménagements paysagers sur toute la longueur de la traversée de l'infrastructure. Le second ouvrage sera exclusivement réservé à la grande faune. Il conservera les dimensions de l'ouvrage prévu initialement (forme de diabolo 13-28 m).

Une seconde solution consiste à ne réaliser qu'un seul ouvrage, sur des bases identiques à celui décrit ci-avant. Il aura la forme d'un diabolo d'une largeur minimum de 50mètres

Ces études complémentaires seront engagées, en concertation étroite avec les représentants de l'O.N.F, la D.D.A.F de l'Eure, la D.I.R.E.N de Haute Normandie et la ville d'Evreux pour maintenir, voire améliorer, l'accessibilité de la forêt pour l'exploitation forestière, les promeneurs et les cyclistes.

c - Les mesures compensatoires

En vue de préserver la forêt d'Evreux, la procédure de classement en forêt de protection, engagée par la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du département de l'Eure va être poursuivie. La procédure de classement comprend le massif de la Madeleine (hors emprise de la déviation Sud-Ouest) mais également une partie de la forêt privée d'Evreux. L'objectif est d'engager l'enquête publique afférente après la D.U.P du présent projet.

La mise en place d'un plan pluriannuel d'accueil du public sera mise en œuvre par l'O.N.F. et la commune d'Evreux.

Le maître d'ouvrage initiera cette démarche dans le souci de rendre compatible l'ensemble des travaux destinés à maintenir les accès et les échanges dans le massif avec ce futur plan d'accueil. D'ores et déjà les premières analyses effectuées avec l'O.N.F ont permis de mettre en évidence l'insuffisance de places de parking aujourd'hui, et de faire une première approche des besoins dans ce domaine (cf. éléments de réponse avis ONF page 21).

Enfin, le maître d'ouvrage routier rappelle son engagement de compenser les surfaces déboisées par une surface double de boisements.

d - Le bruit

Pour minimiser le bruit, le projet est en déblai de hauteur supérieure à 5 m sur une bonne partie de la traversée. Toutefois, pour ne pas augmenter l'emprise sur la forêt, les talus seront fortement raidis, et équipés de parois absorbantes pour réduire encore les nuisances sonores.

D'autres solutions seront recherchées, dans le cadre d'une étude de bruit détaillée, pour ramener le niveau sonore significativement en-dessous du seuil de 60 décibels sur la surface la plus importante possible du milieu forestier du massif de la Madeleine.

L'abaissement du profil en long ne semble, a priori, pas souhaitable dans un souci de préserver la nappe phréatique. En conséquence, les solutions consistant en la mise en œuvre de dispositifs antibruit en bordure de l'assiette de l'ouvrage seront privilégiées.

4.- Le paysage et la proximité d'un établissement psychiatrique

La route nouvelle et ses abords feront l'objet d'une étude paysagère approfondie, précisant et complétant l'étude faite pour établir l'avant-projet sommaire (A.P.S.). Un soin particulier sera porté aux zones les plus sensibles notamment la traversée de la vallée de l'Iton et les abords de l'hôpital spécialisé de Navarre ainsi que les zones boisées. Des recommandations et principes d'action sur l'aménagement paysager de la déviation et des territoires des communes traversées seront arrêtés à l'issue d'une étude visant à définir un plan cadre d'évolution des paysages.

Ainsi ce projet vise à :

- rappeler les tracés du domaine de Navarre.
- Aménager les abords du contournement en empruntant le vocabulaire et les tracés du domaine de Navarre.

Dans le cadre de l'étude précitée, le passage au droit de l'hôpital psychiatrique fera l'objet d'un traitement visant à préserver au mieux son environnement.

Un éloignement plus important du tracé par rapport à l'hôpital n'apparaît malheureusement pas possible compte tenu des autres contraintes du secteur (relief, contraintes géométriques de la route).

Toutes les mesures seront donc prises, lors de l'étude du projet, pour que les nuisances sonores au droit de l'hôpital psychiatrique de Navarre induites par la déviation Sud-Ouest d'Evreux restent inférieures à celles imposées par les dispositions de l'arrêté du 5 mai 1995. Il est rappelé qu'au stade de l'étude d'avant projet menée par le CETE de Rouen et dont le dossier d'enquête fait état, ce niveau réglementaire est respecté.

⇒ Avis du 19 mai 1999 du Commandant de la Base Aérienne 105 d'Evreux.

DONNE acte à M le Commandant de la Base Aérienne 105 d'Evreux de son avis en précisant que :

Nous avons pris bonne note de l'avis technique favorable du Commandant de la Base Aérienne 105 d'Evreux et du caractère limité de l'ouverture à l'aviation d'affaires sur la base aérienne.

⇒ Avis du 2 mai 1999 de la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales de l'Eure.

DONNE acte à M le Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales de l'Eure de son avis en précisant que :

Il est pris bonne note de l'avis favorable de la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales de l'Eure et des réserves qui portent essentiellement d'une part sur l'alimentation en eau potable de l'agglomération d'Evreux, et d'autre part sur les nuisances sonores au droit de l'hôpital de Navarre.

1 - La ressource en eau de l'agglomération d'Evreux.

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 1 page 6.

2 - Les nuisances sonores

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 4, alinéas 3,4 et 5 page 16.

⇒ Avis du 3 juin 1999 de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du département de l'Eure.

DONNE acte à M le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt du département de l'Eure de son avis en précisant que :

Les éléments de réponse qui vont être apportés répondent également à l'avis initial du 13 juillet 1998, émis dans le cadre de l'instruction mixte ouverte au niveau central.

1.- Aménagement foncier et activité agricole

La déclaration d'utilité publique prévoira, comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, d'engager si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, une procédure pour remédier aux dommages créés pour la réalisation des travaux en cause (articles L 123-24 à L 123-26, L 352-1 et R 123-30 et suivants du code rural).

Des pré-études d'aménagement foncier seront lancées pour permettre aux commissions d'aménagement foncier de se prononcer sur l'opportunité ou pas d'un remembrement. A cette occasion, le Conseil Général de l'Eure, maître d'ouvrage des opérations de remembrement et la DDAF de l'Eure, en tant que maître d'œuvre, veilleront au respect du code rural.

Il est pris bonne note du souhait d'étendre le remembrement, prévu dans le dossier d'étude d'impact sur Parville, à la commune limitrophe de Gauville-la-Campagne. Toutefois, il est précisé que le financement correspondant pris en charge par le maître d'ouvrage se limitera aux secteurs perturbés sur ladite commune par l'infrastructure routière.

Les éventuels travaux liés aux réseaux de drainage et d'irrigation devront être examinés dans le cadre des prescriptions de la loi sur l'eau. De plus dans le cadre de ces études, un examen attentif des problèmes hydrauliques sera fait avec objectif de définir les recommandations en ce domaine selon les termes du décret du 27 janvier 1994.

Toutes les zones de dépôts nécessaires au chantier seront préférentiellement implantées sur les terrains acquis par le maître d'ouvrage ou, à défaut, sur les terrains d'autres propriétaires par voie de convention.

Afin de limiter le prélèvement sur les exploitations agricoles en cas de remembrement avec inclusion d'emprise, il sera demandé à la SAFER dans le cadre des conventions, de se porter acquéreur des terrains agricoles situés dans le périmètre perturbé par l'infrastructure.

Il est également pris bonne note de l'obligation de rétablir la circulation des animaux et des engins de toute nature ainsi que les accès aux parcelles agricoles et aux établissements agro-industriels.

A ce titre, l'itinéraire de substitution à la R.N. 13 entre Gauville, Parville et Evreux pour les véhicules non autorisés sur la voie express, bien que prévu dans son principe, n'est pas figuré dans sa totalité sur les cartes du dossier d'enquête.

Le tracé définitif de cet itinéraire est à l'étude avec les communes de Parville et Gauville de façon à assurer une desserte satisfaisante des activités agricoles concernés et des riverains tout en dissuadant les autres véhicules de continuer à traverser le centre bourg de Parville.

En l'état actuel des réflexions, le tracé définitif pourrait prendre la forme d'une branche supplémentaire sur le giratoire Sud de l'échangeur de Gauville reliant la R.N. 13 à l'entrée ouest de Parville, ce qui assurerait la continuité entre Gauville et Evreux en empruntant la R.D. 39, les deux giratoires de l'échangeur, la R.D. 31 et la R.N.13.

Enfin, dans le cadre des études de définition, il sera tenu compte du souhait de nombreux pétitionnaires de voir réduite l'emprise de l'échangeur de Parville Ouest sur le parcellaire agricole, tout en maintenant un niveau de confort et de sécurité pour les usagers.

2 - Forêts

2.1- Le bois du Roi

Le tracé retenu traverse le bois du Roi sur une longueur d'environ 150 m. Le chemin rural situé en lisière Sud du Bois sera rétabli pour maintenir les échanges. De même, dans le cadre des mesures réductrices des impacts environnementaux du projet de déviation, la construction d'un ouvrage passage pour gros gibier a été envisagé, pour maintenir une liaison entre les deux parties du Bois du Roi suite à la coupure engendrée par la nouvelle infrastructure. Toutefois, l'intérêt même d'un tel ouvrage a été mis en doute par des représentants de l'ONF, DIREN et DDAF du département de l'Eure lors de réunions de travail.

La partie isolée du bois située au Nord-Ouest de l'hôpital psychiatrique et à l'Est de la nouvelle infrastructure, ne présente qu'une superficie de l'ordre de 10 hectares ; par la suite la probabilité de fréquentation par la grande faune ressort comme limitée.

Par ailleurs, au titre des mesures compensatoires, il est prévu de renforcer l'espace boisé à l'ouest de l'infrastructure, notamment en procédant à des plantations dans le vallon de la Queue d'hirondelle, mesure qui participerait en outre à la protection du captage d'eau potable envisagée par la commune d'Evreux dans ce secteur.

Les dispositions envisagées pour l'extension de l'espace boisé à l'ouest du projet ont conduit à faire évoluer les orientations adoptées initialement. Il est donc apparu judicieux, notamment dans un souci de bonne gestion des deniers publics, de renoncer à cette construction. Le montant correspondant à ces travaux sera intégré dans l'enveloppe des mesures compensatoires à mettre en oeuvre dans le massif de la Madeleine.

2.2- Le massif de la Madeleine

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 3 page 11.

Il est également pris bonne note du souhait de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de l'Eure que :

- le boisement compensatoire d'une surface au moins égale au double de celle soustraite par le projet, soit réalisé dans la mesure du possible, en continuité des massifs existants. L'Office National des Forêts, qui agit pour le compte de la commune d'Evreux sera consulté pour le choix des essences et des pratiques culturales à adopter dans le cadre du reboisement.
- soit conduit à bonne fin la procédure de classement en forêt de protection du massif de la Madeleine.

4 - Impact sur la gestion des eaux superficielles et la protection contre les inondations de l'Iton

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 2 page 9.

5 - Impact sur l'alimentation en eau potable de l'agglomération d'Evreux

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 1 page 6.

⇒ Avis du 15 juin 1999 de l'Office National des Forêts, Région de Haute-Normandie.

DONNE acte à M le Directeur de l'Office National des Forêts, Région de Haute-Normandie de son avis en précisant que :

Il est pris bonne note de l'avis et des souhaits de l'Office National des Forêts qui portent sur les thèmes suivants :

- le niveau sonore en forêt

- passages supérieurs
- accessibilité
- accueil du public
- classement en forêt de protection
- compensations boisées
- délaissés le long de la zone industrielle

1.- Niveau sonore

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 3d page 16.

2.- Passage supérieur

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 3b page 14.

3.- Accessibilité

Il est pris note du souhait de l'Office National des Forêts de ne pas retenir la solution consistant à la suppression des ½ échangeurs de la Forêt et de la R.D. 55, aux motifs d'un surcroît de bruit, d'une augmentation de l'emprise et d'une gêne pour la traversée de la déviation au niveau des passages supérieurs.

Les cheminements nécessaires à l'exploitation de la forêt et à l'accès des parkings seront examinés dans le cadre des études complémentaires (cf. chapitre 3-b dernier alinéa page 14 du présent document), qui comprendront un volet spécifique consacré à l'avenir de la partie Nord du massif de la Madeleine.

Enfin, la demande de raccorder la route Berthe à l'échangeur de la Forêt (au pied de la zone industrielle) et la route Rohan à la route Berthe, sera prise en compte au stade de l'étude du projet.

4.- Accueil du public et compensations boisées

il est pris acte de la demande l'Office National des forêt de créer ou rétablir trois parkings :

- au niveau de la Sablière (route de Breteuil) - 40 à 50 places
- au droit de l'échangeur de la Forêt - 15 à 20 places
- à Arnières-sur-Iton, à l'entrée de la Forêt au Sud-Ouest le long de la voie d'accès à l'échangeur de la R.D. 55 - 10 à 15 places.

L'aménagement de nouvelles places de parking en quantité insuffisante aujourd'hui pourra rentrer dans le cadre d'un plan pluriannuel d'accueil du public, dont la mise en place pourra être mise en œuvre par la Ville d'Evreux, propriétaire des lieux et de l'O.N.F. en tant que gestionnaire.

Le maître d'ouvrage initiera cette démarche dans le souci de rendre compatible l'ensemble des travaux destinés à maintenir les accès et les échanges dans le massif avec ce futur plan d'accueil.

Enfin, le maître d'ouvrage routier rappelle son engagement de compenser les surfaces déboisées par une surface double de boisements.

5.- Classement en forêt de protection

Cf. éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 3c, 1^{er} alinéa page 15.

6.- Délaissés le long de la zone industrielle

Il est pris bonne note du souhait de l'O.N.F que soient réduits le plus possible les bois isolés par la déviation et situés entre celle-ci et la zone industrielle, pour cause d'une utilisation difficile par le public et les gestionnaires de la forêt. Ce souhait sera pris en compte dans le cadre des études de projet (voir éléments de réponse avis D.I.R.E.N, chapitre 3a page 10).

Clôture de conférence

Il est pris acte des observations des membres conférents, lesquelles ne mettent pas en cause le principe des travaux.

En conséquence, l'instruction mixte à l'échelon local ouverte le 11 février 1999 peut être déclarée close.

21 JUIN 1999

LE PREFET DE L'EURE

