

maîtrise d'ouvrage

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement de Normandie

Service Mobilités et Infrastructures

dressé par le Service
d'Ingénierie Routière
de Rouen

à Rouen, décembre 2017

DÉVIATION DE L'AGGLOMÉRATION D'ÉVREUX PAR LA R.N. 13



DÉVIATION SUD-OUEST D'ÉVREUX ENTRE L'ÉCHANGEUR DES FAYAUX ET L'ÉCHANGEUR DE CAMBOLLE

PROJET

III.8.10.6. Etude architecturale

maîtrise d'œuvre

Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest

Service d'Ingénierie Routière de Rouen

Immeuble Abaquesne
97 boulevard de l'Europe
CS 61 141
76175 Rouen cedex 1
téléphone : 02 76 00 03 61
télécopie : 02 76 00 04 33



Direction
Départementale
de l'Équipement

Eure

Service
Études
et Grands
Travaux

Hôtel de l'Équipement
1, av. du Maréchal Foch
27022 Evreux Cedex
Tél. : 02 32 29 60 60
Fax : 02 32 29 61 71



DÉVIATION SUD-OUEST D'EVREUX

Définition du parti architectural et paysager

Franchissement de l'Iton - Hypothèses et éléments de dialogue

Juillet 2002

ARC EN TERRE



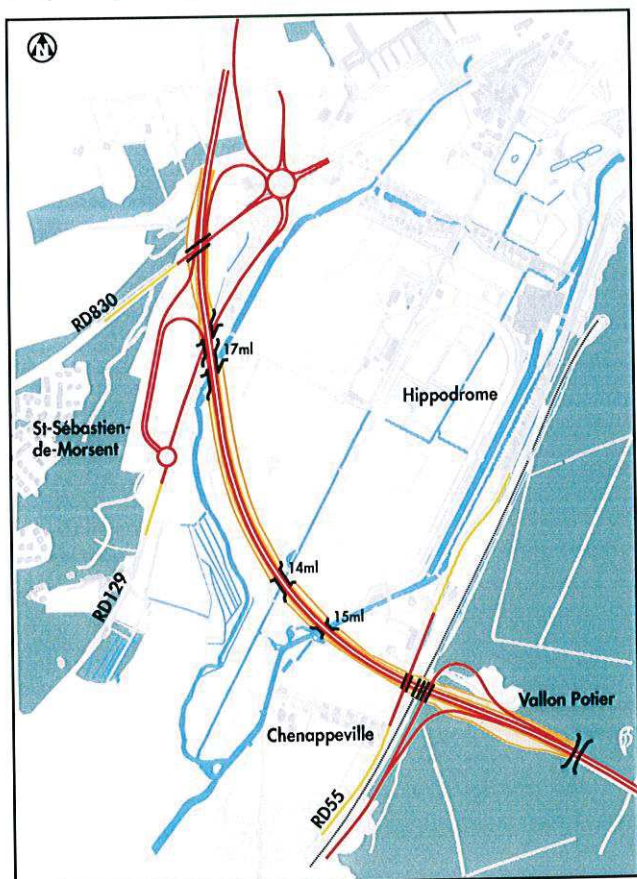
9, rue de Seine
76113 Sahurs
Tél. : 02 35 32 82 27
Fax : 02 35 32 78 31
www.arc-en-terre.fr

**CHARLES LAVIGNE
ARCHITECTURE ET
OUVRAGES D'ART**

8, rue Gambetta
F92 170 Vanves
Tél. : 01 41 46 02 70
Fax : 01 46 42 73 81
aglv@club-internet.fr

Franchissement de la vallée de l'Iton par la déviation Sud-Ouest d'Evreux

Enquête publique - Mai 1998

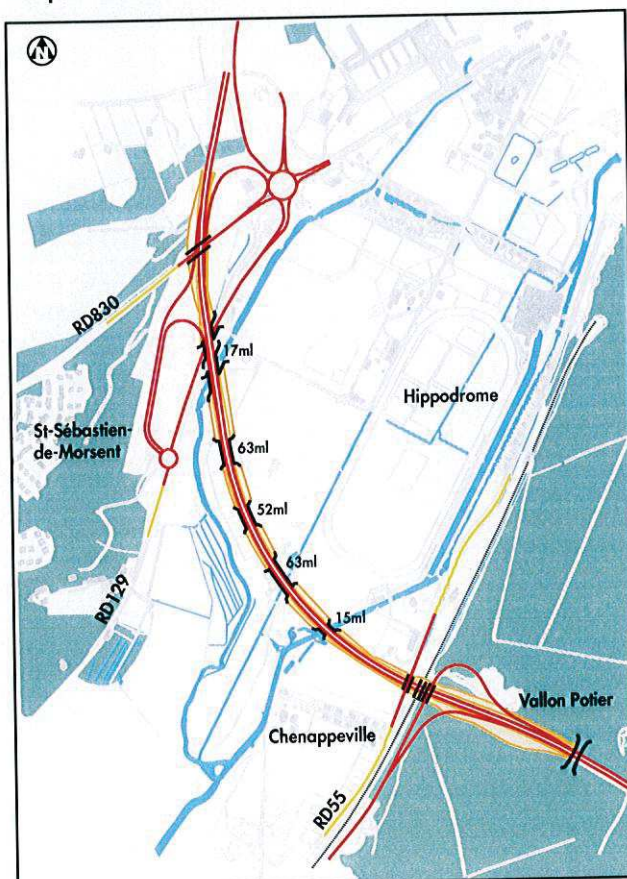


Le projet de déviation Sud-Ouest d'Evreux a été déclaré d'utilité publique par décret du Premier Ministre le 16 novembre 1999 après avis du Conseil d'État.

La solution retenue et présentée à l'enquête publique visait à franchir la vallée avec un projet en remblai se collant au plus près du terrain.

Une ouverture était prévue sur chacun des 3 bras de l'Iton pour permettre la fluidité des eaux.

Projet - Avril 2001

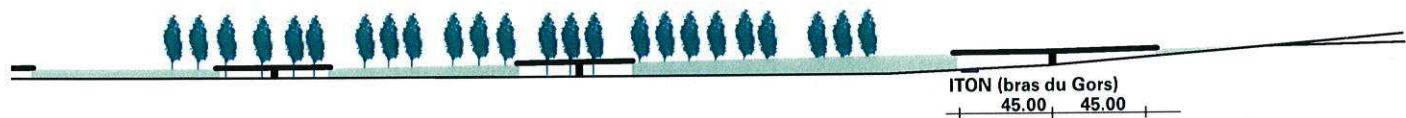
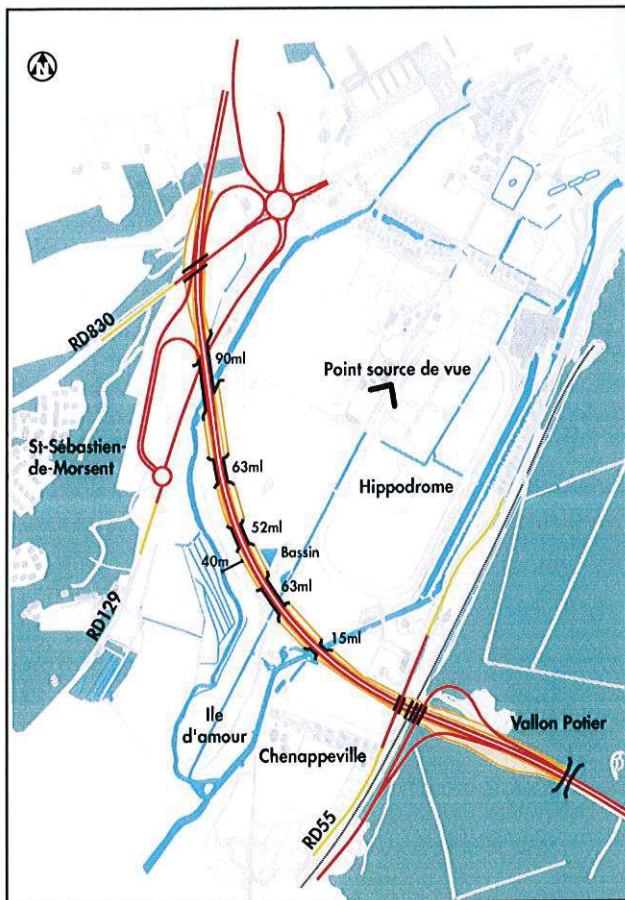


Une étude hydraulique complémentaire a été engagée au cours de l'année 2000 suite à la demande formulée par la mission d'expertise diligentée par les ministères de l'Environnement et de l'Équipement.

Le parti d'aménagement retenu en avril 2001, pour assurer la transparence vis-à-vis d'un scénario catastrophe de crues (débit de 80 m³/s), consiste à créer cinq ouvrages de 15, 63, 52, 63 et 17 mètres.

Au cours du 2eme trimestre 2001, la direction départementale de l'équipement de l'Eure a mandaté le groupement d'architecte (M. Charles Lavigne) et de paysagiste (M. Denis Comont, Arc en Terre) pour une mission afférente à l'approche paysagère et architecturale dans le cadre de l'élaboration du projet détaillé de l'ensemble de l'infrastructure routière de la déviation Sud-Ouest d'Evreux et l'élaboration d'une proposition de parti d'aménagement sur les plans architectural et paysager.

Solution de base - Juin 2001

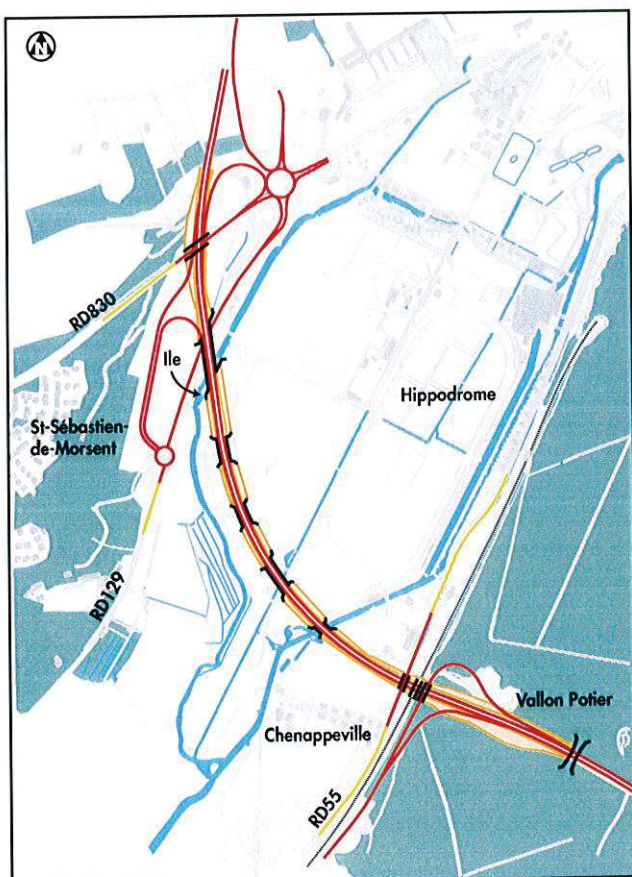


Le nouveau maire d'Evreux a fait part à monsieur le Préfet de l'Eure fin juin 2001, de ses préoccupations sur le projet de traversée de la vallée de l'Iton par la déviation Sud-Ouest d'Evreux, notamment dans le domaine de l'intégration paysagère.

À compter de septembre 2001, un travail en concertation a été engagé pour améliorer si possible la solution de base, avec les représentants du maître d'ouvrage routier (services DDE, M. Lavigne - architecte, M. Comont - paysagiste, Mme Barbier - paysagiste conseil DDE), les services de la ville d'Evreux et de la Communauté de Commune, et M. Huau - paysagiste mandaté par la ville.

Implantation de la déviation

Solution de base



Le tracé de la solution de base est constitué d'une longue courbe permettant d'épouser au mieux la forme du bras du Gors, tout en maintenant une distance suffisante entre le remblai et la rivière.

Variante 1 :

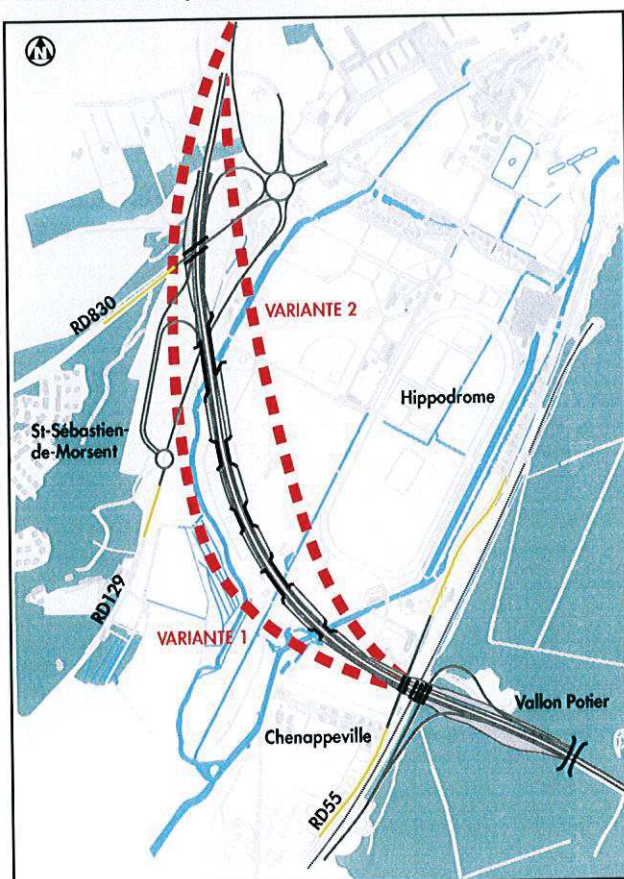
Le tracé de cette solution consiste à faire passer le projet derrière le bras de l'Iton.

Le tracé variant permet de conserver l'unité de l'hippodrome de Navarre, mais s'approche des habitations de St-Sébastien-de-Morsent et du lotissement de Chenappeville. Un tracé équivalent a fait l'objet d'une opposition des communes de St-Sébastien et d'Arnières-sur-Iton lors de la concertation menée en 1997.

La commune de St-Sébastien a rappelé son opposition, totale et ferme, à ce tracé variant par délibération du 2 octobre 2001.

Ce tracé s'approche de certains nouveaux captages d'eau potable projetés par la Communauté d'Agglomération.

Variantes d'implantation

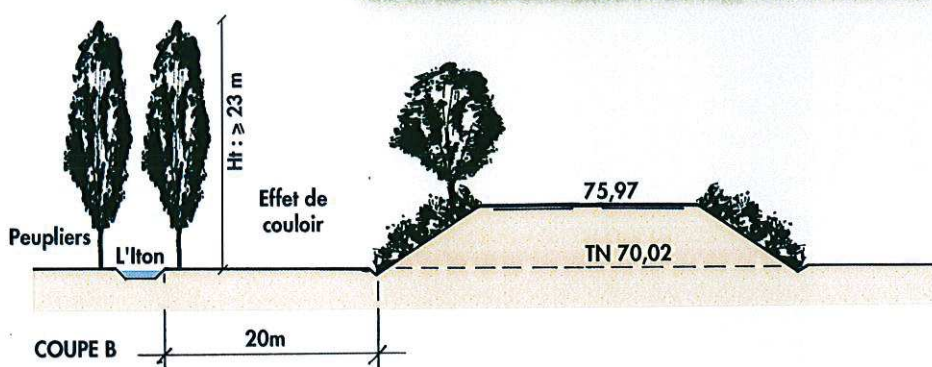


Variante 2 :

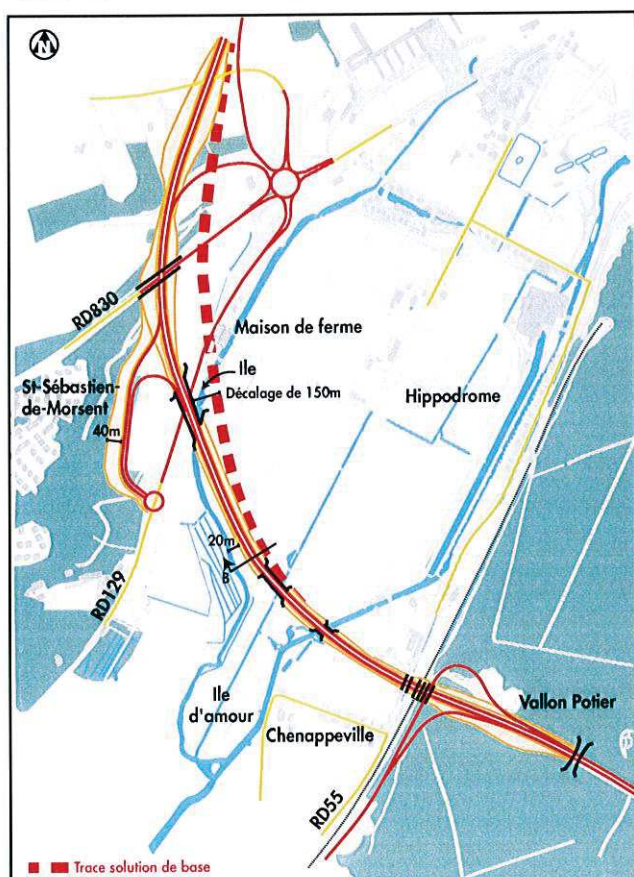
Le tracé de cette solution a l'avantage de s'éloigner du village de Saint-Sébastien mais il coupe fortement le terrain de l'hippodrome.

Ces 2 tracés variants ne sont pas situés dans le fuseau défini sur le plan général des travaux joint au décret de DUP. Ils nécessiteraient une nouvelle enquête publique.

Il a donc été convenu que le tracé de la solution de base servira à l'examen des différentes variantes de profil en long, considérant qu'il importait a priori de demeurer dans l'esprit et les limites d'un projet déclaré d'utilité publique. À la demande de M. Huau, des variantes ponctuelles de tracé en plan ont été examinées pour préserver le secteur de la ferme Lambert.



Variante à l'écart de la ferme et de l'îlet



• On conserve les bâtiments de l'ancienne exploitation agricole et la maison en l'état.

• On dégage au mieux l'espace public en laissant la petite île située sur le bras du Gors.

Cependant :

• La section courante et les bretelles de l'échangeur entaillent fortement le coteau boisé, générant des terrassements importants et un impact paysager fortement marqué.

• La rive droite de l'Iton, réduite au maximum, n'est plus qu'un accès d'entretien (coupe B).

• On se rapproche d'environ 150 mètres d'un grand nombre d'habitations du lotissement « vert village » sur St-Sébastien-de-Morsent.

Nota :

Une variante intermédiaire passant sur l'îlet a été étudiée. Elle permettait de conserver la ferme mais condamnait la petite île. Sans avoir réellement les avantages de la solution de base, elle ne dégageait pas non plus la ferme, compte tenu de la grande proximité de l'infrastructure. Les nuisances visuelles et phoniques seraient sans doute assez importantes pour l'habitation conservée.

Aujourd'hui l'exploitation agricole n'existe plus mais les espaces environnant la maison forment un bel ensemble.

Quelle serait cette image avec la proximité de la déviation ?

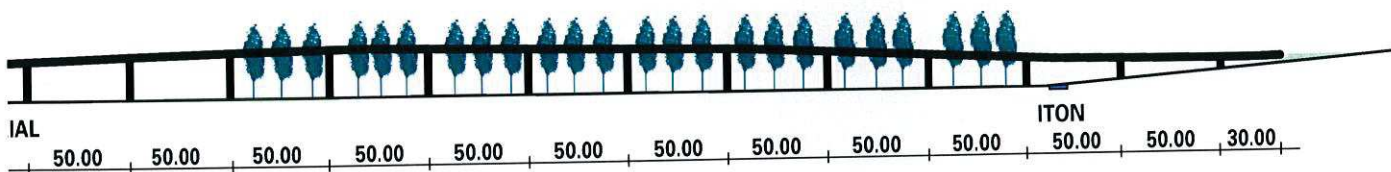
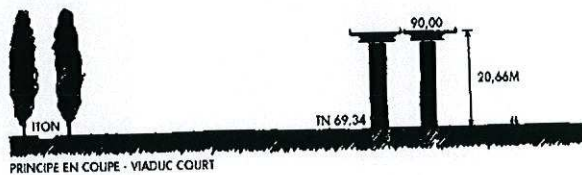
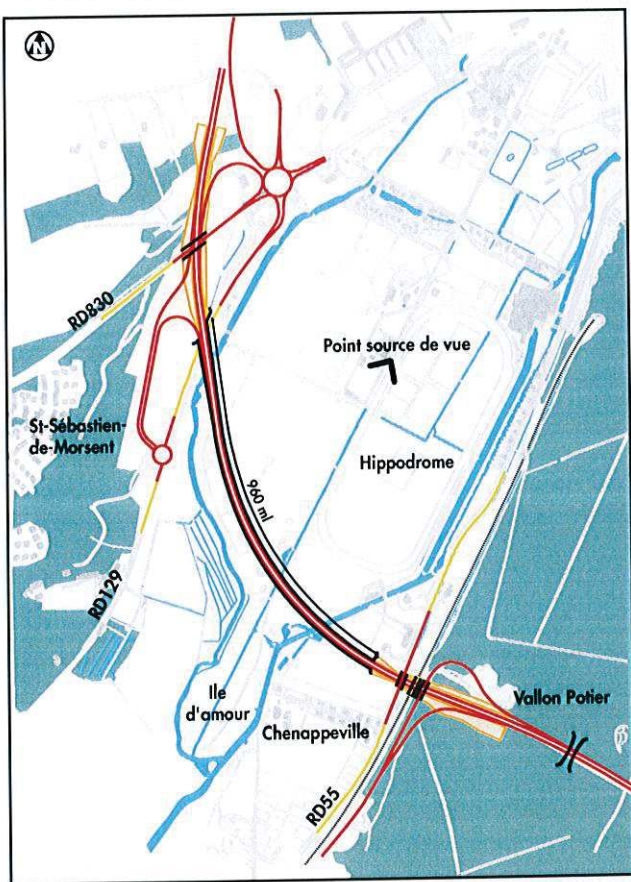
Quelle vocation donner à cette maison pour qu'elle trouve une utilité publique ou privée ?

Qui prendra la charge des travaux de réhabilitation et de l'entretien des bâtiments ?

N'ayant pas d'intérêt patrimonial historique, ce patrimoine ne peut être conservé que si une nouvelle vocation lui est attribuée et qui pour le moins, compense les nuisances occasionnées par le rapprochement de l'échangeur vers St-Sébastien-de-Morsent.

Les élus et services techniques des collectivités concernées (ville, communauté d'agglomération) n'ont pas, a priori, l'intention de conserver les bâtiments, compte tenu de la proximité de la déviation et des nuisances potentielles induites très difficilement corrigibles.

Variante viaduc court

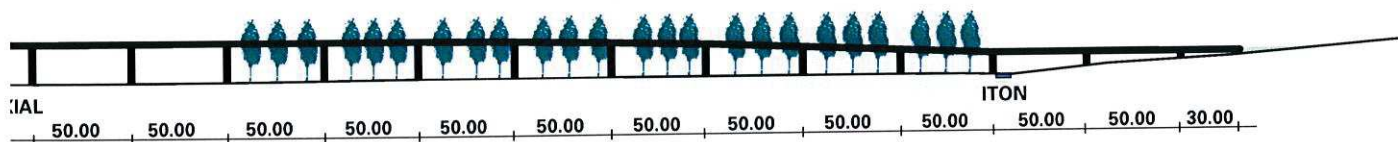
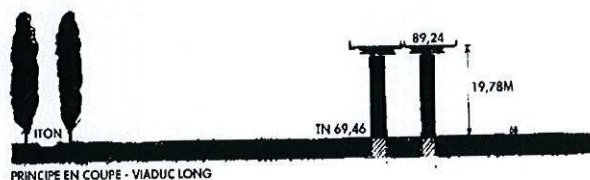
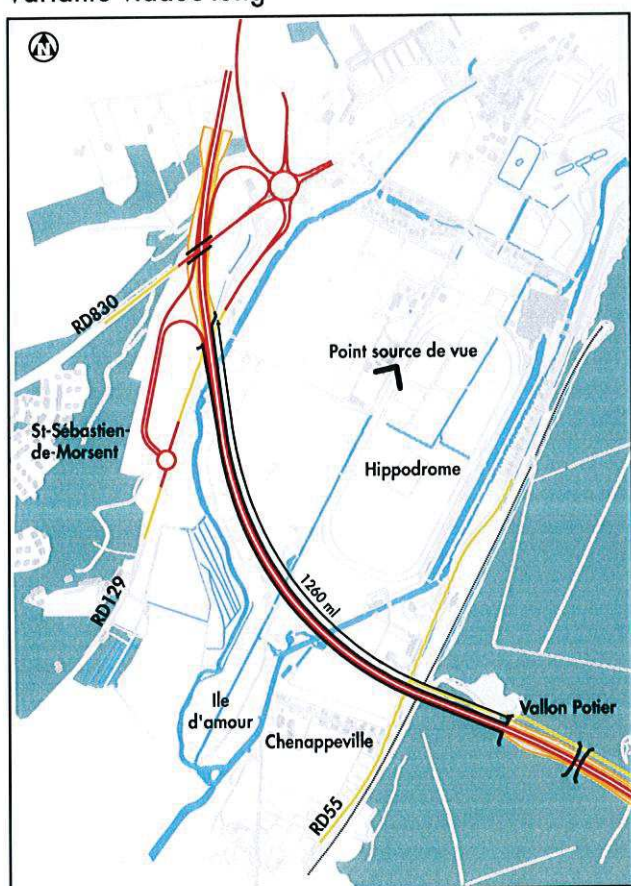


L'ouvrage met en évidence le passage de la voie en donnant une présence forte à la circulation VL et PL.

Même s'il offre une vue lointaine du fond de vallée, il induit un fort impact visuel sur les coteaux.

En approchant, l'impact des piliers et de la sous-face du tablier s'accroît.

Variante viaduc long



Les deux hypothèses de franchissement total du lit majeur de l'Iton par un viaduc de vingt mètres de haut induisent des effets importants :

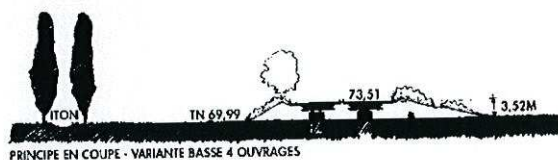
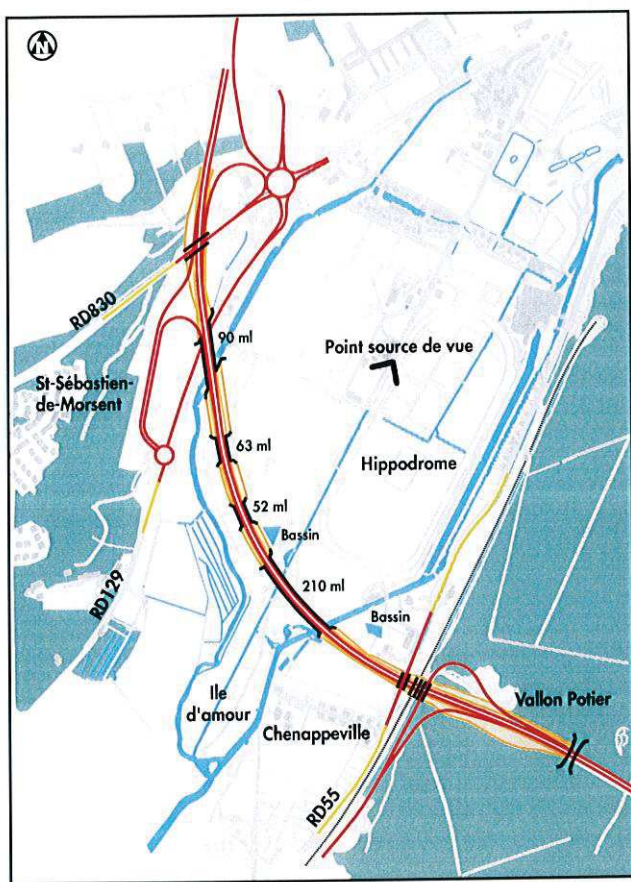
- **Des échanges de trafic avec la vallée, plus accidentogènes et moins efficaces que ceux validés initialement.**
- **Une augmentation des nuisances sonores pour les habitants de St-Sébastien et ceux d'Arnières-sur-Iton (Chenappeville).**
- **Un risque de pollution de la nappe phréatique et de modification du captage d'eau potable par les fondations profondes des piles, qui perturberont assurément l'écoulement de cette nappe.**
- **La nécessité d'une nouvelle enquête d'utilité publique et le report du chantier de plusieurs années.**

À la suite des études sur les viaducs passant à environ 20 mètres de hauteur, le groupe de travail a revisité le site.

Avec Mme Barbier, paysagiste conseil de l'État, M. Huau, paysagiste mandaté par la ville, M. Comont, paysagiste mandaté par la DDE, nous nous sommes accordés à penser que l'effort d'ouverture et de lisibilité du site devait porter sur le cœur de la vallée, soit, sur l'emprise de « L'île d'Amour », inscrite entre le bras droit de l'Iton et le ruisseau dans l'axe historique.

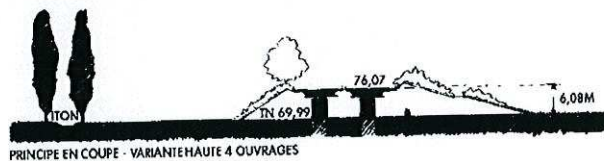
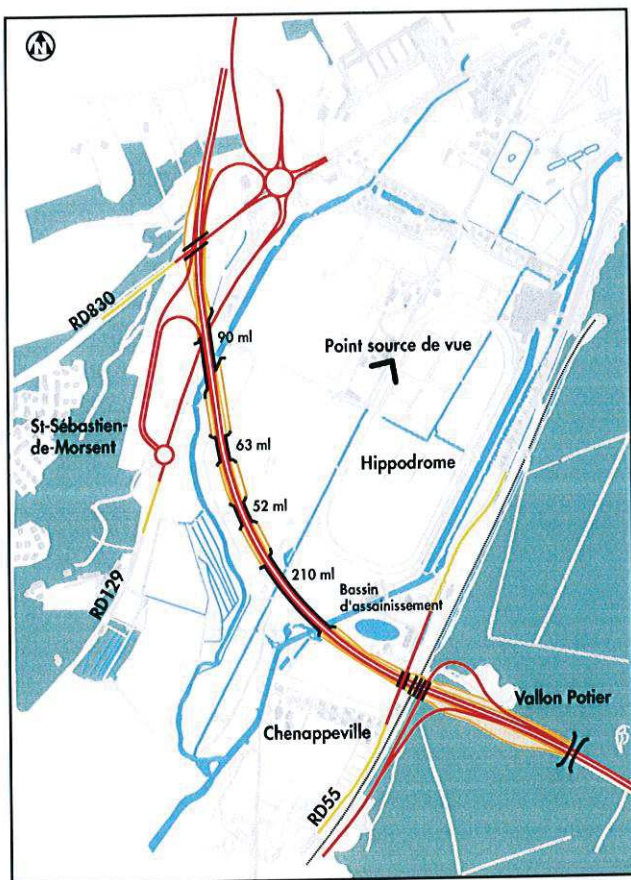
De là, nous avons émis deux hypothèses de franchissement de la vallée avec des viaducs bas dans l'axe de « L'île d'Amour ».

Variante basse 4 ouvrages



**Il semble nécessaire de relever le profil
en long et d'améliorer la transpa-
rence et la liaison entre l'Île d'Amour
et l'hippodrome, l'ensemble constituant
l'entité du parc.**

Variante haute 4 ouvrages



DÉVIATION SUD-OUEST D'ÉVREUX

PI 10

PI 11

