

06 JUL 1999

Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Direction  
des Routes

Sous-direction  
des Investissements  
Routiers.

Télécopie  
01.40.81.19.92

Bureau des  
Opérations Urbaines

Affaire suivie par  
Marc FORTI  
☎ : 01.40.81.88.91

NRM : RLT/275  
E9C27B  
C98-00919

## Instruction mixte à l'échelon central

### RN 13 - Déviation sud-ouest d'Evreux

#### Procès verbal de la conférence

Conformément aux textes suivants :

- loi n° 52-1265 du 29 novembre 1952 modifiée sur les travaux mixtes,
- décret n° 55-1064 du 4 août 1955 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de la dite loi ;
- arrêté interministériel du 28 mai 1957 modifié relatif à la désignation des membres des conférences mixtes à l'échelon central ;

le directeur des routes a ouvert le 6 mai 1998 la conférence mixte à l'échelon central relative aux travaux ci-après désignés.

#### I - Objet de l'opération

La ville d'Evreux se situe au carrefour des RN 154 et RN 13. La déviation de la RN 154 par l'est est réalisée.

La déviation de la RN 13 par le sud est réalisée pour sa partie sud-est. La partie sud-ouest fait l'objet du présent dossier.

L'aménagement de la déviation sud-ouest d'Evreux a pour objectif principaux

- d'assurer la continuité vers l'ouest du trafic de transit est-ouest,
- 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'Evreux et les traversées d'agglomération périurbaines.

## **II - Membres conférents**

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

- le général d'armée, chef d'Etat-major de l'armée de terre,
- le directeur de l'infrastructure de l'air,
- le directeur des services financiers au ministère de la défense,
- le délégué général pour l'armement,
- le contrôleur financier au ministère de l'équipement,
- le directeur général des collectivités locales,
- la directrice de la nature et des paysages,
- le directeur des transports terrestres,
- le directeur de la défense et de la sécurité civiles,
- le directeur général des impôts,
- le directeur de l'espace rural et de la forêt,
- le haut fonctionnaire de défense,
- le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction,
- le directeur des postes et des télécommunications,
- le directeur de l'architecture,
- le directeur du patrimoine,
- le directeur général de la santé,
- le chef du service des bases aériennes.

## **III - Avis des membres conférents**

**Ont donné leur accord sans réserve**

- le contrôleur financier au ministère de l'équipement,
- le délégué général pour l'armement,
- le directeur de l'infrastructure de l'air,
- le général d'armée, chef d'Etat-major de l'armée de terre,
- le directeur des postes et des télécommunications,
- le directeur des services financiers au ministère de la défense.

Le directeur général des collectivités locales et le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction n'ayant pas répondu, malgré plusieurs lettres de rappel, leur avis est réfuté favorable.

**Ont donné leur accord en formulant des observations**

- le directeur général des impôts indique que le dossier fait apparaître un coût des acquisitions foncières et frais annexes chiffré à 33,4 MF TTC alors que l'estimation domaniale fait ressortir un coût de dépossession foncière qui s'établit à 34 MF HT et que les frais annexes doivent être dissociés du poste acquisitions foncières proprement dit.

*Le montant de l'estimation globale et sommaire des domaines est réputé hors taxes, mais il correspond bien aux sommes à verser réellement aux expropriés, du fait qu'il n'y a pas application de la TVA.*

*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'APS 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.*

*L'appréciation sommaire des dépenses d'acquisitions foncières et de frais annexes, fixée à 33,4 MF, se décompose 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).

*Elle est cohérente avec l'estimation fournie par le service des domaines.*

- le chef du service des bases aériennes précise que le futur tracé de la déviation d'Evreux se situe sous les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Evreux-Fauville et à proximité des servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles, du centre d'Evreux. Il demande, en conséquence, que le projet tienne compte des contraintes induites par cette plate-forme et respecte les servitudes précitées qui ont fait l'objet d'une approbation ministérielle respective les 9 juin 1972 et 31 juillet 1997.

Par ailleurs, il signale que cet aérodrome ayant pour affectataire principal le ministère de la défense (armée de l'air), il convient de solliciter son avis.

*La seule partie du projet concernée par les servitudes aéronautiques de dégagement et les servitudes radioélectriques se situe au niveau de l'échangeur du Coudray.*

*Cet échangeur commun aux projets de déviation d'Evreux et de mise à 2 fois 2 voies de la RN 154 entre Evreux et Nonancourt a déjà fait l'objet d'un examen des services de l'armée de l'air dans le cadre de l'IMEC du dernier projet cité. Il n'a pas d'incidence sur le domaine aéronautique.*

- **Le haut fonctionnaire de défense**, donne un avis sans objection au projet, en précisant toutefois, l'existence de trois installations classées soumises à autorisation préfectorale ainsi que de canalisation de transport et de distribution de Gaz de France dans la zone concernée par l'étude.

*Il est pris note de ces informations.*

- **Le directeur de la défense et de la sécurité civiles**, fait part des observations suivantes

#### 1- Phase d'avant-projet détaillé (APD)

La direction départementale des services d'incendie et de secours (DD SIS) de l'Eure, devra être associée aux travaux d'APD afin d'arrêter précisément les points suivants devant être pris en compte.

Accessibilité des secours dans les deux sens et en tout point de la RN 13, de ses bretelles d'accès, de ses points d'échange, de ses accès à la forêt de la Madeleine et de ses ouvrages d'art.

Maintien de l'accessibilité des secours, dans des délais raisonnables, aux zones riveraines sachant que la mise en place d'un terre plein central (TPC) peut dans certains cas augmenter sensiblement les délais d'acheminement. A ce titre, il sera examiné avec la DD SIS si des accès de service supplémentaires doivent être prévus en des points particuliers.

Mise en place des dispositifs antipollution afin de limiter les conséquences d'un accident de transport de matières dangereuses ou de l'utilisation de mousses d'extinction qui ne peuvent en aucun cas être rejetées directement en milieu naturel.

Mise en place des moyens d'alerte (bornes d'appel d'urgence) et de secours et de lutte contre l'incendie (hydrants ou réserves d'eau) le long de la RN 13 ou modifications au réseau existant.

Mise en place en des endroits particuliers de glissières démontables afin de permettre l'évacuation par l'autre chaussée en cas d'interruption totale de la circulation de la voie impliquée par un accident.

Par ailleurs, cette direction devra être destinataire des plans des ouvrages d'art et des points d'échange prévus.

## 2- Phase chantier

Afin de faciliter l'intervention des services d'incendie et de secours, il conviendra de se conformer aux prescriptions suivantes

La société adjudicataire des travaux présentera les chantiers à la DDSIS et lui remettra un plan général de sécurité et de protection de la santé précisant tous les éléments destinés à permettre une distribution permanente et efficace des secours.

La date de début des travaux devra lui être communiquée un mois à l'avance de sorte qu'elle puisse diffuser les consignes particulières du plan susmentionné.

Cette direction devra être informée de l'état d'avancement des travaux et des dispositions particulières de circulation routière (accès de service, plan des itinéraires empruntés par les véhicules de chantier, déviations, limitations de hauteur...).

## 3- Phase exploitation

Le plan de secours spécialisé départemental autoroute/route express sera modifié (ou réalisé) avant l'ouverture au public de la nouvelle section.

## 4- Munitions et explosifs issus des derniers conflits

Monsieur le chef du centre interdépartemental de déminage de la région Haute-Normandie fait état de la présence en surplomb et à proximité immédiate de la future infrastructure d'un ancien dépôt de munitions allemand connu depuis 1972.

De par ses caractéristiques et son implantation, ce dépôt peut menacer, semble-t-il d'une manière non négligeable, la sécurité des personnes tant pendant les travaux qu'en phase ultérieure d'exploitation si aucune mesure n'est prise.

En conséquence, il est incontournable que ce problème important trouve une solution (dépollution ? modification de tracé ? ...) en préalable à la phase de travaux.

*Il est pris bonne note de ces demandes, auxquelles il est apporté les réponses suivantes*

### *1- Mesures concernant les services de secours*

*La direction départementale des services d'incendie et de secours (DD SIS) de l'Eure sera associée à l'étude du projet pour les questions d'alerte, de secours et de dispositifs antipollution.*

#### *1.1- Phase projet (anciennement dénommée avant-projet détaillé-APD)*

*Une concertation sera engagée à ce stade des études avec le SDIS. 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.*

### *1.2- Phase chantier*

*Les dossiers de consultation des entreprises prévoient la fourniture par l'entreprise adjudicataire d'un « plan de secours en phase chantier ».*

*Le maître d'œuvre routier s'engage à informer le SDIS 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.*

### *1.3- Phase exploitation*

*Le maître d'œuvre routier veillera à ce que le plan de secours spécialisé (PSS) soit arrêté, en concertation avec les services concernés, avant l'ouverture au public de l'infrastructure.*

## *2- Mesures liées aux munitions et explosifs issus des derniers conflits*

*Le projet proposé passe effectivement à proximité de l'entrée d'une marnière abritant un ancien dépôt de munitions, connu depuis plus de 25 ans par de nombreux ébroïcien.*

*Dans ce secteur, le tracé retenu utilise un talweg existant pour minimiser les terrassements et l'emprise sur la forêt. Il passe ensuite, après avoir franchi la voie SNCF, entre deux groupes d'habitations situées de part et d'autre de l'infrastructure.*

*En conséquence, il n'est pas envisageable de modifier le tracé de façon importante.*

*Les études actuelles montrent que l'emprise des travaux routiers n'atteindra pas la marnière précitée. Le maître d'œuvre routier s'est en effet efforcé, compte tenu des contraintes géométriques évoquées ci-avant, de s'éloigner de cette grotte doublement sensible au titre des explosifs et des chauve-souris qu'elle abrite.*

*Afin de renforcer la sécurité des abords, l'intérêt d'une dépollution de l'entrée du site, préalablement au début des travaux, sera étudié avec les services de la préfecture de l'Eure et du centre interdépartemental de déminage de la région Haute-Normandie, lors des études de niveau projet.*

*Enfin, pour le reste du tracé, le service de la protection civile (SPC) de l'Eure sera systématiquement alerté des découvertes éventuelles au cours du chantier dans les plus brefs délais.*

*La présence de ces explosifs pose un problème de sécurité publique, indépendamment du projet de la nouvelle infrastructure. A ce titre, il conviendrait qu'une solution préservant la sécurité des personnes soit mise en œuvre dans les meilleurs délais, sans attendre le début des travaux du futur chantier routier.*

- **Le directeur de l'architecture** indique que le projet concerne une zone sensible du paysage de la vallée de l'Iton et devra y être intégré de façon satisfaisante, et souhaite qu'une étude spécifique paysagère soit effectuée en ce sens. Il demande à être informé des conditions de réalisation de cette étude.

*L'ensemble du projet fera l'objet d'une étude paysagère approfondie lors des études de projet, notamment au droit de la traversée de la vallée de l'Iton et de l'hôpital spécialisé de Navarre. Pour ce faire, il s'appuiera sur une étude visant à définir un plan cadre d'évolution des paysages, fixant un certain nombre de recommandations et de principes d'action sur l'aménagement de la déviation et des territoires des communes traversées.*

*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.*

- **Le directeur du patrimoine** signale que le tracé S1 retenu coupe le site de l'ancien château de Navarre, construit par Jules Hardouin-Mansart et les vestiges du parc ordonné par Le Nôtre et que, compte tenu de l'intérêt d'art et d'histoire de ce lieu, sa protection au titre des monuments historiques est envisagée par la direction régionale des affaires culturelles de Haute-Normandie.

Concernant l'archéologie, il précise que la partie du dossier d'enquête consacrée à l'état initial résulte des données sur la préservation de vestiges archéologiques jusqu'en 1992, que depuis, les connaissances ont notablement progressé, en particulier à la suite des opérations archéologiques menées sur la déviation sud-est d'Evreux et sur le tracé de la RN 154.

C'est pourquoi il souhaite que soit prévue une reconnaissance par sondages préalables de la zone concernée par le projet. Cette évaluation archéologique permettra de déterminer les fouilles archéologiques qui s'avéreront nécessaires en vue d'assurer la protection et l'étude du patrimoine qui comprendront des travaux de terrain et des travaux de mise en forme des données.

Il indique que la définition des prescriptions scientifiques, la validation ainsi que le contrôle de l'exécution des opérations archéologiques relèveront de la compétence de la direction régionale des affaires culturelles de Haute-Normandie, service régional de l'archéologie, avec lequel le maître d'ouvrage devra prendre contact.

Il rappelle enfin, que conformément à l'article 14 du titre III de la loi du 27 septembre 1941 modifiée en 1945, toute découverte fortuite de vestiges immobiliers présentant un caractère archéologique devra, sans délai, être déclarée au service régional de l'archéologie compétent, et que toute destruction, mutilation, dégradation ou détérioration de découverte archéologique est passible des peines portées à l'article 257 du code pénal.

*Il est pris bonne note de ces informations. Il est précisé que le tracé retenu traverse le site de l'ancien domaine de Navarre qui fut un lieu d'intérêt historique local et régional mais n'a depuis fait l'objet d'aucune protection réglementaire. Il ne reste pratiquement plus rien du château et du parc du XVIIIème remplacés aujourd'hui par un hippodrome et une prairie.*

*Toutefois, les études d'aménagement qui ont été réalisées dans ce secteur, et dont les conclusions sont présentées dans l'étude d'impact, prennent en compte l'histoire et la géographie des lieux et visent à reconquérir le domaine de Navarre dans une dimension paysagère patrimoniale soucieuse du passé.*

*L'intention de mise en œuvre d'une protection au titre des monuments historiques affichée par la direction régionale des affaires culturelles de Haute-Normandie n'était pas connue localement à ce jour et n'a notamment pas été signifiée par l'architecte des bâtiments de France (ABF), chef du service départemental de l'architecture.*

*Concernant le patrimoine archéologique, une reconnaissance par sondages préalables sera réalisée dans la zone concernée par le projet. Un projet de convention sur les moyens scientifiques et techniques à mettre en œuvre sera soumis à la direction régionale des affaires culturelles de Haute-Normandie.*

- **Le directeur des transports terrestres**, indique qu'au titre des transports par voies navigables, le projet n'appelle aucune observation. Au titre des transports ferroviaires, il fait part des observations suivantes.

Il indique que le tracé retenu propose, sur la commune d'Arnières-sur-Iton, le franchissement par un pont rail de la ligne Mantes-Cherbourg dont les caractéristiques essentielles du segment de ligne concerné sont les suivantes :

- électrification en 2 fois 25 kV mise en service en juin 1996 ;



- voies ferrées modernisées, du groupe UIC 5 (LRS sur traverses béton de 1987 voie 1 et sur traverses bois de 1960 voie 2) posées sur une plate-forme en léger remblai à flan de coteaux ;
- la vitesse limite pratiquée est de 160 km/h y compris à contre-sens (IPCS) ;
- en 1997, on a dénombré 41 circulations par sens dont 20 trains de voyageurs, soit un débit journalier moyen total de 82 circulations sur l'axe entre Evreux embranchement et Serquigny ;
- environ 5210 voyageurs au total empruntent la ligne par jour.

Il souhaite, compte tenu de l'importance des études à réaliser préalablement au démarrage des travaux, que le maître d'ouvrage des travaux routiers se mette au plus vite en rapport avec Réseau Ferré de France (RFF) qui assurera la maîtrise d'ouvrage des opérations réalisées sur les emprises ferroviaires, afin qu'ils puissent formaliser, par voie de convention, leurs rapports.

Sur la base de cette convention, RFF pourra alors confier à la SNCF le mandat nécessaire au suivi et à l'exécution des études techniques et travaux de l'ouvrage d'art.

Il attire l'attention sur l'importance du trafic de cette ligne ferroviaire, et la nécessité d'en perturber le moins possible les circulations, ainsi que sur l'ampleur et le coût des études préalables nécessaires à la réalisation du pont-rail, dont la SNCF, direction de Rouen, a étudié trois solutions techniques pour la construction du pont-rail ainsi que leurs conséquences sur le maintien de l'exploitation ferroviaire.

De ces études, il ressort que les contraintes d'exploitation ferroviaires influent fortement sur le coût de l'opération et doivent faire l'objet d'une étude de faisabilité et d'une évaluation économique avant de participer au choix de la solution technique retenue. De plus, l'ensemble des dispositions relatives aux travaux et à l'exploitation ferroviaire devra faire l'objet d'une programmation très en amont (au moins 4 ans) de façon à permettre, en particulier, l'établissement des itinéraires de substitution pendant les périodes d'interruption du trafic.

Il indique également qu'il sera très difficile de maintenir pendant ces travaux la circulation sur VC 83 ainsi que sur la RD 55. De plus, la partie de l'échangeur n° 3 avec une bretelle de part et d'autre de la voie ferrée impose une coordination complète entre les travaux routiers et ferroviaires.

Il précise que le coût des études relatives au maintien de la circulation ferroviaire ainsi que des mesures d'exploitation qui résultent pour la SNCF de la construction de l'ouvrage, seront à la charge du maître d'ouvrage de l'opération routière.

De même, celui-ci devra prendre en charge toutes les études nécessaires, la totalité du coût de la réalisation de l'ouvrage, et supporter les manques à gagner pour RFF qui en résulteront, en particulier les pertes de redevances liées aux interruptions de trafic.

*Conformément à ces recommandations, toutes les dispositions techniques seront recherchées en vue de limiter les incidences sur la circulation ferroviaire.*

*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 RFF et le maître d'ouvrage définira précisément les caractéristiques techniques, la programmation de l'opération et le remboursement des frais de la SNCF.*

**- Le directeur général de la santé fait part de ses constatations :**

« Le contournement de l'agglomération d'Evreux correspond à des nécessités d'urbanisme et d'économie mais le tracé retenu ne manquera pas d'avoir un impact environnemental non négligeable. En effet, cette déviation traverse les périmètres de protection rapprochée des captages pour l'alimentation en eau potable de la ville. Un tel chantier d'aménagement routier ne pourra qu'accroître considérablement la vulnérabilité des captages, notamment pendant la phase d'exécution des travaux.

Actuellement, les forages de l'hippodrome et de Chenappeville constituent les seules ressources en eau potable pour les habitants d'Evreux et des communes environnantes, soit une population de 60000 personnes. En cas d'altération de la qualité de ces ressources, aucun autre approvisionnement n'est aujourd'hui envisageable. En effet, des recherches ont été menées dans différents secteurs mais n'ont pas permis d'aboutir à la création de nouveaux captages.

De plus, en raison du contexte particulièrement sensible de l'alimentation en eau potable, des prescriptions techniques restrictives ont été définies par l'hydrogéologue agréé lors de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) le 29 février 1988. Un certain nombre d'interdictions ont été introduites dont notamment :

- les travaux d'excavation,
- les apports d'eaux de ruissellement et de tout autre rejet.

Si l'on devait procéder à une levée des contraintes et donc à une révision de la DUP, cette opération créerait un fâcheux précédent en jetant un discrédit sur les rapports établis lors des procédures découlant de l'article L.20 du code de la santé publique.

Par ailleurs, la zone considérée est sujette à de fréquentes inondations par remontée de la nappe en période hivernale. Ceci peut notablement réduire l'efficacité des dispositifs techniques compensatoires de traitement ou de confinement envisagés et ralentir les interventions nécessaires en cas de pollution accidentelle. »

Il demande donc, bien que des mesures préventives, à la fois techniques et organisationnelles, soient prévues, qu'un hydrogéologue agréé, désigné par le préfet, puisse

- évaluer l'impact du projet sur les ressources en eau,
- juger de la compatibilité de l'ouvrage avec les servitudes prescrites par la DUP initiale.

Il indique que, sans anticiper sur l'avis de cet expert, la recherche d'une ressource de substitution devient une priorité, en sachant qu'elle devra être opérationnelle et à même de satisfaire l'intégralité des besoins en eau potable avant le démarrage des travaux. Il ajoute que le tracé ne devra pas traverser le périmètre de protection de cette nouvelle ressource.

Concernant les autres nuisances que pourrait engendrer ce projet, il insiste sur la présence de l'hôpital psychiatrique de Navarre qui sera à moins de 200 mètres du futur tracé et demande que soient prévues des mesures de réduction des nuisances sonores que le projet ne manquera pas d'engendrer.

*Il est pris bonnes notes de ces demandes auxquelles les réponses suivantes sont apportées :*

#### *La qualité de l'eau*

*Comme cela a été indiqué dans l'étude d'impact, l'hydrographie est bien une contrainte majeure pour le projet et la définition d'une solution alternative aux 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 SNCF 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.*

*Ainsi, dès 1992, le conseil municipal a adopté un contrat d'agglomération liant la ville d'Evreux à l'Agence de l'Eau.*

*Ce contrat prévoit notamment*

- la diversification de la ressource sur la zone sud (réalisation de forages sur la Queue d'Hirondelle) ;*
- la réalisation de réserves foncières et de forages d'essais sur la zone nord ;*
- l'interconnexion des productions et des distributions.*

*Les délibérations de la ville d'Evreux prises entre 1994 et 1997 ainsi que les dossiers de prospection établis en 1992 et 1996 par le bureau d'études Géotherma attestent de l'évolution du dossier et se traduisaient par les deux projets suivants :*

- la mise en exploitation dans les meilleurs délais des forages de la Queue d'Hirondelle avec une production potentielle de 6000 m<sup>3</sup>/j. ;*
- l'interconnexion des captages de l'hippodrome et de Chenappeville sur une bâche de reprise commune, avant une redistribution vers les réseaux. Une partie de ces travaux est en cours de réalisation.*

*Toutefois, le dispositif d'AEP de la ville d'Evreux, malgré ces nouveaux aménagements, ne permet pas d'assurer une sécurité suffisante, que la déviation soit réalisée ou pas.*

*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 directeur 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 en deux phases*

- 1<sup>ère</sup> phase, à court et moyen terme, avec la réalisation de captages dans le vallon de la Queue d'Hirondelle, et sur la commune d'Arnières aux lieux dit de la Côte au Buis et de Bérengeville ;
- 2<sup>ème</sup> phase, à plus long terme, avec la réalisation de captages dans le secteur nord de Gravigny et à Houetteville.

*La municipalité d'Evreux s'est par ailleurs engagée par délibération en date du 27 mai 1999, à mettre en service les nouveaux captages prévus dans la 1<sup>ère</sup> phase du schéma directeur d'alimentation en eau potable avant le début de l'année 2003. 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.*

*Pendant toute la phase préalable à la mise en service de ces nouveaux captages, le maître d'ouvrage routier ne réalisera pas de travaux dans la section centrale de la déviation, comprise entre la route Berthe (1/2 échangeur de la Forêt) et la RN 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 prescrite par la 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 mis en œuvre et défini avec les différents services concernés (services techniques municipaux de la ville d'Evreux, service départemental d'incendie et de secours, DDASS, service gestionnaire de la voirie). Les scénarii d'interventions pourront s'appuyer sur les résultats de la campagne de sondages en cours à Arnieres-sur-Iton, qui prévoit notamment la simulation d'accidents polluants à partir de la future déviation.*

*Enfin, les périmètres de protection seront révisés pour tenir compte de ces nouveaux aménagements et seront accompagnés d'un programme de protection de la ressource, initiée par le préfet de l'Eure, avec les différents partenaires concernés. Il prévoira la mise en place de pratiques agricoles raisonnées, plus soucieuses de prévention des risques de pollution et d'érosion à proximité des nouveaux périmètres de protection et sur l'ensemble des bassins d'alimentation 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 des matériaux biologiquement et physiquement inertes. Le mode opératoire à suivre s'appuiera sur les mesures concrètes mises en œuvre lors de la construction de l'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.*

#### Les nuisances sonores

*Toutes les mesures seront 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.*

**- La directrice de la nature et des paysages a, dans un premier courrier, donné un avis défavorable au projet, après avoir présenté ses observations.**

Suite à cet avis défavorable, une mission d'expertise diligentée par le conseil général des ponts et chaussées et la mission d'inspection spécialisée de l'environnement, a été mise en place.

Compte tenu des recommandations émises à l'issue de cette mission, la directrice de la nature et des paysages a donné un nouvel avis, favorable, à la condition expresse de disposer préalablement à la clôture de l'instruction mixte, de la délibération du conseil municipal d'Evreux s'engageant à mettre en œuvre les dispositions concernant l'alimentation en eau potable préconisées par la mission d'expertise. Cette délibération, prise le 27 mai 1999, a été communiquée à la directrice de la nature et des paysages.

Les observations exprimées dans ses avis sont les suivantes

La comparaison entre les variantes nord et sud aurait mérité d'inclure un examen de leurs conséquences respectives sur les déplacements intérieurs à l'agglomération d'Evreux et sur les opérations de requalification de la RN 13 ou d'accompagnement consécutives à la mise en service de la déviation afin d'asseoir le choix du maître d'ouvrage.

Les principaux impacts du tracé sud sur l'environnement concernent

- la ressource en eau de l'agglomération d'Evreux

Il s'agit de la préoccupation majeure soulevée par ce projet.

Le tracé passe au droit d'une zone de captage d'eau potable (26 600 m<sup>3</sup>/j en moyenne), en bordure d'une zone de protection immédiate et à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée. Cette ressource qui appartient à la ville d'Evreux, exploitée en régie directe, est l'unique point d'approvisionnement de l'agglomération. Ces captages sont protégés par des périmètres de protection dont la déclaration d'utilité publique a été approuvée en mars 1988.

La mise en œuvre de mesures de protections exceptionnelles contre les risques de pollution chronique ou accidentelle ayant comme origine l'exploitation de la route, n'exclut pas le risque zéro, malgré des investissements importants qui peuvent être consentis.

Compte tenu du risque et de l'enjeu que représente cette ressource en eau potable, la municipalité d'Evreux devra, à terme, disposer de la totalité de la ressource actuellement disponible à partir de nouveaux points d'approvisionnement ou par interconnexion afin d'assurer l'alimentation en eau potable de la population, en cas d'arrêt du champ captant de l'hippodrome, par pollution accidentelle.

La municipalité d'Evreux devra mettre en place les moyens nécessaires, pour disposer de ressources de substitution à celle du captage de l'hippodrome préalablement au démarrage des travaux de la section centrale de la déviation, comprise entre la route Berthe et l'échangeur de Cambolle.

Ceux-ci ne pourront être autorisés au titre de l'article 10 de la loi sur l'eau qu'après la mise en service de ces nouveaux captages. Les études actuelles permettent d'avancer que ceux-ci pourraient être satisfaits par un forage dans la vallée de l'Iton, en amont du captage de Chenappeville et un forage dans le site de la Queue de l'Hirondelle.

Les périmètres de protections devront être révisés. Ils devront être accompagnés d'un programme de protection de la ressource élaboré avec les différents partenaires concernés, notamment par la mise en place de pratiques agricoles raisonnées, plus soucieuses de prévention des risques de pollution et d'érosion à proximité des nouveaux périmètres de protection et sur l'ensemble des bassins d'alimentation des différents sites de prélèvement des eaux destinées à l'alimentation en eau potable.

En complément à la mise en place à court terme de ces dispositions, il convient simultanément d'élargir le champ de recherche de nouvelles ressources, en engageant dès à présent des études de prospection sur le plateau au nord d'Evreux (site de Gravigny) et si nécessaire des recherches plus éloignées (vallée de l'Eure par exemple), de préférence en coopération avec les communes de la périphérie d'Evreux dont l'alimentation en eau potable mérite d'être sécurisée.

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

Dans une première étude, le bureau d'études ANTEA avait sous-estimé le débit de la crue utilisée pour la modélisation. L'étude hydraulique « complémentaire » conclut à la nécessité d'agrandir les ouvrages de décharge, mais surtout de recalibrer le lit mineur, ce qui est à proscrire.

De plus, ANTEA écrit que le modèle n'a pu être calé pour  $40 \text{ m}^3/\text{s}$ , que l'hydraulique de l'Iton est complexe (nombreux bras, lit perché), et émet des réserves quant à la validité des résultats de l'étude. Cette étude a visiblement été réalisée à l'économie.

Le caractère karstique de l'Iton est mal connu. Il est demandé qu'une étude sur le fonctionnement du bassin soit engagée sans tarder pour connaître avec plus de précisions le régime de la rivière. Il est notamment utile d'examiner, au-delà du débit de  $40 \text{ m}^3/\text{s}$  jusqu'à  $80 \text{ m}^3/\text{s}$ , le comportement de la rivière à la traversée des ouvrages et de la ville d'Evreux. Un modèle bi-dimensionnel aiderait cette simulation. Les résultats devront figurer dans le dossier d'incidence établi en application de la loi sur l'eau.

Pour prévenir des pollutions accidentelles dans les périmètres de protections éloignées, la possibilité de supprimer les deux demi-échangeurs en forêt d'Evreux devra être étudiée (cf. ci-après), de façon à réduire les risques d'accidents dans la section en forte pente dans la forêt.

L'imperméabilisation des installations devra être assurée pendant toute la durée du chantier et des dispositifs de confinement de la pollution accidentelle devront être mis en place.

Pour prévenir les risques de pollution accidentelle de la ressource en eau, le maître d'ouvrage devra mettre en place un plan d'intervention avec des dispositifs d'alerte et de secours. La directrice de la nature et des paysages demande la communication de ces éléments avant la mise en service de la déviation.

#### - La coupure dans la forêt d'Evreux

Il s'agit également d'une autre contrainte forte du projet.



Cette forêt communale qui pénètre dans la ville a pour vocation principale l'accueil des habitants de l'agglomération pour des activités de promenades, de jogging, vélos, équitation... Des mesures concernant le rétablissement des continuités piétonnes et le traitement des abords de la route sont proposés par le maître d'ouvrage.

Compte tenu de l'importance de ce massif forestier attenant à la ville, la réalisation de la route va entraîner des nuisances fortes par la coupure et le bruit qu'elle va créer. Aussi les mesures à mettre en place doivent être à la hauteur du préjudice occasionné.

D'une part, le calage du tracé et les dispositions constructives devront viser à limiter les emprises et éviter de créer des délaissés. De plus, il conviendra de réexaminer la géométrie de l'échangeur de la Forêt, afin d'en réduire ses emprises. Relevant de la même préoccupation, un emplacement, hors du massif forestier, devra être recherché pour la réalisation du bassin de traitement des eaux.

Afin de diminuer l'effet de coupure dans le massif, le rétablissement des cheminements devra être assuré par une couverture conséquente de la route, (dont les caractéristiques devront être précisées) qui devra assurer notamment le rétablissement des continuités piétonnes, cycles et autres usages, ainsi que les déplacements de la grande faune.

L'étude ne fait pas apparaître la nécessité de prévoir des protections réglementaires contre le bruit. Toutefois, s'agissant d'un secteur destiné à la détente des usagers de la forêt, il convient de veiller à réduire les nuisances sonores par des actions notamment, sur le profil en long de la voie, sur les caractéristiques du revêtement et par des plantations d'accompagnement. Le classement en forêt de protection, dont les principes sont acquis, justifie, encore plus, la mise en place de ce type de mesures.

Les effets de coupure créés par le projet devront être réduits de manière significative, par une réduction des emprises dans le massif forestier et par la mise en place d'ouvrages confortablement dimensionnés assurant le rétablissement des continuités de tous les usages existants ainsi que les déplacements de la faune sauvage. Les caractéristiques de cet ou ces ouvrages doivent être définies dans leur principe dès à présent.

En vue de préserver la forêt d'Evreux, la procédure de classement en forêt de protection devra être poursuivie. Outre les rétablissements prévus, des aménagements visant à améliorer l'accessibilité du public et de l'exploitation forestière devront être définis. Les reboisements compensatoires prévus dans l'étude d'impact (le double des surfaces déboisées) devront être mis en place préalablement au déboisement des emprises de la déviation routière.

Enfin, la faisabilité du maintien de la route Potier et de la suppression de deux demi-échangeurs méritent d'être examinées en termes de fonctionnalité de cette solution et de sécurité des déplacements au droit du demi-échangeur avec la RD 55 ainsi que de l'impact sur le massif boisé.

- Les impacts sur le paysage

Il s'agit d'une contrainte au moins égale à celle de la coupure dans la forêt d'Evreux.

Le projet s'inscrit dans des paysages variés qui révèlent des sensibilités particulières au passage d'une infrastructure routière nouvelle.

Les vallées sèches et les collines situées entre la vallée de l'Iton et la RN 13, sur la commune de Parville, présentent un cloisonnement de petites unités, au relief marqué. Compte tenu de la géomorphologie de ce secteur, c'est dans cette zone que l'impact sur le paysage sera très fort. La réalisation du projet va entraîner une succession de mouvements de terre avec des remblais de plus de 20 m de haut dans la traversée de la vallée de la Queue de l'Hirondelle et des déblais pouvant atteindre 15 m. Le maître d'ouvrage a prévu d'adoucir la pente des talus avec une éventuelle rétrocession des emprises à l'agriculture. Ces dispositions sont de nature à améliorer l'insertion paysagère de l'infrastructure. Elles devront cependant être définies dans le cadre d'études approfondies visant une recomposition morphologique des terrassements de la route avec le paysage environnant.

En complément de ce qui est évoqué ci-avant, le projet dans la traversée du massif forestier doit faire l'objet de précautions visant à améliorer son insertion paysagère par un calage fin du tracé tant en plan qu'en profil en long, par le modelé des talus et par les plantations d'accompagnement de l'ouvrage qui devront être en harmonie avec les espèces végétales locales.

La vallée de l'Iton est considérée comme ayant une vocation paysagère importante, notamment dans le secteur de l'hippodrome. Ce secteur a fait l'objet d'une étude paysagère. Sous réserve d'y mettre les moyens en matière de conception et d'investissements, ce secteur ne devrait pas présenter de difficultés importantes d'insertion paysagère.

*A ces demandes, le maître d'ouvrage apporte les réponses suivantes*

*Au sujet de la comparaison des variantes sous l'angle des déplacements dans l'agglomération et des opérations de requalification de la RN 13, il est indiqué qu'à la demande de la DDE, les services de la ville d'Evreux ont défini au cours de l'année 1997 les principales orientations pour la réintégration de l'ancienne RN 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 futur plan de déplacement urbain (PDU) de l'agglomération.*

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

Le dispositif actuel de d'AEP de l'agglomération ébroïcienne présente, sur le plan de la sécurité, des insuffisances sérieuses, indépendamment de la déviation sud-ouest d'Evreux. Ce constat a amené la ville d'Evreux à engager dès 1992 un programme de diversification des ressources en eau potable (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 actuelle en rendant les forages étanches jusqu'à la craie aquifère ;
- 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 pompages 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 bâche de reprise. Les travaux sont en cours.

Toutefois, le dispositif d'AEP de la ville d'Evreux, malgré ces nouveaux aménagements, ne permet pas d'assurer une sécurité suffisante, que la déviation soit réalisée ou pas.

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 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<sup>ère</sup> phase : à court et moyen termes, avec la réalisation de captages dans le vallon de la Queue d'Hirondelle et sur la commune d'Arnières aux lieux dit de la côte au Buis et de Bérengeville ;*

*2<sup>ème</sup> phase : à plus long terme, avec la réalisation de captages dans le secteur nord de Gravigny à Houetteville.*

*La municipalité d'Evreux s'est par ailleurs engagée par délibération en date du 27 mai 1999, à mettre en service les nouveaux captages prévus dans la 1<sup>ère</sup> phase du schéma directeur d'alimentation en eau potable avant le début de l'année 2003. Elle a décidé simultanément de lancer dès 1994 une prospection plus approfondie des zones de captage prévues dans la 2<sup>ème</sup> 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.*

*Pendant toute la phase préalable à la mise en service de ces nouveaux captages, le maître d'ouvrage routier ne réalisera pas de travaux dans la section centrale de la déviation, comprise entre la route Berthe et l'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 mis en œuvre et défini avec les différents services concernés (services techniques municipaux de la ville d'Evreux, service départemental d'incendie et de secours, DDASS, service gestionnaire de la voirie). Les scénarii d'interventions pourront s'appuyer sur les résultats de la campagne de sondages en cours à Arnières-sur-Iton, qui prévoit notamment la simulation d'accidents polluants à partir de la future déviation.*

Enfin, les périmètres de protection seront révisés pour tenir compte de ces nouveaux aménagements et seront accompagnés d'un programme de protection de la ressource, initiée par le préfet de l'Eure, avec les différents partenaires concernés. Il prévoira la mise en place de pratiques agricoles raisonnées, plus soucieuses de prévention des risques de pollution et d'érosion à proximité des nouveaux périmètres de protection et sur l'ensemble des bassins d'alimentation 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 matériaux biologiquement et physiquement inerte. Le mode opératoire à suivre s'appuiera sur les mesures concrètes mises en œuvre lors de la construction de l'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

Au risque de sous-dimensionnement des aménagements proposés dans l'étude ANTEA, il est indiqué que 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 trentennale 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 PPR de l'Iton, il a été décidé de porter le débit de crue de référence à  $40 \text{ m}^3/\text{s}$ , soit au-delà de l'occurrence centennale retenue par le PPR ( $35 \text{ m}^3/\text{s}$ ).

Le débit de  $35 \text{ m}^3/\text{s}$  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 au cours du siècle dernier.

*En conséquence, dans l'attente de données complémentaires et de la validation du PPR, il a été choisi de pré-dimensionner le projet de franchissement sur la base du premier modèle et des données disponibles dans le PPR, 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.*

*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  $80 \text{ m}^3/\text{s}$ , avec différents paliers de hauteur d'eau, au-dessus du niveau de référence observé au siècle dernier ( $40 \text{ m}^3/\text{s}$ ). 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.*

*Enfin, le maître d'ouvrage routier initiera un travail universitaire sur le fonctionnement du bassin karstique de l'Iton, pour en parfaire les connaissances dans le 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 institutionnelle et individuelle, 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.*

#### *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.*

*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. De même, le rayon retenu pour la bretelle de sortie en venant d'Arnières-sur-Iton a été minimisé. De plus, cette bretelle de sortie a été située à l'est du passage supérieur de franchissement pour rattraper sur la distance la plus courte possible le dénivelé entre le franchissement et la section courante. On profite ainsi au maximum de la rampe, qui présente une valeur constante de 5 %. Au contraire, la réalisation de cette bretelle à l'ouest de l'ouvrage aurait augmenté l'emprise du projet sur la forêt.

Il ne semble donc pas possible de diminuer beaucoup l'emprise de l'échangeur de la Forêt.

Concernant la position du bassin de traitement des eaux, une solution sera recherchée lors de l'étude de projet pour le placer 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 permettra de réduire l'emprise du bassin.

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

Le système d'échange proposé au projet mis à l'enquête a un double but.

D'abord, il permet de donner au trafic ayant son origine ou sa destination à l'extérieur de l'agglomération d'Evreux un accès direct à la déviation à partir de l'extrémité ouest de la zone industrielle. Ensuite, il transfère sur la déviation le trafic local empruntant actuellement la route Potier, regroupant ainsi sur une même infrastructure, possédant tous les équipements nécessaires à la protection de l'environnement, les nuisances occasionnées par les deux types de trafic.

La suppression des deux échangeurs n'a pas été retenue car elle réduirait les fonctionnalités attendues de la déviation. L'utilité du demi-échangeur avec la route Berthe a notamment été jugée incontestable par la commission d'enquête, qui a même demandé que soit préservée la possibilité d'en réaliser ultérieurement le doublement. Si cet échangeur est maintenu, le rétablissement de la route Potier pourrait avoir pour but de ne pas construire le demi-échangeur avec la RD 55, tout en réduisant le nombre de voies de la déviation entre ces deux demi-échangeurs.

*Or, cette disposition augmenterait la largeur de l'emprise routière dans la forêt qui passerait de 2 fois 3 voies (2 fois 2 voies plus une voie d'entrecroisement dans chaque sens) à 3 voies dans le sens montant (une voie pour véhicules lents reste nécessaire) plus 2 voies dans le sens descendant (augmentées sur quelques centaines de mètres d'une voie d'insertion), plus les 2 voies de la route Potier, soit au total 7 voies. De plus, que la route Potier soit rétablie dans la forêt ou, comme cela a été suggéré en risberme dans le talus de la déviation, il ne serait plus possible d'augmenter la pente du talus en question dans le but de réduire les emprises, ce que le maître d'ouvrage se propose de faire si les études de projet en confirment ultérieurement la possibilité.*

*Enfin, le rétablissement de la route Potier poserait des problèmes aigus pour la réalisation des franchissements prévus pour les piétons, les cyclistes, la grande faune et l'exploitation forestière. Ou bien la route Potier est construite en risberme dans un des talus de la déviation, et la longueur des franchissements en sera accrue. Ou bien la route Potier est construite au niveau du terrain naturel et, si lesdits franchissements sont à niveau, la continuité, voire la sécurité, des cheminements en sera altérée, tandis que s'ils sont dénivelés, leur attractivité sera bien moindre avec une emprise en forêt accrue du fait des talus de leurs remblais d'accès.*

*Qu'il s'agisse de la coupure occasionnée dans la forêt ou du bruit de la circulation, le maintien de la route Potier aurait un impact sur le site plus fort que le projet présenté.*

*Le projet présenté découle également de considérations relatives à la sécurité des déplacements au droit du 1/2 échangeur avec la RD 55.*

*Cet échangeur, situé au débouché aval de la route Potier, de type « trompette », 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 (ICTAAL), 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. Cette dernière solution 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 la section courante amont du projet. La longueur adoptée est ainsi de 60 % supérieure à celle retenue pour le 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 1/2 échangeur permettent donc d'assurer un bon niveau de sécurité, au moins équivalent à celui d'une solution visant à rétablir la route Potier qui présenterait aussi de fortes pentes dans ce secteur.*

*Quant aux problèmes de ruissellement, ils seront traités conformément aux dispositions décrites dans le dossier d'étude d'impact : récupération des eaux de ruissellement par un dispositif étanche avant traitement et rejet. La mise en œuvre 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.*

*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.*

*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 également 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, côté nord du massif boisé et aux différents cheminements piétons existants côté 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 diabololo 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 diabololo d'une largeur minimum de 50 m.*

*Ces études complémentaires seront engagées, en concertation étroite avec les représentants de l'ONF, la DDAF de l'Eure, la DIREN 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 en septembre 1999 ou en début de l'année 2000.*

*La mise en place d'un plan pluriannuel du public sera mise en œuvre par l'ONF et la commune d'Evreux, par notamment l'aménagement de nouvelles places de parking en quantité insuffisante aujourd'hui.*

*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 en terre boisée d'une surface double à l'emprise du projet.*

#### *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.*

*Quant à une éventuelle « couverture conséquente de la route », elle n'apparaît pas souhaitable aux motifs suivants :*

- son entrée et sa sortie constitueraient de véritables points noirs pour le bruit en raison des phénomènes de résonance qu'elles généreraient. Deux secteurs forestiers seraient ainsi perdus pour les usagers qui viennent y chercher une certaine détente ;*

- le relief ainsi que l'équilibre écologique et humain du massif organisés autour du vallon Potier seraient ainsi niés par une couverture artificielle destinée à faciliter la prédation du bois citadin au nord sur le grand espace plus sauvage au sud.*

*Toutefois, 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 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*

*L'ensemble du projet fera l'objet d'une étude approfondie lors des études de projet notamment au droit de la traversée de la vallée de l'Iton et de l'hôpital spécialisé de Navarre. Pour ce faire, il s'appuiera sur une étude visant à définir un plan cadre d'évolution des paysages, fixant un certain nombre de recommandations et de principes d'action sur l'aménagement de la déviation et des territoires des communes traversées.*

*Dans la vallée, il est ainsi proposé de :*

- remettre en vigueur des tracés du domaine de Navarre et notamment aménager la grande perspective en chemin de découverte de la vallée ;*

- 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.*

*L'éloignement du tracé de l'hôpital n'apparaît malheureusement pas possible compte tenu des autres contraintes du secteur (forages de la Queue d'Hirondelle, habitations de Parville, relief).*

*Toutes les mesures seront 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.*

**- Le directeur de l'espace rural et de la forêt** a indiqué dans ses lettres des 30 juillet et 16 septembre 1998, qu'il ne pourra donner un avis favorable qu'à la condition du strict respect des dispositions qu'il a formulé dans ses avis, c'est à dire :

« 1- Aménagement foncier et activité agricole

Dès que possible, les études d'aménagement foncier prévues à l'article L.121-1 du code rural devront être entreprises pour éclairer le travail des commissions communales d'aménagement foncier qui seront mises en place. Ces commissions détermineront s'il y a lieu ou non de recourir au remembrement.

Ces études devront permettre, outre la définition des périmètres, l'examen attentif des problèmes hydrauliques de façon à définir les recommandations en ce domaine prévues par le décret du 27 janvier 1995.

L'acte déclaratif d'utilité publique devra viser les articles L.123-24 à L.123-26 et L.352-1 du code rural.

Des conventions portant garantie de bonne fin pourront être signées avec la SAFER de façon à limiter le prélèvement sur les exploitations agricoles en cas de remembrement avec inclusion de l'emprise.

Il est important de rétablir les passages agricoles de façon à permettre la circulation des animaux et des engins de toute nature.

La définition des contraintes géométriques des ouvrages devra être réalisée en concertation avec les organisations professionnelles agricoles.

La voirie ainsi que tous les réseaux de drainage et d'irrigation qui seraient détruits devront être rétablis de manière à reconstituer le potentiel agricole. Si les opérations d'aménagement précitées ne réparent pas intégralement les préjudices, les propriétaires et les agriculteurs concernés devront recevoir les indemnités appropriées.

Afin de ne pas aggraver les emprises sur les exploitations agricoles, les zones de dépôts nécessaires au chantier devront être prioritairement implantées sur les délaissés.

## 2- Forêts

Le tracé retenu concerne, d'une part, la partie de la forêt communale d'Evreux, dénommée massif de la Madeleine, d'autre part, le bois du Roi, propriété privée.

La traversée de ces deux espaces boisés devra leur apporter le minimum de perturbation : emprise la plus réduite possible, rétablissement, d'une part, des voies de circulation coupées par la nouvelle infrastructure, d'autre part, de la continuité forestière, création d'ouvrages permettant la circulation des usagers de la forêt (gestionnaires, exploitants forestiers, touristes) et de la faune sauvage.

Pour ce qui concerne plus précisément la forêt communale d'Evreux, ainsi que l'explicite la direction départementale de l'équipement de l'Eure dans l'étude d'impact, page E 63, celle-ci est « un lieu de promenade privilégié des habitants alentour ».

En effet, outre sa proximité immédiate de secteurs fortement urbanisés, elle a bénéficié, de la part de son gestionnaire, l'ONF, d'aménagements d'accueil du public d'autant plus appréciés que cet ensemble boisé de plus de 400 hectares n'était jusqu'ici traversé que par une seule voie, la route Potier.

Certes, le projet de déviation emprunte cette route sur environ 800 m.

Cependant, une ouverture au cœur du peuplement forestier est envisagée, sur sensiblement 1000 m avant de longer, toujours en forêt, la zone industrielle sur quelque 800 m.

Ce tracé, soumis à notre appréciation, serait acceptable sous les conditions suivantes :

a) le plan de détail des impacts sur le milieu naturel, page E 131, montre le maintien d'une bande boisée entre la future déviation et la zone industrielle.

Il convient de réduire sa largeur au strict nécessaire, s'il est véritablement justifié de maintenir un rideau de végétation contre la zone industrielle et la future voie.

b) en raison du rôle social très important de la forêt de la Madeleine, il est indispensable de mettre en œuvre la technique la plus efficace pour, à la fois atténuer les nuisances sonores et rétablir la continuité entre les deux parties de cette forêt séparées par la déviation : la tranchée couverte. Celle-ci pourrait être aménagée sur la partie de ce tronçon la mieux adaptée au relief et aux avantages de cet ouvrage, qui en effet, permettrait la jonction entre les chemins utilisés pour la gestion et la desserte des produits de l'exploitation forestière tout en jouant le rôle de passage pour le public et la faune sauvage.

c) afin de réduire l'emprise, limiter autant que possible la largeur du terre-plein central.

Il est pris note de

- l'engagement de reboiser, pour le compte de la commune d'Evreux, une superficie double de celle de l'emprise totale (voie et dispositif d'échanges). L'ONF sera utilement consultée pour le choix des essences et les pratiques culturelles ;

- la prévision de réalisation de fossés étanches. Il est expressément demandé que toute disposition soit prise pour éviter que les eaux en provenance des chaussées ne se déversent dans les peuplements forestiers voisins.

Sous ces réserves, le ministère de l'agriculture et de la pêche qui envisage le classement en forêt de protection du massif forestier dans son ensemble, pourrait émettre un avis favorable à la réalisation des travaux projetés.

### 3- Paysage

L'étude d'aménagement prévue à l'article L.121-1 doit comporter une analyse de l'état initial du site concerné et notamment de son environnement paysager ainsi que toutes recommandations utiles. Ce texte s'applique aux opérations de remembrement consécutives à la réalisation d'un grand ouvrage.

L'impact de l'ouvrage doit être apprécié globalement. Des actions paysagères peuvent être entreprises hors de l'emprise : acquisition par la SAFER de terrains à boiser, étude particulière des délaissés,...

Il est important que l'impact paysager des zones d'emprunt et de dépôt soit également pris en compte.

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

Le projet définitif devra être conçu en fonction d'expertises hydrauliques très précises tenant compte de l'évolution de zones urbanisées et urbanisables sur le bassin versant de l'Iton situé en amont de l'hippodrome afin de déterminer notamment le débit de crue pris en compte pour le dimensionnement des ouvertures ménagées dans les ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton.

En outre, des compléments d'études hydrogéologiques devront confirmer la nature des relations entre la rivière Iton, sa nappe d'accompagnement et la nappe de la craie afin de situer très précisément les points de rejet des eaux de ruissellement issues des chaussées de la nouvelle voie. Plusieurs études hydrogéologiques mentionnent la vulnérabilité des fonds de la vallée et la très grande sensibilité à la pollution de la nappe de la craie du crétacé captée pour alimenter l'agglomération d'Evreux.

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

L'alimentation en eau potable de l'agglomération d'Evreux (62204 habitants) est assurée par les champs captants de l'hippodrome de Chenappeville.

Ces points d'eau produisent 26 600 m<sup>3</sup>/jour et sont les seules ressources de la ville d'Evreux.

Le tracé de la déviation sud-ouest d'Evreux traverse le périmètre de protection rapproché des champs captants, en amont de l'hippodrome et en aval immédiat de Chenappeville.

La déclaration d'utilité publique fixant les limites géographiques et la réglementation des périmètres de protection des champs captants a donné lieu à un arrêté préfectoral signé le 7 mars 1988.

Les différentes études hydrogéologiques du secteur et le rapport de l'hydrogéologue agréé mentionnent une très grande sensibilité à la pollution de la craie du crétacé (marinières, karst) ainsi que la vulnérabilité de la nappe de la craie notamment en fond de vallée de l'Iton (faible profondeur de la nappe et faible épaisseur des formations imperméables).

Compte tenu de la situation géologique et hydrogéologique de la vallée de l'Iton, il faut considérer que le projet de voie nouvelle rend encore plus nécessaire la mise en service de nouvelles ressources en eau potable pour l'agglomération d'Evreux.

Les champs captants de l'hippodrome et de Chenappeville déjà soumis aux risques de pollution accidentelle et de pollution permanente et diffuse par la présence de la voie SNCF Paris-Cherbourg et des RD n° 55, 129 et 830, se voient exposés à de nouveaux risques :

- en cours de travaux, par la création d'une tranchée de chaque côté de la vallée de l'Iton qui atteindra la craie du crétacé, réservoir de la nappe captée et dans laquelle se développe le karst ;

- après travaux, par une pollution accidentelle ou diffuse. De ce fait, afin de ne pas faire prendre le risque d'une rupture de l'alimentation en eau potable à l'agglomération ébroïcienne, il convient de faire précéder les travaux par la réalisation d'un schéma d'alimentation en eau potable qui aura pour objectif de raccorder au réseau public de nouvelles ressources pour un volume équivalent à celui capté actuellement, soit 26 000 m<sup>3</sup>/jour.

La ville d'Evreux a entrepris ces deux dernières années des travaux de recherche de nouvelles ressources dans la vallée de la Queue d'Hirondelle, à l'ouest de l'agglomération.

Le potentiel de production du secteur n'est que de 6 000 m<sup>3</sup>/jour, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins de l'agglomération. En outre, le tracé de la déviation sud-ouest d'Evreux traverse le périmètre de protection rapproché projeté pour ce futur champ captant.

L'hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique devra être saisi officiellement afin qu'il émette un avis sur les dispositifs envisagés en vue d'assurer la protection des champs captants actuels de l'hippodrome et de Chenappeville et les futurs champs captants de la Queue d'Hirondelle. Il devra également prescrire les mesures complémentaires qui lui paraîtront nécessaires de mettre en place.

De nouvelles ressources en eau potable pour l'agglomération ébroïcienne devront être créées. L'ensemble des installations de production et de distribution d'eau devra être mis en sécurité dans le cadre d'un schéma général (le volume de production des nouvelles ressources devrait être de l'ordre de 25 000 m<sup>3</sup>/jour).

Il est impérativement demandé que les mesures compensatoires proposées soient intégralement mises en œuvre avec le concours du maître de l'ouvrage et les hypothèses hydrogéologiques et hydrauliques confirmées de façon contradictoire par les experts. »

*Les réponses ci-après ont été apportées aux demandes formulées dans deux courriers des 8 décembre 1998 et 10 mai 1999, qui transmettaient également une copie du rapport du conseil général des ponts et chaussées et de la mission d'inspection spécialisée de l'environnement du 26 avril 1999. Il était précisé que les recommandations de la mission seraient entièrement suivies.*



## 1- Aménagement foncier et activité agricole

*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. 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.*

*Enfin, toutes les zones de dépôts nécessaires au chantier seront implantées sur les terrains acquis par le maître d'ouvrage autant que faire se pourra et, au-delà si besoin est, sur des terrains d'autres propriétaires par voie de convention.*

*En ce qui concerne les passages d'un côté à l'autre de la déviation dans la traversée du massif forestier de la Madeleine, deux ouvrages distincts seront construits. Le premier sera destiné aux usagers de la forêt, et aux engins d'exploitation. Cet ouvrage sera raccordé à l'actuelle route Potier, côté nord du massif boisé et aux différents cheminements piétons existants côté sud. Le cheminement piéton sera bordé 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 diabolos 13-28 m).*

## 2- Forêts

### 2.1- le bois du Roi

*Le tracé retenu traverse le bois du Roi sur une longueur d'environ 150 m. La réalisation d'un passage pour gros gibier permettra la circulation de la faune sauvage. Le chemin rural situé en lisière Sud du bois sera rétabli pour assurer les autres circulations.*

### 2.2- le massif de la Madeleine

*a) la recherche du tracé pour traverser le massif de la Madeleine a été guidée par le souci de minimiser l'emprise sur la forêt, en utilisant notamment la route Potier. Les contraintes géométriques liées à une route express à 2 fois 2 voies, et la nécessité de conserver un espace disponible pour le doublement du demi-diffuseur de la forêt limitent toutefois les possibilités de modification de ce tracé.*

*Ce sont ces contraintes qui ont conduit au maintien d'une bande boisée entre la future déviation et la zone industrielle. Les études de projet permettront d'affiner le tracé et de rechercher une réduction de la largeur de cet espace résiduel.*

*b) d'autre part, deux passages supérieurs sont prévus au dessus de la déviation pour permettre les liaisons entre les deux parties de la forêt.*

*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, le mode d'utilisation de la forêt communale s'avère 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 véritable 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 également 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, côté nord du massif boisé et aux différents cheminements piétons existants côté 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 50 m.*

*Ces études complémentaires seront engagées, en concertation étroite avec les représentants de l'ONF, la DDAF de l'Eure, la DIREN 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.*

*Quant à la tranchée couverte qui est évoquée, elle s'inscrirait en faux contre le relief, le paysage actuel et bouleverserait le mode de fonctionnement du massif.*

*Ce dispositif de tranchée couverte pourrait s'avérer appréciable dans une forêt déstructurée par le passage d'une voie nouvelle, mais il n'est pas adapté dans un massif dont la coupure existe déjà et autour de laquelle s'est développé un équilibre écologique et humain.*

*Quant à l'atténuation des nuisances sonores espérée, elle consisterait en fait en une nouvelle répartition de ces nuisances. Les entrées et sorties de tranchée couverte amplifient considérablement le bruit de la circulation et créent de véritables points noirs de concentration des nuisances.*

*Il ne paraît donc pas judicieux de réserver une suite favorable à cette requête.*

*Il est demandé par ailleurs que les plantations de conifères de part et d'autre de la tranchée soient réalisées en liaison avec la direction départementale de l'agriculture et de la forêt (choix des essences, taille des plants, entretien à prévoir, localisation des plantations).*

*Ces plantations sont destinées à intégrer le patrimoine forestier de la ville d'Evreux. Elles seront donc réalisées en liaison avec la commune et son gestionnaire, l'office national des forêts, en collaboration avec la direction départementale de l'agriculture et de la forêt.*

c) La réduction de la largeur du terre plein central n'est possible que dans des proportions très limitées. Elle apporterait un gain de surface sur l'emprise inférieur à 0.4 hectare de forêt, et donc faible au regard de la diminution de sécurité pour les usagers.

Des solutions bien plus efficaces ont été retenues pour minimiser l'emprise avec notamment la réduction de la largeur des bandes d'arrêt d'urgence et le raidissement des talus de déblai.

Par ailleurs, il est rappelé que des fossés étanches sont prévus pour récupérer les eaux de ruissellement des chaussées, notamment dans la forêt qui se situe sur le bassin versant de l'Iton.

### 3- Paysage

Le maître d'ouvrage routier s'engage à rappeler au conseil général de l'Eure, maître d'ouvrage et à la direction départementale de l'agriculture et de la forêt, maître d'œuvre du remembrement, l'obligation réglementaire définie par l'article L 121-1 consistant à prendre en compte le paysage dans son projet d'aménagement foncier.

### 4- Impact sur la gestion des eaux superficielles et la protection contre les

#### inondations de l'Iton

Il est précisé que le pré-dimensionnement des ouvertures ménagées dans les ouvrages de franchissement de la vallée de l'Iton a été réalisé sur des bases (débit de crue de  $40 \text{ m}^3/\text{s}$ ) supérieures à celles ( $35 \text{ m}^3/\text{s}$ ) retenues pour le plan de prévention des risques par la mission interservices de l'eau.

Un dimensionnement plus précis des ouvrages reste bien évidemment à réaliser lors des études de projet, sur les bases évoquées ci-avant qui ont permis d'assurer la faisabilité des ouvrages.

Enfin, les études complémentaires restant à mener au stade de la définition du projet permettront d'affiner la modélisation des relations nappe-rivière et de préciser la position des points de rejet compte tenu de la sensibilité de la nappe.

Je vous précise que dans le cadre de ces études, une simulation d'un scénario catastrophe sera réalisée jusqu'à un débit de  $80 \text{ m}^3/\text{s}$ , avec différents paliers de hauteur d'eau, au-dessus du niveau de référence observé au siècle dernier ( $40 \text{ m}^3/\text{s}$ ). La mise en place d'un modèle bidimensionnel est envisagé 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 défini 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 de simulation de scénarii de pollutions à partir de la déviation, qui vont amener une redéfinition des périmètres de protection des captages existants.

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

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

La protection à mettre en œuvre pour protéger les captages de la vallée de l'Iton comporte deux volets.

Le premier définit toutes les mesures à prendre au cours des travaux. En particulier, lors des décapages et des fondations d'ouvrages les travaux seront réalisés à l'étiage et dans le cadre strict d'un plan d'assurance qualité destiné à prévenir toute infiltration d'eau ou de substances contaminées.

Le second permet de protéger les captages vis-à-vis des pollutions chroniques et accidentelles.

Toutes les mesures à prendre pour le traitement, le rejet des eaux pluviales, et pour la protection des captages seront affinées, complétées le cas échéant, sur la base du dossier qui est soumis à l'instruction mixte. Elles seront ensuite soumises à l'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique avant d'être présentées en enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

D'autre part, concernant le futur captage de la vallée de la Queue d'hirondelle, il est précisé que c'est volontairement que l'hydrogéologue agréé a étendu le projet de périmètre de protection du captage aux emprises de la déviation, de façon à pouvoir lui imposer un certain nombre de prescriptions complémentaires, le cas échéant.

Enfin, comme le présente explicitement 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.

Ce schéma doit définir une source d'alimentation alternative aux champs captants de l'Hippodrome et de Chenappeville, son processus de mise en œuvre opérationnelle ainsi que l'échéancier correspondant.

*Cette démarche est précisée dans les réponses apportées ci-dessus à l'avis de la directrice de la nature et des paysages.*

**Le directeur de l'espace rural et de la forêt** dans son dernier avis, et après avoir examiné les réponses apportées à ses observations, donne un avis favorable au dossier présenté sous réserve de la mise en œuvre des dispositions qu'il a indiqué dans ses différents avis.

*Les éléments apportés ci-dessus répondent à ces demandes qu'il convient de compléter sur les dispositions concernant*

*- la limitation du niveau sonore dans la traversée de la forêt au dessous du seuil de 60 décibels ;*

*- le maintien, voire l'amélioration, de l'accessibilité de la forêt pour la gestion et l'exploitation forestière, l'accueil du public, promeneurs et cyclistes, par le raccordement de la route Berthe à la route Royan et le rétablissement de parkings.*

#### 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, à 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.*

#### L'accessibilité

*Les cheminements nécessaires à l'exploitation de la forêt et à l'accès des parkings seront examinés dans le cadre des études complémentaires, 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.*

### L'accueil du public

*Il est pris acte de la demande 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 RD 55 - 10 à 15 places.*

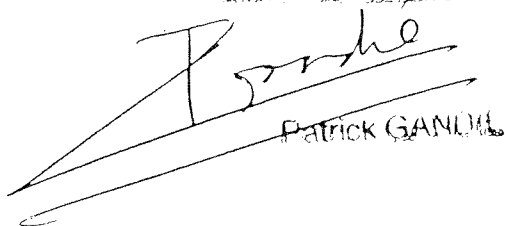
*L'aménagement de nouvelles places de parking en quantité insuffisante aujourd'hui pourra rentrer dans le cadre d'un plan pluriannuel d'accueil du public, dont la mise en place pourra être mise en œuvre par la ville d'Evreux, propriétaire des lieux et de l'ONF en tant que gestionnaire.*

*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.*

#### **IV- Clôture de la conférence**

Le directeur des routes, constatant qu'aucune divergence ne subsiste entre les membres conférents, clôt l'instruction mixte à l'échelon central ouverte le 6 mai 1998.

**Le Directeur des Routes**



PATRICK GANOUX

