

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

**PRÉALABLE A**

- ✓ LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
- ✓ L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
- ✓ LA MISE EN COMPATIBILITE DE DOCUMENTS D'URBANISME

liées au projet porté par le **Conseil Départemental de l'Eure**

**« La Seine à Vélo »**

Vélo route/Voie Verte « de Paris à la mer »



section **VERNON - LES ANDELYS**

sur les communes de :

**VERNON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT,  
COURCELLES-SUR-SEINE, BOUAFLES, VEZILLON, LES ANDELYS**

ENQUÊTE CONDUITE DU **17 JUIN 2019** AU **19 JUILLET 2019** INCLUS

SELON L'ARRÊTÉ **DELE/BERPE/19/883** PRIS LE **16 MAI 2019**

PAR MONSIEUR LE PRÉFET DE L'EURE

---

DOSSIER 1/2

**RAPPORT**  
**DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

---

**COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

M. Bernard Poquet

comme l'exige la procédure, le Rapport fait l'objet d'un document distinct (1/2)

destinataires

|   |   |
|---|---|
| <b>Préfecture de l'Eure</b><br>Autorité organisatrice de l'enquête publique | <b>Tribunal administratif de Rouen</b><br>Décision n° E19000 042/76 du 9 mai 2019 |
|---|---|

## SOMMAIRE DU RAPPORT

### 0. LIMINAIRE

#### 1. GÉNÉRALITÉS

|  |        |
|--|--------|
| 1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE - HISTORIQUE | 3      |
| 1.2 CADRE JURIDIQUE                          | 4      |
| 1.3 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET     | 4 à 13 |
| 1.4 BILAN DE LA CONCERTATION                 | 14     |
| 1.5 COMPOSITION DU DOSSIER                   | 14     |

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

|   |         |
|---|---------|
| 2.1 ORGANISATION  | 15 à 16 |
| 2.1.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR                                |         |
| 2.1.2 MODALITÉS ET PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE                      |         |
| 2.1.3 VISITE DES LIEUX  |         |
| 2.2 DÉROULEMENT   | 16 à 18 |
| 2.2.1 PERMANENCES   |         |
| 2.2.2 CLIMAT DE L'ENQUÊTE - INCIDENT                                      |         |
| 2.2.3 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC                                     |         |
| 2.2.4 RECUEIL DES OBSERVATIONS  |         |
| 2.2.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE - TRANSFERT DOSSIER & REGISTRE                 |         |
| 2.2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS                                 |         |
| 2.2.7 NOTIFICATION DU PROCÈS-VERBAL DES OBSERVATIONS - MÉMOIRE EN RÉPONSE |         |

#### 3. ANALYSE DES OBSERVATIONS

18 à 30

- 3.1 ÉTAT - PERSONNES PUBLIQUES - COLLECTIVITÉS
- 3.2 PUBLIC
- 3.3 COMMENTAIRES

#### 4. ANNEXES

- 4.1 OBSERVATIONS DU PUBLIC
- 4.2 PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS
- 4.3 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE-D'OUVRAGE

#### 5. PIÈCES JOINTES

- 5.1 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
- 5.2 INFORMATIONS LÉGALES OU LIBRES

## DOCUMENT JOINT

### Conclusions motivées du commissaire enquêteur

#### Glossaire :

- Vr-Vv pour *Véloroute - Voie Verte*
- CE pour *commissaire enquêteur*
- EP pour *enquête publique*
- MO ou CD27 pour *Maître-d'ouvrage/Conseil départemental de l'Eure*
- PPa pour *Personnes publiques associées* - PPc pour *Personnes publiques consultées*
- MRAe pour *Mission Régionale d'Autorité environnementale*
- AP pour *arrêté préfectoral*
- ICPE pour *Installation classée pour la protection de l'environnement*
- APPB pour *Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope*

## LIMINAIRE

La France, 2ème destination exponentielle pour le tourisme à vélos, est dotée d'un Schéma national vélo (SN3V), validé en CIADT (1) du 15 décembre 1998 et actualisé le 11 mai 2010, comprenant le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le ministère de l'équipement, des transports et du logement, le ministère de la jeunesse et des sports, le secrétariat d'Etat au tourisme. Le but du Schéma national est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo.

Pour rappel, les notions juridiques de véloroute et de voie verte répondent au Code de la route, au Droit de la voirie et du domaine public, et sont notamment définies par le Cahier de recommandations du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (octobre 2011), du Cahier des charges du réseau d'itinéraires cyclables prioritaires (CIADT) et le Cahier des charges national Véloroutes et Voies vertes :

- ✓ **Véloroute (Vr)** : itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, le tracé doit être linéaire, continu, jalonné, adapté à la pratique des cyclistes, sûr et incitatif. Empruntant tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic, la VR relie les régions entre elles et permet de traverser les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle se trouve implantée sur des itinéraires agréables, sans dénivelé excessif et doit pouvoir être utilisée par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des voies vertes ou bien des voies à faible trafic, des bandes cyclables, pistes cyclables et autres aménagements.
- ✓ **Voie verte (Vv)** : définie par le Code de la route comme : "route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers" (décret 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route), il s'agit d'un axe de circulation aménagé en site propre, plus large qu'une piste cyclable, qui doit pouvoir offrir des services spécifiques en liaison avec les transports publics et disposant d'un régime de circulation particulier dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale : piétons, cyclistes, vélo à assistance électrique, rollers, personnes à mobilité réduite (PMR) et, aux cavaliers sauf prescriptions particulières. Elle se caractérise avant tout par un haut niveau de sécurité, son accessibilité et son entretien (Cahier des charges "Schéma national des véloroutes et voies vertes", mai 2001).

---

L'enquête publique, procédure juridiquement encadrée, permet au public de formuler des observations sur un projet auprès d'un tiers indépendant, à savoir le commissaire enquêteur, et :

- d'amener à l'autorité compétente les éléments d'appréciation lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause ;
- d'apporter au public l'information la plus complète possible sur la nature du projet, sur le déroulement de l'enquête publique, en tant que synthèse complète et objective, ainsi que sur les conclusions tirées de l'ensemble des observations exprimées et au travers des motivations personnelles du commissaire enquêteur.

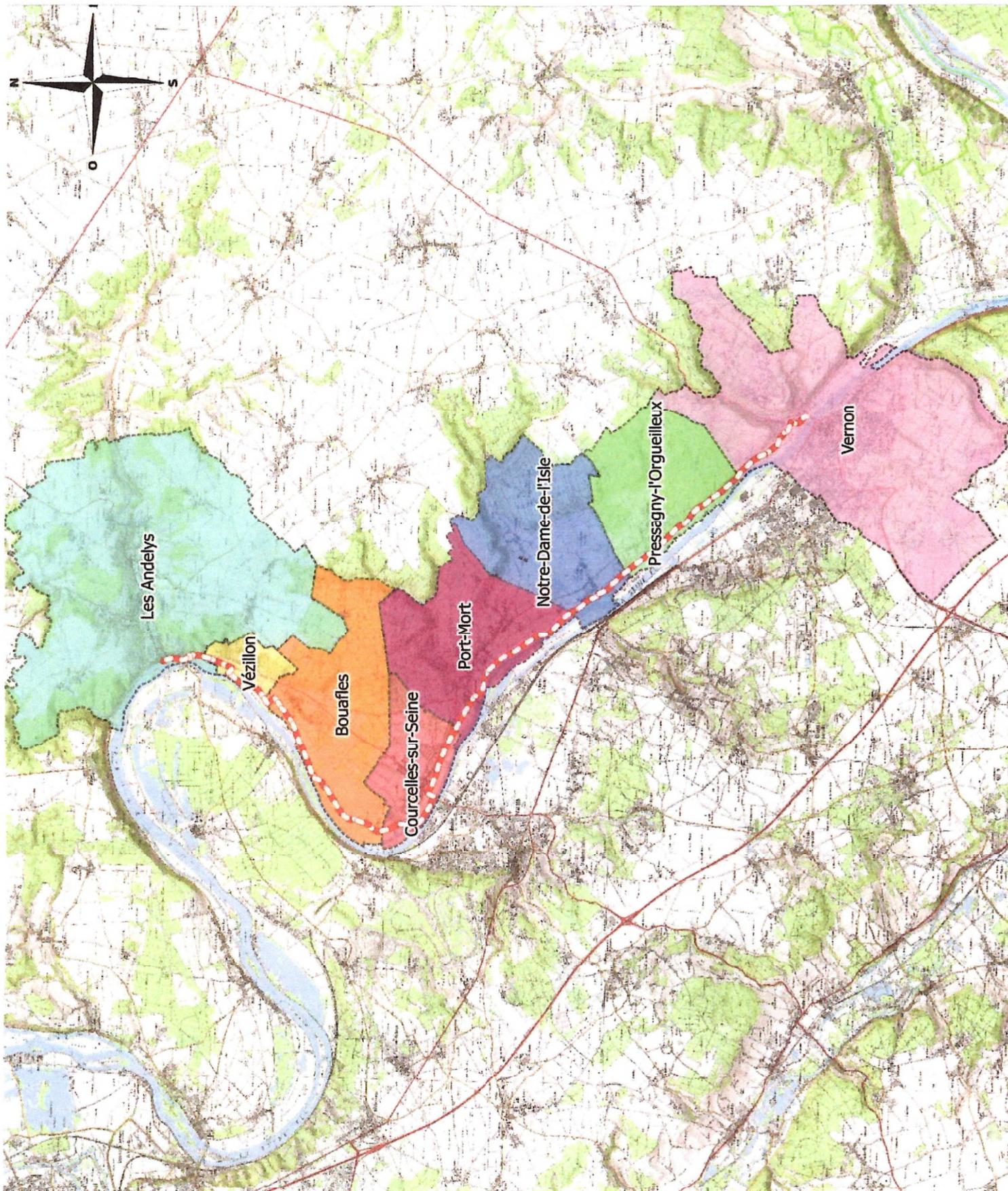
---

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

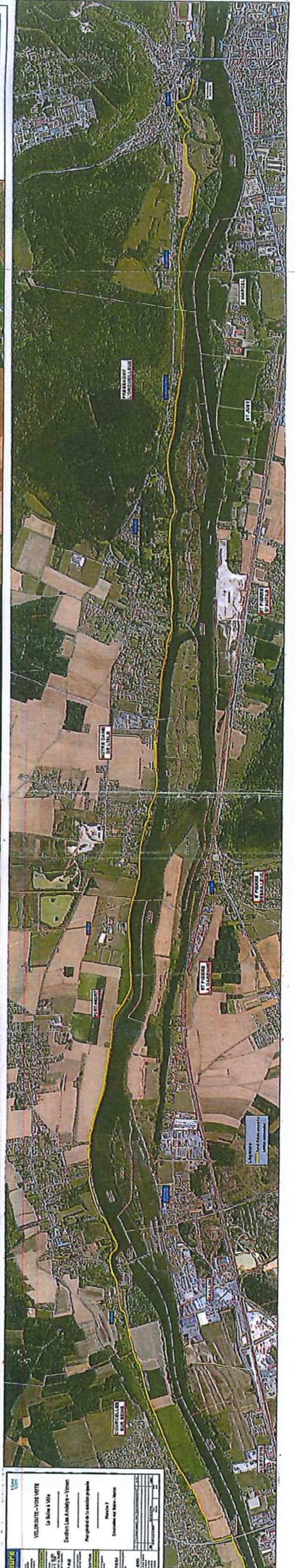
Il se subdivise en deux parties distinctes :

- le **Rapport** rappelle l'objet de l'enquête publique et rend compte des événements qui l'ont accompagnée,
- les **Conclusions motivées** du commissaire enquêteur, exprimées dans un second document, donnent son avis personnel sur l'intérêt général du projet (Déclaration d'Utilité Publique), sur la demande d'autorisation environnementale qui lui est liée et sur les conditions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de quatre communes.

(1) Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire



TRACÉ « de principe »  
proposé entre LES ANDELYS et VERNON



## GÉNÉRALITÉS

### 1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE - HISTORIQUE

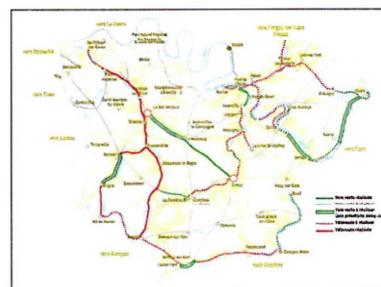
Les véloroutes et voies vertes connaissent un fort développement en Europe depuis plusieurs années. La France en compte 1 500 kms et 10 000 kms d'itinéraires étant en projet.

A l'échelle européenne, le projet *EuroVélo*, porté par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), comporte 15 itinéraires cyclables qui représentent 70 000kms dont 45 000kms déjà réalisés.

Par circulaire de 2001, intitulée « *Mise en œuvre des volets régionaux du schéma national* », l'État a incité les régions à développer ce type de déplacement doux dans le cadre des *Schémas régionaux Véloroutes éponymes*.

De nombreux exemples sillonnent déjà la France ou sont en projet (Eurovélo3 -Scandibérique- Véloscénie, Eurovélo4 -Tour de Manche-, Avenue Verte London-Paris, la Loire à vélo, la Vélittorale/Voie Verte en Pays Pyrénées Méditerranéenne ou encore *Pirinexus-Ruta cicloturista Catalana* pour plus 350kms de part et d'autre de la frontière espagnole et, plus près de nous, *La Vélo Francette* qui relie la Normandie à l'Atlantique).

Depuis 2002, l'Eure a décidé de constituer un réseau de plus de 350 kms de véloroutes et 156 kms de voies vertes sur douze axes.



Lors des réunions de la Commission permanente, les élus du département ont validé le principe du projet d'aménagement d'une Véloroute/Voie verte entre les communes de VERNON et LES ANDELYS sur un itinéraire de plus de 24kms. La dénomination « *La Seine à Vélo V33* » a été approuvée, le logo choisi et le plan d'actions 2018-2022 entériné, en vue de développer une offre complète et de qualité, positionner La Seine à Vélo comme un itinéraire majeur du tourisme à vélo pour un développement touristique de la Vallée de la Seine, mesurer les retombées économiques et animer le réseau de partenaires.

Une convention a été signée entre les Collectivités et le Département de l'Eure, chef de file du comité d'itinéraire. Cette convention formalise les engagements de chaque maître d'ouvrage pour la réalisation de ce grand itinéraire et assurer sa commercialisation pour la saison touristique de 2020.

Le Conseil Départemental de l'Eure (CD27) porte la maîtrise d'ouvrage du projet destiné à créer une Vr-Vv afin de relier PARIS à l'Estuaire de la Seine, le long des boucles du fleuve et tout en suivant au plus près ses méandres. Inscrit au *Schéma national des Véloroutes/Voies vertes*, le projet porte sur 511 kms avec 62 % réalisés à ce jour.



Les études ont été effectuées par *Cerema* et *Vélo&Territoires*, chaque département étant responsable de son infrastructure et du fléchage. La Seine-Maritime pilote le comité technique infrastructures et signalisation, l'Eure pilotant le comité chargé de la communication et de la « mise en vente ». Les associations et organismes s'occupant de véloroutes comme *AF3V*, *France vélo tourisme* et *Atout France*, ainsi que la *Fédération de l'Eure pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique*, *AAAPPMA Le Gardon Vernonnais* ou *Vélo&Territoires*, ont été associés à la réflexion et/ou aux travaux, certains à titre purement consultatif.

A l'échelle interdépartementale un Comité d'itinéraire, piloté par l'Association des Départements de l'axe Seine, a été constitué. Il réunit 18 maîtres d'ouvrage de chaque tronçon de l'itinéraire, les Régions Normandie et Ile-de-France étant concernées ainsi que tous les départements traversés.

La présente enquête publique traite du secteur VERNON - LES ANDELYS, portant sur le territoire des communes de VERNON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, COURCELLES-SUR-SEINE, BOUAFLES, VEZILLON et LES ANDELYS.

## 1.2 CADRE JURIDIQUE

Le dossier présenté et l'enquête publique en elle-même relèvent de la réglementation :

- ✓ Code de l'environnement (régime « autorisation »).
- ✓ Code de l'urbanisme (art. L153-54 et 55).
- ✓ Code forestier (autorisation de défrichement - art. L341-3).
- ✓ Code de l'expropriation.
- ✓ Code des transports, Code de la Défense, Code du patrimoine.
- ✓ Code de la route.
- ✓ Code de l'Energie.
- ✓ Code des Collectivités Territoriales.
- ✓ Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (art. L214-1 et suivants).
- ✓ Loi 2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.
- ✓ Ordonnance 2017-80 et décret 2017-82 relatifs à l'autorisation environnementale.
- ✓ Guide l'interprétation de « faisceaux d'indices » du CGDD en date d'août 2017.
- ✓ Loi du 8 mars 1810 relative à la procédure d'expropriation et les indemnités prévues.
- ✓ Décret 2004-998 du 16 septembre 2004.
- ✓ Ordonnance 2016-1060 du 3.8.2016 portant réforme des procédures.
- ✓ Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

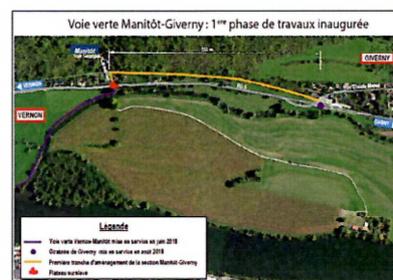
Le projet est également soumis à certains documents supra pour lesquels leur consultation, intégration ou cohérence sont rendues obligatoires :

- Inventaire des ZNIEFF (inventaire régional de 2011), ENS recensés, Sites Inscrits et Classés, Réseau NATURA 2000, arrêtés préfectoraux de protection du Biotope.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Seine-Normandie (2016-2021).
- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (novembre 2014).
- Plans de prévention des risques inondation de la Seine et celui de l'Epte Aval.
- Plan de prévention des risques technologiques Snecma.
- Directive Cadre sur l'eau.

## 1.3 NATURE & CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

### ▷ RESUME NON TECHNIQUE (RNT) :

Après la section de 2,2 kms, inaugurée en juillet 2018, entre VERNON et le hameau de MANITÔT, la voie verte reliant MANITÔT à GIVERNY a été inaugurée le 7 juin 2019.



Dans le prolongement, un tronçon de plus de 24 kilomètres est projeté le long des boucles de la Seine pour relier GIVERNY - VERNON - LES ANDELYS, à savoir entre la fondation Claude Monet, le musée des Impressionnistes et Château-Gaillard.

16 communes ont été intégrées à la réflexion initiale sur un possible tracé sur leur territoire : SAINT-MARCEL, SAINT-JUST et SAINT-PIERRE-D'AUTILS (La Chapelle Longueville), SAINT-PIERRE-LA-GARENNE, GAILLON, AUBEVOYE (Val-d'Hazay), VILLERS-SUR-LE-ROULE et TOSNY (Les trois Lacs) sur la rive gauche de la Seine ; VERNON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, COURCELLES-SUR-SEINE, BOUAFLES, VEZILLON et LES ANDELYS, en rive droite du fleuve :

- entrée à STE-GENEVIEVE-LES-GASNY, passage par GIVERNY, VERNON et LES ANDELYS ;
- passage rive gauche en direction de LERY-POSES, PONT-DE-L'ARCHE et MARTOT (sortie du département) ;
- retour de « La Seine à Vélo » à AIZIER, Le Marais Vernier, FIQUEFLEUR-EQUAINVILLE en direction de la mer.

Le fascicule **RNT** apporte une description synthétique sur la localisation et les spécificités du projet. D'une bonne illustration, facilitant la compréhension du sujet, il expose les points fondamentaux portés à l'Etude d'impact

#### Contexte géologique et géographique :

Le département de l'Eure se trouve en zone climatique de type océanique. Le relief du secteur, en majorité situé dans une zone de basse altitude, est marqué par la vallée de Seine et entaille un relief de plaine. Ses bords sont relativement plats puis on trouve une ligne de collines accentuées.

Les points bas vont de 7m au Nord des ANDELYS à 10m au Sud sur VERNON, soit une montée de 3m sur 20kms. Dans un rayon d'1km autour du projet, on note la présence de zones de forte pente et ainsi passer d'une altitude de 50 à 110m.

La zone d'étude comprend principalement un sol d'alluvions fluviales, peu développée mais exploitée.

#### Contexte humain, économique et social :

L'augmentation de la population, constante depuis plus de cinquante ans (+48%), s'explique par le différentiel entre l'évolution liée au solde naturel et celle liée au solde migratoire négatif. Le taux de chômage est relativement élevé sur certaines communes comme LES ANDELYS, VEZILLON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX et VERNON (<10%).

Sur le secteur du projet, on relève une présomption de site archéologique (VERNON), des sites inscrits et classés, des sites patrimoniaux remarquables (SPR), des édifices classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques, des chemins et itinéraires de randonnées (GR2).

Le territoire, compris entre LES ANDELYS et VERNON, est sillonné par les RD313 et RD316 (<4 à 5 000 véhicules/jour), ainsi que la RD6015 (<10 000 véhicules/jour) ; trois ponts franchissent la Seine (LES ANDELYS, VERNON et COURCELLES-SUR-SEINE).

La gare de VERNON (VERNON-GIVERNY) est desservie par la ligne SNCF PARIS-ST-LAZARE/LE HAVRE ainsi que par les Intercités, TER Normandie et ligne J du Transilien, offrant ainsi des liaisons directes vers PARIS, ROUEN (RIVE DROITE) et LE HAVRE représentant plus de 1 700 000 voyageurs/an.

L'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011 classe ces infrastructures comme « bruyantes ».

Sur le thème « qualité de l'air », très peu de dépassements de seuil aux polluants sont observés, classant comme bonne la qualité de l'air dans cette région sans, pour autant, pouvoir extrapoler sur le secteur du territoire de VERNON qui, comme toute grande agglomération très fréquentée et à forte densité de population, recense par ailleurs neuf entreprises (pour 4 aux ANDELYS et 1 à COURCELLES-SUR-SEINE).

#### Les risques :

Les communes, traversées par le tracé, sont confrontés à plusieurs risques et problématiques :

- ✓ naturels : inondation, mouvements de terrain, sismicité, effondrement, zones humides, cavités.
- ✓ industriels, technologiques : établissements SEVESO, effet de surpression, effet toxique, TMD.
- ✓ ressource en eaux : masses d'eau, eaux souterraines, eaux superficielles.

Les communes de LES ANDELYS, BOUAFLES, COURCELLES-SUR-SEINE, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, VERNON et VEZILLON sont incluses dans le PPRI de la Seine.

En termes de phénomène retrait-gonflement d'argiles, les communes sont caractérisées par un aléa globalement faible, avec toutefois quelques zones en aléa moyen à fort sur les coteaux.

Un important travail de recensement des effondrements et mouvements de terrains a été effectué depuis près de vingt années, démontrant que chaque commune est touchée par un nombre de marnières variables : VERNON et LES ANDELYS en comportant moins de quatorze, les autres communes moins de trois pour la plupart.

Trois établissements SEVESO « Seuil Haut », deux établissements « Seuil Bas », trente ICPE sont présents sur le territoire des communes de la zone d'étude.

Toutes les communes sont concernées par le risque Transport de marchandises dangereuses et les servitudes AC1, AC2, I4 ET PM2.

#### Le milieu naturel :

Plusieurs arrêtés préfectoraux contribuent à la protection du biotope (7 Espaces Naturels Sensibles référencés).

Plusieurs zonages écologiques se situent à proximité du projet (ZNIEFF, NATURA 2000, APPB, sites inscrits ou classés) attestant de la présence de secteurs à fort enjeux écologiques (classement « enjeu assez fort »). Toutefois, en dehors des zones protégées, l'aire d'étude peut être considérée comme à enjeu écologique modéré.

- volet floristique : l'enjeu est considéré comme faible de part la présence d'un nombre d'espèces relativement communes et du peu d'espèces menacées. A noter la forte présence d'espèces invasives.
- volet faunistique : compte-tenu de la présence d'un nombre d'espèces relativement communes, et de plusieurs espèces menacées, l'enjeu est jugé modéré (crapaud commun, grenouille agile, lézard vert). Toutefois, en ce qui concerne les volatiles, l'enjeu avifaunistique est considéré comme assez fort au vu de la richesse spécifique, du nombre d'espèces nicheuses menacées et de la présence de plusieurs espèces d'intérêt communautaire nicheuses (*Oedicnème criard*, une centaine d'espèces d'oiseaux présentant un statut *vulnérable, quasi-menacé, en danger, en danger critique ou disparu*).

L'enjeu concernant les mammifères, hors chiroptères, est ainsi considéré comme modéré.

En effet, 17 espèces de chauve-souris sont présentes sur les 21 inventoriées, dont cinq avec un statut de conservation défavorable « *quasi-menacé* » voire « *en danger* ».

#### ▷ DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Pour rappel de la procédure, la DUP doit intervenir un an au plus tard après la clôture de l'EP et emporte la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme. Elle permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant pour cause « d'utilité publique » (art. 545 du Code civil : « ...nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité »). A l'issue de l'enquête publique, la Collectivité doit émettre un avis sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, avis réputé favorable s'il n'est pas émis dans les deux mois.

Puis le Département établit une déclaration de projet qui fait appel d'un examen conjoint des PPA préalablement à la mise à EP.

La procédure d'expropriation est découpée en deux phases : administrative, qui conduit à l'arrêté de DUP, et judiciaire pour le transfert légal de propriétés et l'indemnisation des personnes expropriées.

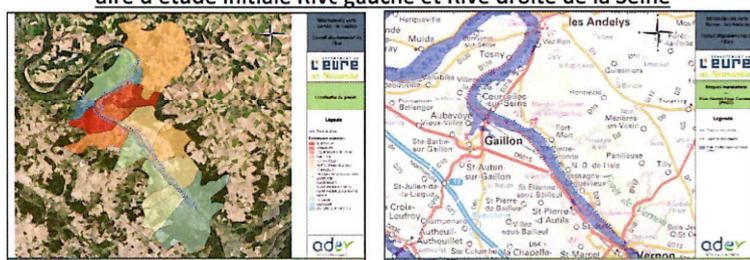
L'acte précise le délai dans lequel l'expropriation devra être réalisée (inférieur à cinq voire dix ans selon le cas ou les circonstances).

Il est rappelé que l'appréciation de l'utilité publique est basée sur trois critères : la théorie du « bilan » (avantages/inconvénients du projet), l'opportunité du projet et le caractère nécessaire de l'expropriation en démontrant l'absence de solutions alternatives.

Au regard de l'analyse des milieux naturels, deux variantes présentaient des enjeux assez identiques.

En ce qui concerne la rive gauche, à caractère industrialisé et avec la présence d'établissements SEVESO seuil haut et seuil bas (PPRT) exposant à des risques industriels important, présente par ailleurs des corridors écologiques diffus et la création d'une Vv aurait eu un impact fort par réduction et fractionnement de ceux subsistants entre la plaine et la Seine. Par ailleurs, l'effet cumulé avec la ligne ferroviaire et les industries présentes est assez notable et important.

#### aire d'étude initiale Rive gauche et Rive droite de la Seine



La rive droite, moins urbanisée, dispose de corridors écologiques plus conséquents limitant ainsi l'impact.

L'espèce emblématique du secteur, l'«*Oedicnème criard*», est très présente en rive gauche et y subirait de fortes perturbations chroniques.

Ainsi le tracé proposé à l'enquête publique, situé en rive droite de la Seine et dénommé **RD-0** sur son linéaire, longe essentiellement le fleuve en empruntant 1,9 km de voies communales et chemins ruraux existants sur ses 24,1 kms. Le gabarit retenu pour la voie varie de 2,5 m, voire 2m (forêt de la Madeleine), à 4 m en fonction des utilisations et du contexte paysager inhérents à leurs localisations afin de s'adapter aux multiples particularités et contraintes comme les éléments urbains, les parcelles privatives, la proximité avec la Seine, le domaine agricole et ses servitudes, les milieux naturels ainsi que les éléments du relief. En présence de forte contrainte écologique notamment, les emprises s'en trouvent réduites.

La section s'appuie sur des voies existantes comme les sentiers, chemins ruraux ou de halage, voiries peu empruntées ainsi que strictement vertes.



## PROFIL EN TRAVERS TYPES

Voie verte de 3,00 m

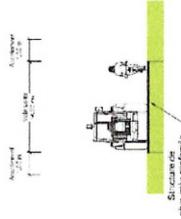


Voie verte de 4,00 m

(Espace boisés - Commune de Vernon)



Voie verte + Desserte agricole



Echelle : 1/100

## PROFIL EN TRAVERS PARTICULIERS

Au droit du chemin des carrières  
(Commune de Bouafles)



Echelle : 1/100

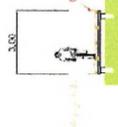
## PROFIL EN TRAVERS PARTICULIERS

Au droit du chemin des carrières  
(Commune de Bouafles)



Patelage bois

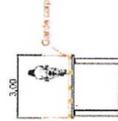
(Communes de Vieux-les-Normans de - Ile et de Vernon)



Echelle : 1/100

Passerelle

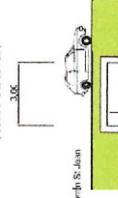
(Communes des boisés et de Bouafles)



Echelle : 1/100

Passage souterrain à gabarit réduit  
(PSGR)

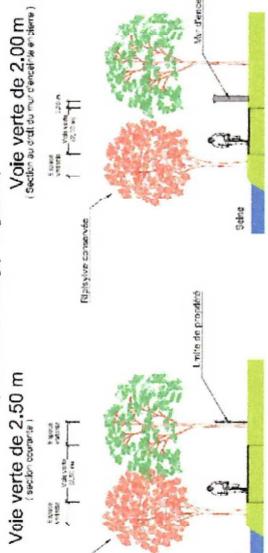
(Commune de Vernon)



Echelle : 1/100

## PROFIL EN TRAVERS PARTICULIERS

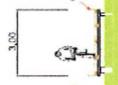
Traversée de la forêt de La Madeleine  
(Communes de Pressagny - l'Orgueilleux)



Echelle : 1/100

Patelage bois

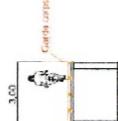
(Communes de Vieux-les-Normans de - Ile et de Vernon)



Echelle : 1/100

Passerelle

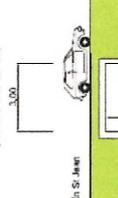
(Communes des boisés et de Bouafles)



Echelle : 1/100

Passage souterrain à gabarit réduit  
(PSGR)

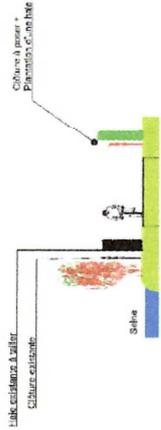
(Commune de Vernon)



Echelle : 1/100

De l'avenue ACO à la Rue Robert CORNAN  
Commune de Pressagny - l'Orgueilleux

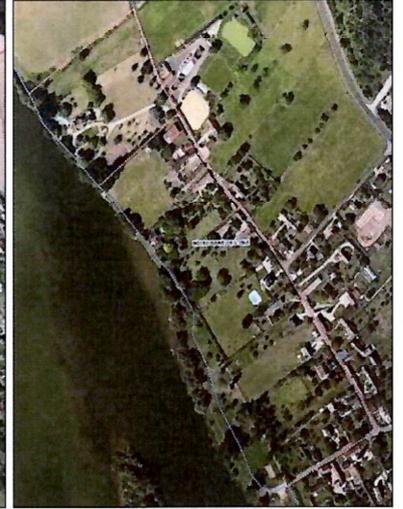
Voie verte de 3,00 m



Le Département souhaite la meilleure insertion possible du projet, en maintenant un environnement le plus proche de son état initial par l'application des mesures ERC (2), mais également en offrant des paysages et ambiances le plus naturel qu'il soit aux usagers de la voie.

Études des variantes au tracé RD-0.

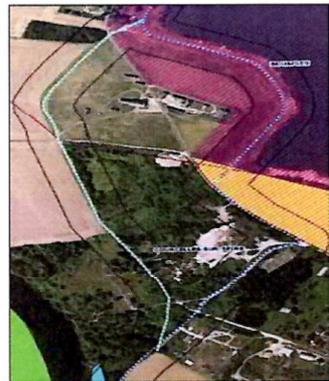
En ce qui concerne PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX et NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, le dossier conclut que les variantes **RD-1** et **RD-1bis** envisagées, au-delà du manque d'intérêt paysager et touristique, présenteraient un risque lié au trafic routier du fait d'une voie partagée (passage en milieu urbain). Par ailleurs, l'effet « barrière » créé naturellement par la Seine pour les animaux terrestres non volants, et la fragmentation des habitats d'avifaunes (passereaux, Œdicnème criard, Zone de Protection Spéciale proche) seraient accrus par le passage de la voie verte au milieu d'espaces cultivés en prolongement de cette RD1.



au lieu-dit « Le Mesnil », sur la commune de PORT-MORT, la variante **RD-3** délaierait le bord de Seine pour un site partagé avec les automobilistes puis avec les engins agricoles ; le maître-d'ouvrage n'y est pas favorable.



en ce qui concerne le passage du projet dans le secteur de COURCELLES-SUR-SEINE et BOUAFLES, à proximité de Les Mousseaux, la variante **RD-4** éviterait la Voie communale (site partagé), poursuivrait en milieu naturel en se rapprochant de la Seine mais en s'éloignant du lac des Carriers et de plusieurs zones de protection, évitant également deux sites Natura 2000 réduisant une nouvelle fois un nouvel effet « barrière » tout en facilitant localement un entretien paysager indispensable (plantes invasives).



entre BOUAFLES et VEZILLON, sur les sites de « l'île aux Dames » et « Les Marais », la variante **RD-5** est privilégiée afin d'éviter l'arrachage de cinq cents mètres de haies prévu en **RD-0** (habitats), la voie verte étant limitée à 3ml de largeur au lieu de quatre.



Pour conclure sur ce thème, l'analyse des variantes a permis de faire émerger le tracé le plus favorable et le moins impactant.

(2) Eviter, Réduire, Compenser les impacts sur l'environnement (Ministère de la Transition écologique et solidaire).

Globalement, les travaux d'aménagement du projet consistent : terrassements, mise en place d'ouvrages d'art courants, réhabilitation de passerelle, réalisation des chaussées (enrobé en liant, incolore, quelques passages renforcés pour passage d'engins agricoles), places de parking en graves (stabilisé), platelage bois (zones humides, fréquemment immergées), signalisation et équipements. Toutefois, hormis une section courante de 3ml de large (accotement d'1 ml de chaque côté pour un total de 5ml), divers gabarits de voie ou réalisations d'ouvrages répondront aux contraintes typologiques et limiteront l'impact sur l'environnement :

- ✓ voie verte et desserte agricole : 4ml de large, accotement d'1 ml de chaque côté (total de 6ml),
- ✓ sur la commune de VERNON : voie 4ml de large, absence d'accotement au site des Tourelles, passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) de 3ml de large sur 2,5ml de haut),
- ✓ sur les communes de PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, VEZILLON, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE et VERNON : platelage bois de 3ml de largeur sur 715 ml, chasse-roue de chaque côté ou, à minima, côté Seine selon la configuration),
- ✓ sur la commune de BOUAFLES : réhabilitation de la passerelle « *des carrières* », avec une emprise au sol réduite cf. dérogation accordée pour une utilisation PMR (pente à 15% au lieu des 4% prescrits), ceci permettant la transparence hydraulique et évitant toute destruction de saulaies marécageuses,
- ✓ LES ANDELYS : réhabilitation à 3ml du pont de franchissement du Gambon en lieu et place de la réalisation d'une nouvelle passerelle (décision intervenue après finalisation du dossier mis à EP) et platelage bois sur 100ml,
- ✓ sur la commune de COURCELLES-SUR-SEINE : une demande de dérogation a été déposée début 2019 auprès de la Commission départementale, en vue de l'aménagement d'une voirie.

platelage et d'aménagements sécuritaires



Le Département a été autorisé à procéder aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet, et, si nécessaire, à recourir à la procédure d'expropriation. Les travaux sont financés par le Département de l'Eure, la Région Normandie, le Ministère de la transition écologique et solidaire et le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER).

La gestion ultérieure de l'ouvrage sera assurée par une convention passée entre SNA (3) et le CD27, les travaux éventuels de restauration ou de réparation d'ampleur restant à la charge du Département de l'Eure.

En termes de financement, le CD27 assure 55% du montant des infrastructures (revêtements, aménagements de sécurité, carrefours, signalisation) pour les axes sous maîtrise d'ouvrage locale et 75% pour les axes prioritaires sous maîtrise d'ouvrage départementale.

#### ► ETUDE D'IMPACT

Cette pièce essentielle présente ou rappelle l'état initial environnemental du site, les contraintes et enjeux du projet tout en précisant les mesures d'évitement, de réduction, de compensation si besoin (ERC).

Choix du scénario retenu, prise en compte de l'environnement dans le projet (Biodiversité, Sites et paysages, Zones inondables, climat), analyse des incidences du projet sur l'environnement :

La présence de la Seine, de zones humides, de terrasses alluviales et de coteaux calcaires consacre au territoire une valeur écologique et patrimoniale conséquente traduit en nombreux zonages réglementaires et d'inventaires.

Les inventaires faune/flore indiquent cette richesse aux enjeux qualifiés de « forts » ou d'« assez forts ».

Par ailleurs, il est notable que le projet s'inscrit majoritairement en bord du fleuve avec un risque avéré d'inondation.

- ✓ Contexte climatique, relief (sensibilité et intensité de l'impact considérés comme faibles), géologique et pédologique, risques naturels (sensibilité modérée, intensité effet et impact considérés comme faibles).
- ✓ Ressource en eau (souterraines et superficielles) : sensibilité modérée, intensité effet de faible à modéré, intensité impact de faible à fort.
- ✓ Habitats : sensibilité modérée, intensité effet modéré, intensité impact de modéré à fort.
- ✓ Zones humides : sensibilité forte, intensité effet et impact de modéré à fort.
- ✓ Corridors écologiques : sensibilité modérée, intensité effet et impact modéré.
- ✓ Flore : sensibilité modérée, intensité effet et impact de faible à modéré.
- ✓ Faune (espèces protégées, d'intérêt communautaire) : sensibilité modérée à forte, intensité effet et impact de modéré à fort.
- ✓ Captage AEP : sensibilité modérée, intensité effet et impact de positif à faible.
- ✓ Activités (dont agriculture) : sensibilité modérée, intensité effet et impact positif ou faible à modéré.
- ✓ Tourisme et loisirs : sensibilité faible, intensité effet et impact positif ou très faible à modéré.
- ✓ Patrimoine culturel et archéologique : sensibilité faible, aucun impact.
- ✓ Santé : sensibilité faible, intensité effet et impact faible.
- ✓ Eléments constitutifs du paysage : sensibilité modérée, intensité effet et impact de très faible à faible.

**Mesures pour éviter, réduire et compenser ces incidences** : moyens d'intervention, techniques ou de secours adaptés et toutes mesures prises sur le linéaire par information du public, pose de clôtures, barrières, signalisation, ralentisseurs ; prévention, traitement à la source, d'évitement, de réduction ou de compensation des risques potentiels ; le cas échéant, appel aux organismes habilités et équipés.

✓ **évitement** (phases conception et chantier) : modifications des emprises du projet (tronçons 3, 5, 6, 9, 10 et 13), absence d'éclairage en phase de chantier et permanent sur la Vr-Vv, suppression de cônes de vue paysager, mise en place de platelage bois.

✓ **réduction** (phases conception, chantier et exploitation) : réduction des effets de terrassement sur le milieu physique par recherche d'un équilibre déblai/remblai, limiter les emprises globales du projet en phase chantier, rédaction d'un Plan d'Assurance Environnement et signature bipartie (Guide chantier), mise en place de procédures permettant de limiter les risques de pollution en phase chantier, voies d'accès à la zone de chantier, réduire l'étalement des espèces invasives, mise en défends des zones d'intérêts lors de la phase chantier, mise en place de pondoirs et abris à herpétofaune, installation de corniches à chiroptères, passages inférieurs favorables aux chiroptères, phasage des travaux par tronçon selon les périodes de sensibilité des espèces animales présentes, plantation de haies afin de réduire le dérangement de l'Œdicnème criard, implantation du tracé de la Vr-Vv empruntant un maximum de linéaire de chemin existant.

✓ **compensation** (phase chantier) : replantation de haies, restauration des zones humides sous boisements alluviaux, de végétation à hautes herbes.

✓ **mesures d'accompagnement** (sans effet sur les impacts relevés) : mise en place d'un coordinateur environnemental en phase chantier, mise en place de poubelles sur le linéaire, sensibilisation pédagogique du public, suivi des espèces végétales invasives, mise en place d'un partenariat de suivi et d'entretien des mesures de compensation haies et zones humides, maintien des habitats de fourrés européens et création de prairies naturelles en vue d'un retour à l'exploitation agricole.

**Estimation sommaires des dépenses liées à l'environnement**

| G.3 ESTIMATION SOMMAIRE DES DÉPENSES LIÉES À L'ENVIRONNEMENT  |  |   |                |
|---|--|---|----------------|
| Les données correspondantes au coût des mesures en faveur de l'environnement présentées en colonne l'ensemble des mesures évitement, de réduction ou de compensation mais également les mesures d'accompagnement. |  |   |                |
| Les mesures sont estimées à un total de 487 552 € HT, soit environ 3,8 fois le coût global du projet.   |  |   |                |
| N°  | Phase Conception / Chantier / exploitation | Mesure  | Coût estimatif |
| MR-1  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 3                      |                |
| MR-2  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 5                      |                |
| MR-3  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 6                      |                |
| MR-4  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 9                      |                |
| MR-5  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 10                     |                |
| MR-6  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 11                     |                |
| MR-7  | Conception                                 | Etalement des emprises à prévoir par modification des emprises du projet - Tronçon 13                     |                |
| MR-8  | Conception                                 | Absence d'éclairage permanent sur la Vr-Vv  |                |
| MR-9  | Chantier                                   | Absence d'éclairage en phase chantier sur la Vr-Vv  |                |
| MR-10   | Conception                                 | Suppression des cônes de vue paysager   |                |
| MR-11   | Chantier / exploitation                    | Mise en place de platelage bois   |                |
| MR-12   | Chantier                                   | Réduction des effets des terrassements sur le milieu physique par recherche d'un équilibre déblai/remblai |                |
| MR-13   | Chantier                                   | Limiter les emprises globales du projet en phase chantier   |                |
| MR-14   | Chantier                                   | Rédaction d'un Plan d'Assurance Environnement et signature bipartie guide chantier                        |                |
| MR-15   | Chantier                                   | Mise en place de procédures permettant de limiter les risques de pollution en phase chantier              |                |
| MR-6  | Chantier                                   | Réduire l'étalement des espèces invasives   | 800 € HT       |
| MR-7  | Chantier                                   | Mise en défends des zones d'intérêts lors de la phase chantier  |                |
| MR-8  | Exploitation                               | Mise en place de pondoirs et abris à l'herpétofaune   |                |
| MR-9  | Exploitation                               | Installation de corniches à Chiroptères   |                |
| MR-10   | Chantier                                   | Passage inférieur favorable au gîte des Chiroptères   |                |
| MR-11   | Chantier                                   | Phasage des travaux par tronçon selon les périodes de sensibilité des espèces animales présentes          |                |
| MR-12   | Exploitation                               | Plantation de haie afin de réduire le dérangement sur l'Œdicnème criard                                   | 500 € HT       |
| MR-13   | Conception                                 | Implantation de bois de la végétation vivement empruntant un maximum de linéaire de chemin existant       |                |
| MC-1  | Chantier                                   | Replantation de haie  | 177 200 € HT   |
| MC-2  | Chantier                                   | Restauration des zones humides sous boisements alluviaux  | 93 300 € HT    |
| MC-3  | Chantier                                   | Restauration des zones humides de végétation à hautes herbes  | 10 000 € HT    |
| MA-1  | Chantier                                   | Mise en place d'un coordinateur environnemental   | 10 000 € HT    |
| MA-2  | Exploitation                               | Mise en place de poubelles et triage de déchets   | 1 200 € HT     |
| MA-3  | Exploitation                               | Sensibilisation pédagogique du public   | 1 200 € HT     |
| MA-4  | Exploitation                               | Suivi des espèces végétales invasives   | 10 000 € HT    |
| MA-5  | Exploitation                               | Mise en place d'un partenariat de suivi et d'entretien des mesures de compensation haies et zones humides | 10 000 € HT    |
| MA-6  | Exploitation                               | Mise en place d'un partenariat de suivi et d'entretien des mesures de compensation haies et zones humides | 87 300 € HT    |

#### ▷ **AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

L'étude présente les conclusions sur le niveau d'enjeu lié au

- ✓ **milieu physique** : la synthèse des enjeux du projet sur le milieu naturel est présentée sous forme de fiches traitant de la thématique, des caractéristiques et des enjeux.
  - climat, topographie, géologie et pédologie : pas de caractéristiques pouvant contraindre le projet d'aménagement : enjeu **faible**.
  - **risques naturels** : principaux enjeux liés aux mouvements de terrain, cavités, inondation par crues : enjeu **modéré**.
  - **ressource en eau** : les masses d'eau, superficielles et souterraines, présentent un état écologique de qualité moyenne : enjeu moyennement **modéré**.
- ✓ **milieu naturel** : la synthèse des enjeux du projet sur le milieu naturel est présentée sous forme de fiches comportant un en-tête (numéro et longueur du tronçon, les communes traversées, la nature globale des emprises du projet, les rubriques Loi sur l'eau), un tableau synthétise les enjeux écologiques (faune, flore, habitats, zones humides, corridors écologiques), une carte de localisation du tronçon où apparaît, sur fond de vue aérienne, le tracé préférentiel du projet et les limites des Plus Hautes Eaux Connues (PEHC) permettant de visualiser les limites maximum des épisodes de crues du fleuve.
  - corridors écologiques (corridor aquatique important), faune (insectes, poissons, amphibiens), flore (aucune espèce protégée mais une menacée, espèces communes ou invasives), reptiles, mammifères terrestres : enjeu **modéré**.
  - habitats, zones humides (origine anthropique, habitats dont un d'intérêt communautaire), oiseaux (146 espèces dont 29 d'intérêt communautaire, œdicnème criard), chiroptères (17 espèces dont 4 rares et trois assez rares) : enjeu **assez fort**.
  - zonages environnementaux de protection des milieux naturels (NATURA 2000, ZNIEFF, APPB) : enjeu **fort**.

#### ▷ **CAHIER D'ANNEXES**

Les Annexes portent sur les inventaires des vertébrés, invertébrés (ornithologique, batracien, reptile, mammalogique, entomologique : odonates, orthoptères, lépidoptères), de la flore et des habitats.

Elles concluent à des niveaux de « très faible » à « fort » :

##### Chapitre 1 - **étude chiroptères** (Groupe mammologique Normand) :

Synthèse des données sur les communes situées dans un périmètre de 10 km du projet d'aménagement : 17 espèces contactées sur les 21 présentes en Normandie. En tenant compte des lacunes de prospection et du contexte haut-normand où les populations sont globalement faibles et inégalement réparties, le peuplement chiroptérologique local peut être considéré comme relativement riche.

La mise en service de l'aménagement routier, au vu de la fréquentation piétons/cyclistes, ne semblerait pas entraîner de mortalité de chauves-souris (un cas de choc est connu en Bourgogne). La vallée de Seine offre des habitats (prairies humides et forêts) très favorables aux chiroptères.

Le projet présente une zone boisée au sud-est qui peut être exploitée par les chiroptères (terrain de chasse ou gîte pour les espèces arboricoles) dont le Petit Rhinolophe (Château de Pressagny-l'Orgueilleux). Les prairies humides du secteur sont aussi exploitées lors des haltes migratoires (Pipistrelle de Nathusius, Noctule commune, Noctule de Leisler et Sérotine bicolore).

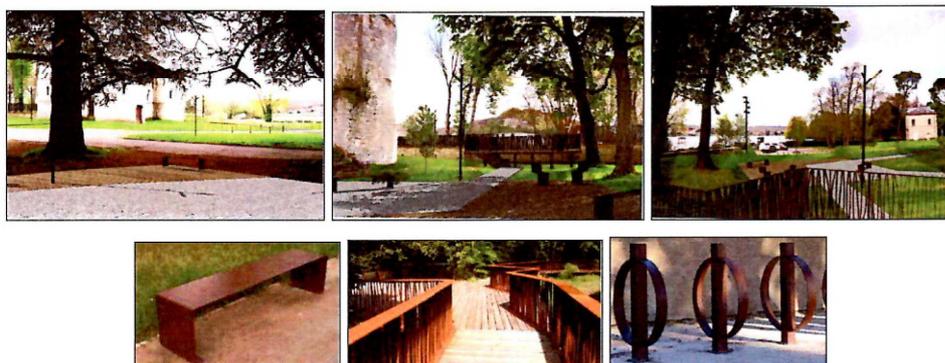
Il est nécessaire de prendre en compte les effets cumulatifs de l'ensemble des projets locaux d'aménagement du territoire (présent et à venir) pour mieux appréhender la perte des terrains de chasse des populations de chiroptères dans le secteur

Il est, par ailleurs, essentiel de tenir compte du choix et de l'orientation de l'éclairage si celui-ci est prévu le long de ce tracé ou sur une partie de celui-ci. La présence d'éclairage entraîne une baisse d'activité, voire un comportement d'évitement chez certaines espèces de chiroptères créant un effet barrière.

##### Chapitre 2 - **étude paysagère** sur les zones à enjeux (Arc en Terre) :

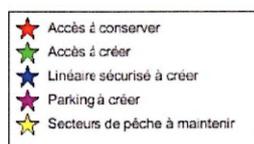
Parc des Tourelles et Parc naturel humide à VERNON, secteur Ma Campagne, quai à PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, quais de NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, barrage et Patrimoine local à PORT-MORT, Monument aux Morts, Belvédère et Pont à COURCELLES-SUR-SEINE, carrières Cemex et zones de stationnement à BOUAFLES, allée des Saules à VEZILLON, quais du PETIT ANDELY.

**Chapitre 3 - notice paysagère et architecturale** -Château des Tourelles- (Concept Architecture et Espace libre) :  
Projet d'aménagement de la « Maison du vélo », multiples présentations des principes d'aménagement du site (éclairage, toilettes, mobiliers, racks à vélos, divers revêtements de sol).



**Chapitre 4 - propositions d'aménagements de parcours de pêche** Seine à Vélo (FDAAPPMA, AAPPMA) :

Le linéaire du projet a été parcouru par la FDAAPPMA 27 et l'AAPPMA du Gardon Vernonnais, cet état des lieux classant les berges la Seine en deux catégories selon l'accessibilité, et préconisant quelques règles sur 30 planches avec légendes ci-dessous, portant coordonnées du site étudié, aménagements et description de l'action :



- ✓ linéaire actuellement accessible en véhicule : ces portions devront être partagées « vélo-voiture », des parkings « pêcheurs » étant préconisés le long du linéaire.
- ✓ linéaire seulement accessible à pied : des chemins d'accès perpendiculaires à la Seine permettent l'accès à ce linéaire, des places de parking étant à prévoir.
- ✓ sur secteurs de pêche : prévoir un recul de plusieurs dizaines de mètres entre berge et voie verte pour l'accessibilité à ces zones (distance 100ml maximum entre parking et zones de pêche) et des aménagements sécuritaires.



**Chapitre 5 - demande de déclaration au titre de la réglementation sur l'eau** (IRIS Conseil).

Cf. aux articles L214-1 et suivant du Code de l'environnement, le dossier s'articule entre :

- ✓ identité du demandeur,
- ✓ emplacements sur lesquels les installations, ouvrages, travaux, activités doivent être réalisés (localisation, description du contexte et du projet, justification du tracé),
- ✓ nature, consistance, volume et objet de l'ouvrage, rubriques de la nomenclature (reportage photographique, bassins versants naturels, franchissement des écoulements naturels, assainissement de la plateforme, modélisation hydraulique, cadre réglementaire),
- ✓ notice d'incidence sur l'eau et le milieu aquatique (analyse de l'état initial des milieux aquatiques, milieux naturels, patrimoine et urbanisme, hydraulique et assainissement, incidences et mesures -FRC-, incidences des installations, ouvrages, travaux, activités en phase chantier, sur la faune et la flore, sur les zones humides, sur la zone NATURA 2000, sur les usages liés à l'eau et les eaux souterraines, mesures associées, compatibilité du projet avec PPRI, PPRT, Directive Cadre sur l'eau, SDAGE et SAGE, SRCE).
- ✓ moyens de surveillance et d'intervention, annexes.

▷ **DOSSIER DE PLANS**

Le tracé fait l'objet de 20 planches (plans au 1/1 000<sup>e</sup> extraits d'un site Internet de localisation), correspondant au découpage du linéaire par tronçons de plus d'un km chacun, avec LES ANDELYS comme point de départ, portant :

- ✓ les profils en travers et les résultats des cubatures (4) entre deux états de terrain, avec ou sans remblais,
- ✓ le tracé proposé à EP avec légendes indicées de couleur (véloroute, voie verte, particularités liées à l'environnement, aménagements spécifiques comme les emplacements de parkings et/ou le platelage bois, traversées et accès agricoles conservés/créés, évocation des dispositifs de restriction d'accès, limite de crue de la Seine.

| Estimation des coûts globaux du projet              |                 |
|---|-----------------|
| Postes  | Coût            |
| Etudes  | 200 000,00 €    |
| Acquisitions foncières                              | 525 000,00 €    |
| Libération des emprises                             | 226 000,00 €    |
| Clôtures  | 127 000,00 €    |
| Voie verte de 4,00 m                                | 124 000,00 €    |
| Voie verte de 3,00 m                                | 3 276 000,00 €  |
| Voie verte de 2,50 m                                | 33 000,00 €     |
| Voie verte + desserte agricole de 4,00 m            | 1 061 000,00 €  |
| Réfection chaussées des Quais des Andelys           | 152 000,00 €    |
| Platelage en bois sur pilotis                       | 700 000,00 €    |
| Ouvrage d'art                                       | 820 000,00 €    |
| Aménagements routiers connexes                      | 500 000,00 €    |
| Fourreaux   | 56 000,00 €     |
| Equipements et signalisation                        | 60 000,00 €     |
| Aménagements paysagers                              | 1 793 000,00 €  |
| Equipements connectés                               | 120 000,00 €    |
| Frais de travaux (installation, surveillance...)    | 50 000,00 €     |
| Mesures environnementales (ERC) et d'accompagnement | 359 300,00 €    |
| Montant HT  | 9 823 000,00 €  |
| Montant TVA (20%)                                   | 1 964 600,00 €  |
| Montant TTC   | 11 787 600,00 € |

▷ **MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

L'objectif de cette procédure est de permettre la réalisation d'une opération (le projet) dont la DUP envisagée n'est actuellement pas compatible avec les documents d'urbanisme existants, notamment selon les termes du Règlement lié aux zonages.

Parmi les communes traversées par le projet, VEZILLON, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE et PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, couvertes par le Règlement national d'urbanisme, ne sont pas visées par la procédure.

Ayant identifié un nombre conséquent de secteurs en zonage N (zone naturelle) ou A (agricole) en raison de la présence de la Seine et de zones inondables, les communes de VERNON, PORT-MORT, COURCELLES-SUR-SEINE, BOUAFLES et LES ANDELYS sont concernées par cette procédure :

- ✓ zones N et Ua pour LES ANDELYS,
- ✓ zones N, Ne et Ul pour BOUAFLES,
- ✓ zones N, NL, Nh et A pour COURCELLES-SUR-SEINE,
- ✓ zones Ai et Ni pour PORT-MORT,
- ✓ zones UL et N pour VERNON.

Ainsi, en application de l'art. L123.8 du Code de l'urbanisme, une enquête préalable à la mise en compatibilité des PLU doit être conduite en simultanéité avec celle sur la DUP.

La Loi d'orientation foncière de décembre 1967 a introduit dans les codes de l'urbanisme et de l'expropriation une procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec une DUP, permettant de ce fait de pouvoir déclarer simultanément l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité (art. L153-54 du CE), sous réserve de ne pas être de nature à compromettre le projet d'aménagement local retenu par la Collectivité et de ne pas méconnaître les dispositions du Règlement du PLU en vigueur sur ce secteur de zonage.

Il est rappelé que, dans le cadre d'une DUP, la procédure de mise en compatibilité d'un PLU est assujettie à une évaluation environnementale.

Enfin, la DUP, emportant compatibilité d'un PLU, ne nécessite pas de consultation des PPa dans le cadre d'une concertation préalable ou de l'établissement d'un procès-verbal conjoint.

Certaines communes ont inséré ce volet à l'ordre du jour d'une délibération.

(4) données destinées à déterminer les quantités de différents matériaux à mettre en oeuvre



#### **1.4 BILAN DE LA CONCERTATION**

Depuis la réflexion initiale et la prise de décision, le dossier a fait l'objet d'une concertation conséquente à destination des acteurs et responsables en charge du projet, du public au sens large, des élus, des riverains et des collectivités entre 2016 et 2019 :

- > **34** réunions publiques, de concertation et/ou avec les riverains du projet,
- > **24** réunions techniques, en comité de pilotage et/ou avec les élus,
- > consultations d'associations et de fédérations.

Cf. à la procédure, les Services de l'État, PPa, PPc et les Collectivités ont été consultés et/ou associés :

- ✓ **DREAL** Normandie/ **Inspection** des sites de l'Eure.
- ✓ **DRIEE** Ile de France.
- ✓ **DDTM27**.
- ✓ **ARS**.
- ✓ **MRAe**.
- ✓ **DRAC**.
- ✓ **CDNPS**.
- ✓ **CA27**.
- ✓ les **communes** en vue de délibérer.

Le détail des observations et leurs commentaires est consultable au §3.1 ci-après.

#### **1.5 COMPOSITION DU DOSSIER**

Les supports du projet ont été établis en juin 2017 par *adev-environnement* qualifié OPQUIBI (Siège social à 36300 LE BLANC, Agence de TOURS à 37300 JOUE LES TOURS).

Un dossier complet « version papier », consultable aux jours et horaires habituels d'ouverture, a été mis à la disposition du public :

- ✓ mairie de VERNON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, BOUAFLES, COURCELLES-SUR-SEINE, VEZILLON et LES ANDELYS,
- ✓ Préfecture de l'Eure, Boulevard Chauvin à EVREUX.

Il était constitué de documents en format **A3** :

- ↳ Pièce 0/6 **Etude d'impact** : 483 p, 98 plans, 194 figures, 96 tableaux, 49 photos.
- ↳ Pièce 1/6 **Demande autorisation environnementale** : 496 p, 103 plans, 188 figures, 88 tableaux, 55 photos.
- ↳ Pièce 2/6 **Résumé non technique** : 105 p, 13 plans, 31 figures, 21 tableaux, 55 photos.
- ↳ Pièce 3/6 **Cahier d'Annexes** : 256 p, 163 plans, 161 cartes, 171 tableaux, 120 photos et planches
  - étude chiroptères (Groupe mammologique Normand),
  - étude paysagère (Arc en Terre),
  - notice paysagère et architecturale -Château des Tourelles- (Concept Architecture et Espace libre),
  - propositions d'aménagements de parcours de pêche Seine à Vélo (FEPPMA, AAPMA),
  - demande de déclaration au titre de la réglementation sur l'eau (IRIS Conseil).
- ↳ Pièce 4/6 **Dossier de Plans 1** : 172 p.
- ↳ Pièce 5/6 **Dossier de Plans 2** : 31 p.
- ↳ Pièce 6/6 **Déclaration d'utilité publique** : 61 p, 14 plans, 22 figures, 9 tableaux, 2 photos.
- ↳ Planches 1 & 2 (**plan général solution proposée**) : deux plans au 1/5000.
- ↳ Planches 1 & 2 (**plan général des variantes**) : deux plans au 1/5000.

Les documents administratifs suivants étaient également présents :

- ✓ avis de la MRAe (4) en date du 12 février 2019, et réponse du MO en date du 06 mars 2019.
- ✓ arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique et avis d'EP en date du 16 mai 2019.
- ✓ insertions légales (à l'ouverture de l'enquête puis ajout des secondes insertions).

Les Registres d'enquête (3 par communes), cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, venaient compléter le dossier.

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

### 2.1 ORGANISATION

#### 2.1.1 DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Par décision E19000042/76 en date du 9 mai 2019 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de ROUEN, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique portée par le Département de l'Eure, à savoir le projet « La Seine à vélo » sur le territoire de huit communes euroises en rive droite de la Seine entre VERNON et LES ANDELYS.

#### 2.1.2 MODALITÉS ET PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- ma désignation effectuée par le Tribunal administratif, j'ai pris attache auprès de Mme Eluau, Préfecture de l'Eure - Direction des élections/de la légalité et de l'environnement, pour une réunion de travail qui s'est tenue le 13 mai 2019.

Le dossier d'enquête ainsi qu'un support CD m'ayant été remis, d'autres pièces devant me parvenir, la réunion de travail a également permis de :

- ✓ prendre connaissance du dossier dont un exemplaire m'a été remis, ainsi que l'avis de la MRAe,
- ✓ vérifier la complétude des documents constituant le dossier mis à enquête publique, notamment pour l'insertion de la réponse de l'exploitant à l'avis de la MRAe, de l'avis de la DRAC et celui de l'ARS sur le site Internet de la Préfecture.
- ✓ échanger autour du projet, envisager les dates d'enquête et de permanences. La répartition des lieux de permanences a été effectuée en fonction de l'impact environnemental et des sensibilités locales, des variantes proposées, de la typologie des sites parcourus, sachant que le début et la fin de l'EP ont été fixés sur la commune de VERNON, siège de l'EP.
- ✓ traiter des diverses conditions et moyens d'information du public,

J'ai ouvert, côté et paraphé les 24 Registres d'enquête à cette occasion (trois par commune).

- une réunion de travail s'est tenue le 16 mai 2019 dans les locaux du CD27, porteur du projet. Nous avons échangé sur l'historique de la démarche, les volets techniques du projet, les divers types et moyens d'information préalables et ceux plus récemment définis, ainsi que sur quelques aménagements que je souhaitais voir apparaître dans le dossier. Etaient présents lors de cet entretien : M. **GALLEZ**, Chef de pôle et M. **ANDRIEU**, Chef de projets - Délégation aux investissements - Direction des routes et des transports - pôle études et grands travaux, M. **DEL MONTE**, responsable de Projets Vélo Route/Voie Verte - Délégation aux Territoires - Direction de l'Aménagement du Territoire - Pôle attractivité économique du Territoire, **Mme BELON**, gestionnaire enquêtes publiques et procédures au Pôle Foncier et Domanial de la Direction de la Mobilité et Mme **ELUAU** de la préfecture. A l'issue, la visite sur sites a été fixée à la date du 12 juin 2019.
- Monsieur le Préfet de l'Eure prend l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique (**PJ1**) le 16 mai 2019, fixant les modalités pratiques à savoir une durée de 33 jours consécutifs, du lundi 17 juin 2019 au vendredi 19 juillet 2019 à 17H00 (art. 1), les dates, heures et lieux des permanences (art. 4).

Au cours de la semaine 23, la mise à disposition du dossier et l'affichage en mairies, ainsi que le panneautage sur sites sont attestés, à la fois par actes d'huissiers et par mes propres soins lors des déplacements sur zones. Puis, dès le 11 juin 2019, j'ai testé et pu déclarer opérationnelles l'accessibilité au dossier dématérialisé (site de la Préfecture de l'Eure) et la validité de l'adresse électronique dédiée à la réception des contributions du public.

Les actes d'huissiers, attestant de l'affichage réglementaire et des panneaux en place sur sites, datent des 3 juin et 1<sup>er</sup> juillet 2019.

J'ai rencontré les élus, ou les personnes désignées pour le suivi du dossier en mairies (Directeur de l'urbanisme, Directeur général des Services, Responsables de pôles), les secrétaires de mairie, entre le 4 et le 6 juin selon la commune concernée.

Ces entretiens constituaient à la fois des réunions de travail, s'informer sur le ressenti local et le positionnement vis-à-vis du projet, de proposer d'éventuels moyens d'information complémentaires et de définir les conditions de tenue des permanences

Ultérieurement, j'ai échangé avec la MRAe, la DRAC, l'ARS, la DDTM, la CA27 et la DREAL en vue de m'apporter des éléments de consolidation au regard de leurs avis et réponses apportées par le MO.

Il est notable que les dossiers mis à enquête publique, dont chacun représentait un volume et un poids non négligeables, ont été déposés dans chacune des mairies à partir du mercredi 29 mai 2019 par les soins du CD27. La préfecture de l'Eure s'est chargée de l'envoi des documents administratifs.

### 2.1.3 VISITE DES LIEUX

Afin de me forger une idée toute personnelle et m'éclairer sur les caractéristiques des 24kms du projet, j'ai effectué plusieurs visites sur sites, notamment les secteurs environnementaux sensibles ou ceux ayant soulevé une vive participation du public : une première fois, le mercredi 12 juin 2019, accompagné de M. Gallez, M. Andrieu et M. Del Monte, représentant du MO et chargés de mission ; puis, personnellement, à l'occasion de permanences ou dans les jours qui suivirent la fin d'EP, notamment pour mieux appréhender la nature même des observations reçues.

## 2.2 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.2.1 PERMANENCES

Cf. à l'art. 4 de l'AP, je me suis tenu à la disposition du public en mairie des communes :

|                         |  |
|-------------------------|--|
| VERNON                  | lundi 17 juin de 14H30 à 17H30           |
| LES ANDELYS             | mercredi 19 juin de 14H00 à 17H00        |
| NOTRE-DAME-DE-L'ISLE    | vendredi 21 juin de 16H00 à 19H00        |
| PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX | jeudi 27 juin de 15H00 à 18H00           |
| BOUAFLES                | mardi 9 juillet de 15H00 à 18H00         |
| LES ANDELYS             | <b>samedi</b> 13 juillet de 9H00 à 12H00 |
| PORT-MORT               | jeudi 18 juillet de 16H00 à 19H00        |
| VERNON                  | vendredi 19 juillet de 14H00 à 17H00     |

Au sein de chaque municipalité, des locaux ont été mis à ma disposition pendant toute la durée de l'EP afin de me permettre de recevoir le public. Dans l'ensemble, la configuration, l'accessibilité et les aménagements de ces locaux permettaient de recevoir le public dans des conditions tout à fait satisfaisantes (présence d'un bureau séparé, d'une pièce suffisamment vaste qui permettait une certaine discrétion lorsque le contributeur le souhaitait) et présenter les diverses pièces du dossier dont certaines cartes de grandes dimensions.

En conséquence, je considère les conditions d'accueil tout à fait convenables.

### 2.2.2 CLIMAT DE L'ENQUÊTE - INCIDENT

Quoique l'enquête se soit déroulée dans un climat assez tendu sur certains secteurs, avec une forte participation et une population très impliquée et « présente » lors des permanences, aucun incident particulier n'est à signaler.

Il est nécessaire de relever les bonnes conditions d'accueil dans chacune des mairies, les élus et le personnel administratif se montrant par ailleurs disponibles et coopératifs en toutes circonstances, notamment dans l'exercice de communication des observations « en continu ».

Enfin, je tiens à tout particulièrement signaler l'extrême disponibilité du personnel et le parfait concours du Service Urbanisme de la mairie de VERNON.

### 2.2.3 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

Cf. à l'art. 5 de l'AP, l'enquête publique a fait l'objet de la publicité légale et réglementaire, à savoir :

#### ⇒ PRESSE

Les services de la préfecture étaient chargés de la publicité à faire paraître aux « Annonces légales » dans les journaux et m'ont transmis les preuves des ces insertions en amont et pendant l'EP.

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

|                         | 1 <sup>ères</sup> parutions | 2 <sup>èmes</sup> parutions |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Paris-Normandie         | 27 mai 2019                 | 18 juin 2019                |
| Le Démocrate Vernonnais | 23 mai 2019                 | 20 juin 2019                |
| L'Impartial             | 23 mai 2019                 | 20 juin 2019                |

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

#### ⇒ **AFFICHAGES EN MAIRIE**

L'avis d'enquête, en date du 16 mai 2019, a fait l'objet d'une apposition aux lieux habituels d'affichage des documents officiels des huit communes concernées par le projet, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (il avait été convenu que seraient également servies les huit autres communes du projet initial). Les affiches étaient visibles en permanence depuis la voie publique.

Afin d'attester la conformité de l'accomplissement de cette formalité, chacune des mairies visées par l'EP était invitée à transmettre un certificat d'affichage aux services de la préfecture de l'Eure.

En fonction de leurs possibilités, certaines communes ont également diffusé l'information en d'autres lieux répartis sur leur territoire ou par panneaux lumineux.

#### ⇒ **AFFICHAGES SUR SITE**

Plus de quinze jours avant le début de l'EP, le pétitionnaire a fait procéder à la mise en place de panneaux, cf. format et dimensions réglementaires (affiches A1 de couleur jaune), en douze points sur le linéaire du projet, à proximité même ou visibles des interconnexions avec le réseau routier et autres voies existants (PJ 5.2).

J'ai pu vérifier la présence effective des affiches et panneaux en amont ou, aléatoirement, à l'occasion des permanences.

Il est rappelé que l'affichage et le panneautage sur sites ont fait l'objet de deux constats d'huissiers.

#### ⇒ **SITE PREFECTURE EVREUX**

Le portail Internet de la préfecture de l'Eure permettait d'accéder, en amont et pendant toute la durée de l'enquête, à l'ensemble du dossier ([http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Enquetes Publiques](http://www.eure.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Enquetes-Publiques)).

Le public avait ainsi la possibilité de prendre connaissance de l'ensemble des documents, des avis des Services de l'Etat et des PPa notamment, sans avoir à se déplacer.

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

Le nombre de consultations de la version dématérialisée ne peut être comptabilisé mais les échanges avec le public en confirment la consultation, avant entretien avec le CE hors ou pendant les permanences.

#### ⇒ **INFORMATION LIBRE**

Une opération d'information élargie a été mise en place par le CD27 aux principaux accès, les abords du site des Tourelles à VERNON ou au droit du quai Grimoult aux ANDELYS.



Certaines communes ont volontairement consolidé l'information par un boîtage de flyers, l'utilisation de panneaux municipaux ou l'insertion d'un encart sur leur propre site ou dans le bulletin municipal.

Enfin, le CD27 a annoncé le lancement de l'EP sur son site Internet.

#### **2.2.4 RECUEIL DES OBSERVATIONS**

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

- ✓ par écrit sur l'un des 24 Registres d'enquête déposés dans les huit mairies.
- ✓ par courrier à adresser en mairie de VERNON, siège de l'enquête, pour être annexé aux registres.
- ✓ par voie électronique, sur la messagerie dédiée ([pref-projet-seineavelo@eure.gouv.fr](mailto:pref-projet-seineavelo@eure.gouv.fr) - à l'attention du commissaire enquêteur), afin d'être annexées aux registres d'EP par les soins des services de la mairie de VERNON.

J'ai effectué en continu un contrôle de bon fonctionnement de la messagerie.

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

L'enquête prenant fin le **vendredi 19 juillet 2019 à 17H00**, cette date correspondant à la dernière permanence en mairie de VERNON, j'ai pu récupérer dossier et registres d'enquête de cette commune pour clôture et signature des seconds, conformément à l'art.6 de l'AP.

J'ai pu récupérer les autres registres dès le lendemain, soit directement auprès de quelques mairies qui avaient accepté de les tenir à ma disposition, soit auprès de la mairie de VERNON où les dernières communes ont fait parvenir leurs registres.

Le samedi 20 juillet 2019 constitue ainsi la date à laquelle j'ai réellement pu les clore et exploiter la totalité des observations déposées aux fins d'établissement du PV de synthèse, après m'être assuré de la présence de toutes les pages dans chacun des registres et des pièces éventuellement annexées.

### 2.2.6 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Durant cette enquête publique, plus de cent personnes se sont manifestées, résultant d'échanges verbaux avec le commissaire enquêteur lors des permanences, faisant valoir leurs points de vues et en déposant leurs contributions sur les trois types de supports (registres, courriers, mails), voire à les doubler ce qui explique le différentiel participation/dépôts :

- ✓ **81** mails sur la messagerie créée à cet effet en Préfecture de l'Eure, souvent accompagnés de Pièces jointes conséquentes), ont été relevés sur la messagerie Internet dédiée, son bon fonctionnement ayant été vérifié en continu.
- ✓ **62** dépositions sur les vingt-quatre registres et **18** courriers annexés à ces mêmes registres (**73** dépositions sur les registres « *Déclaration d'utilité publique* » et **07** dépositions sur les registres « *autorisation environnementale* »).

### 2.2.7 NOTIFICATION DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS & MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MO

A la fin de l'enquête publique, et cf. à l'art. 6 de l'AP, j'ai élaboré un Procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations formulées par le public, reprenant également mes propres interrogations. Devant le nombre important et la diversité des observations, traitées par thèmes pour la plupart, une première réunion de travail avec le CD27 s'est tenue le 25 juillet 2019, permettant de définir les contours du PV.

D'abord transmis par mail au pétitionnaire puis, cf. à l'art. R123-2018 du décret 2011-2018 du 29 décembre 2011, l'original a été remis à M. Gallez le 26 juillet 2019 (**Annexe 4.2**).

Le porteur de projet a été informé qu'il disposait de quinze jours pour établir son **Mémoire en réponse**, que celui-ci serait annexé au Rapport d'enquête. Ce Mémoire m'a été remis le 8 août 2019 (**Annexe 4.3**).

## 3. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les observations sont portées au **PV de synthèse des observations** et traitées au **Mémoire en réponse** par le porteur de projet, certaines recevant un commentaire du commissaire enquêteur.

### 3.1 Personnes Publiques associées et/ou consultées

#### 3.1.1 DELIBERATIONS MUNICIPALES

Cf. art.7 de l'AP, le Conseil municipal de chacune des huit communes a délibéré dans le délai imparti :

- ✓ **BOUAFLES** donne, le 12 juin 2019, un « avis favorable » assorti de trois recommandations
  - « - signalisation -Hameau de Mousseaux-: la traversée de la route d'accès au Hameau devra être signalée et protégée. Les véhicules des riverains, des habitués du lac de Mousseaux notamment, circulent dans les deux sens. Afin d'anticiper tout accident, une signalétique devra être déployée,
  - Tracé de la station d'épuration : nous rappelons que des travaux d'enfouissement des tuyauteries emmenant les effluents de la station d'épuration de Bouafles vers celle des Andelys doivent être entrepris. Nous vous demandons une collation actée afin d'anticiper et éviter de détruire le véloroute,
  - Sentier des Rossignols : nous souhaitons que le nouveau sentier reliant Courcelles sur Seine à Bouafles, à vocation de découverte ornithologique, dit -Sentier des Rossignols-, soit indiqué par fléchage aux touristes et/ou utilisateurs du véloroute « Seine à Vélo ».
- ✓ **NOTRE-DAME-DE-L'ISLE** donne, le 19 juin 2019, un « avis favorable » assorti de trois réserves :
  - « - s'oppose à l'implantation du parking prévu en bord de Seine sur l'esplanade et demande qu'il soit déplacé sur le site de Port Gabriel. Son implantation devant se faire en concertation avec la commune,
  - demande que la destination actuelle de l'esplanade des bords de Seine soit préservée et tienne compte des usages de la commune (festivités, différentes manifestations, salon du livre) et de son caractère rural),
  - s'oppose à la variante RD1bis mentionnée à l'étude d'impact et à l'autorisation environnementale, entendu qu'elle génère des risques à cause de la circulation automobile et s'éloigne de l'objectif initial (le tracé du projet est en contradiction avec les autres documents). Les variantes RD1bis, RD3 et RD1ne peuvent être prises séparément. »
- ✓ **VEZILLON** donne un « avis favorable » le 26 juin 2019,
- ✓ **LES ANDELYS** donne un « avis favorable » le 28 juin 2019.
- ✓ **COURCELLES-SUR-SEINE** donne un « avis favorable » le 8 juillet 2019.
- ✓ **VERNON** donne un « avis favorable » le 18 juillet 2019.

✓ **PORT-MORT** ne donne pas d'avis strict, mais émet six réserves le 9 juillet 2019 :

- « - en premier lieu et après vérification il n'y a pas eu de concertation avec les riverains concernés sur l'implantation des parkings, ce que regrette le Conseil...
- le Conseil pense qu'il serait plus judicieux de faire un parking plus grand au bout de la rue Haguerite, la voirie pouvant supporter sans souci le trafic des véhicules.
- la voirie rue de la Seine étant peu large, avec croisement de véhicules difficiles, le Conseil souhaiterait que le terrain rue de Seine soit aménagé en espace pause et pique-nique et que la partie de la rue de Seine soit réservée aux piétons et vélos, les droits des riverains restant préservés.
- pour le parking rue du Port où nous rencontrons les mêmes difficultés de voirie le Conseil propose que le parking de six places soit réalisé plus en amont au niveau du cimetière et que la partie d'accès de la rue de Port soit réservée aux piétons et vélos, les droits des riverains restant préservés.
- le Conseil émet un avis défavorable sur la variante RD3 pour les mêmes raisons de voirie, rendant difficile et dangereuse la cohabitation voitures/vélos.
- le Conseil municipal prend bien note que l'entretien et la maintenance des infrastructures réalisées pour la « Seine à Vélo » sera de la compétence de Seine Normandie Agglomération. »

**3.1.2 PPa - PpC, CHAMBRES CONSULAIRES, INSTITUTIONNELS**

- ✓ **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Normandie/DRIEE Ile de France/Inspection des sites de l'Eure** : avis favorables, avec recommandations, en date des 25 juin 2019, 10 octobre, 22 et 25 octobre 2018 transmis à la DRIEE.
- ✓ **Direction Départementale des Territoires et de la Mer** : avis « sans opposition », mais portant des observations, en date du 15 octobre 2018 transmis à DRIEE.
- ✓ **Agence Régionale de Santé** : avis favorable, avec recommandations, en date du 9 octobre 2018 transmis à DRIEE (avis porté au PV du CE pour réponse du MO).

|  |  |
|--|--|
|  <p>Direction de la santé publique<br/>Pôle santé-environnement<br/>Unité départementale de l'Eure</p> <p>Avis avisé par : <b>MATHIEU SAVARY</b><br/>Chef de l'Unité de Santé-Environnement<br/>Tel : 02 32 19 12 23<br/>mailto:masavary@ars-normandie.fr</p> <p>Par M. GSP DIRECTION SANTE-ENVIRONNEMENT<br/>SANTÉ-ENVIRONNEMENT-QUALITÉ-ENVIRONNEMENT<br/>SANTÉ-ENVIRONNEMENT-URBANISME/AU/QUALITÉ-ENVIRONNEMENT<br/>par MAILLEFOLLE, Marie, Vernou, les, le 09/07/2019</p> <p>Date : 09 OCT 2019</p> <p>La directrice générale<br/>A</p> <p>Direction régionale et<br/>interdépartementale de<br/>l'environnement et de l'énergie Ile-de-France<br/>Service Police de l'Eau<br/>Cellule Police de l'Eau Territoriale<br/>Pôle Eau de la Seine<br/>18, avenue Lucie Lormier - Carrefour<br/>94397 Vincennes Cedex</p> <p>A l'attention de Madame DESTANG</p> <p><b>Objet :</b> autorisation environnementale voirie voie verte Vernon Les Andelys</p> <p>Par envoi du 11 septembre 2018, vous m'avez transmis le dossier d'autorisation environnementale présenté par le Conseil Départemental de l'Eure pour la section Vernon-Les Andelys du projet de la Voirie voie verte « La Seine à Vélo - V3 » reliant Plans au Havre en longeant la Seine.</p> <p>Le projet s'étend sur un linéaire de 24 km entre Vernon et Les Andelys. Il concerne les huit communes suivantes : Vernon, Pressigny-l'Orqueux, Notre-Dame-de-la-Claye, Port-Mort, Courcelles-sur-Seine, Baudouin, Vieux et Les Andelys. Le tracé propose de se baser sur 70% de chemin existants.</p> <p>En dehors de la phase chantier, ce projet n'est pas susceptible de générer des nuisances accrues et/ou des émissions atmosphériques. Ainsi, en ce qui concerne la protection de la ressource en eau, nous ne sommes pas intervenus sur ce projet. Sur ce point, le dossier unique et le document de protection de captage. Le projet traversera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le périmètre de protection éloignée (PPE) du captage « Le Bos de Cotequin » (BIS 01248X04315) de Port-Mort. Néanmoins, il n'est pas déterminé de prescriptions pour ce périmètre dans l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du 27 décembre 2013 ;</li> <li>- les limites des périmètres de protection rapprochée (PPR) et éloignée des captages « La Grande Prairie » et « Le Mont Jouan » (BIS 01248X044 et 01248X025) de Courcelles-sur-Seine. Dans ces deux périmètres, l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du 12 novembre 1991 réglemente la construction ou la modification des voies de communication ainsi que leur condition d'utilisation. Cependant, cet arrêté ne précise pas les modalités de cette réglementation. L'avis de l'hydrogéologue agréé de novembre 1981 proposait l'avis d'un hydrogéologue agréé et les plans de nivellement s'intéressent à l'intérieur du PPR. Sur la base des photographies aériennes, le tracé semble reprendre un chemin/réseau agricole existant ;</li> <li>- le périmètre de protection rapprochée des captages « Andelys 1 et 2 » défini par l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du 12 avril 2018. Le projet est conforme par le rubrique 4 de cet arrêté : Excavations permanentes ou temporaires (tranchées, fouilles...) INTERDIT sauf :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• les excavations temporaires rendues nécessaires pour la pose de conduites d'eau souterraine ; le tracé présente un caractère temporaire, sous réserve de leur combaiement par des matériaux inertes ;</li> <li>• les excavations nécessaires à l'extraction de terres polluées ou de déchets ;</li> </ul> </li> </ul> <p>ARS Normandie<br/>Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Ile de France<br/>Pôle santé-environnement<br/>Unité départementale de l'Eure<br/>18, avenue Lucie Lormier - Carrefour<br/>94397 Vincennes Cedex<br/>Tel : 02 32 19 12 23<br/>www.ars-normandie.fr</p> <p>Les services de l'ARS disposent de tableaux d'adresses à des fins d'information de la population. Ils ne sont pas destinés à être utilisés pour des démarches administratives. Ils ne sont pas destinés à être utilisés pour des démarches administratives. Ils ne sont pas destinés à être utilisés pour des démarches administratives.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• les excavations permanentes nécessaires à la réalisation de travaux routiers ou d'ouvrages de section des eaux pluviales, sous réserve de la prise en compte de la protection des captages dans leur conception ;</li> <li>• les excavations permanentes de moins de 3 mètres de profondeur et remblayées jusqu'au terrain naturel avec des matériaux propres et inertes.</li> </ul> <p>Néanmoins, le tracé de la voie verte s'effectue sur la voie existante du canal Chiroult et du canal Signat.</p> <p>Les mesures de protection (MR3 et MR 4) pendant la phase chantier sont développées en page 347 à 349. En complément, je recommande que soit réalisée une information des collectivités respectives en charge de la distribution de l'eau, afin de signaler le début et la fin des travaux, ainsi que tout problème durant le chantier.</p> <p>Mes services se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.</p> <p>Pour la directrice générale<br/>L'ingénieur du Génie Sanitaire<br/>Moulinet BOUKERFA</p> |
|--|--|





| <p><b>5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet</b></p> <p><u>Extrait de l'avis de l'autorité environnementale :</u></p> <p>L'autorité environnementale relève que la question de la fréquentation des futurs aménagements par les usagers et des impacts induits est globalement maîtrisée dans le dossier présenté et recommande qu'il soit complété sur ce point par des évaluations quantitatives et qualitatives en prenant en compte le projet d'entretien dans son ensemble.</p> <p>(page 120)</p> <p><b>Éléments de réponse du Département</b></p> <p>La longueur de l'itinéraire, la diversité des contextes locaux traversés (densité démographique, proximité d'aménagements de quai ou de bords de Seine, ...), l'absence de passages étroits et d'embûches de mobilité à l'échelle des intercommunalités rendent l'évaluation du trafic piétons et vélos difficile à appréhender.</p> <p>A titre d'exemple, l'itinéraire de La Seine à Vélo a permis d'installer dix héarts allant de 1 à 8 sur 10 nombre de passages vélo selon le site d'implantation des compteurs.</p> <p>Concernant le projet Gasty/Marlet, seuls trois compteurs sont aujourd'hui installés (voir ci-après). Ces matériels ne mesurent que des passages et ne permettent pas de différencier les individus réalisant une boucle ou un aller-retour. De plus, ces compteurs sont réalisés en un seul point et ne permettent pas d'appréhender la distance parcourue par les piétons ou les cyclistes.</p> <p>Les retours d'expériences permettent néanmoins de supposer une atténuation de la fréquentation au fur et à mesure de l'éloignement du point de départ sur la voie verte (centre urbain, ou aisé de stationnement) selon un profil d'usage type de quelques kilomètres (2 à 5 km) pour les piétons ou supérieur à 5 km pour les cyclistes. Cette atténuation est principalement due à la vitesse de déplacement.</p> <p>Enfin, les compteurs ne permettant pas de différencier l'usage du quai de l'usage récréatif/touristique, la mise en continuité de la voie verte avec l'itinéraire de La Seine à Vélo ainsi que la présence de sites touristiques (800 000 entrées pour le site de fondation Claude Monet et 32 000 entrées pour Château-Gallard aux Andelys) devraient entraîner une fréquentation supplémentaire par rapport à aujourd'hui.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Période campagne</th> <th>Passages piétons</th> <th>Passages vélos</th> <th>Total passages</th> <th>Moyenne journalière annuelle</th> <th>Moyenne journalière estivale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Les Damps</td> <td>01/05/18 au 02/05/18</td> <td></td> <td></td> <td>143 825 (1507/jour)</td> <td>641</td> <td>330</td> </tr> <tr> <td>Saint Etienne du Vauvray</td> <td>01/07/18 au 01/08/18</td> <td></td> <td></td> <td>58 303 (149/jour)</td> <td>176</td> <td>158</td> </tr> <tr> <td>Vernon</td> <td>21/05/18 au 31/07/18</td> <td>65 329 (1336/jour)</td> <td>32 666 (1180/jour)</td> <td>97 995 (1504/jour)</td> <td>795</td> <td>412</td> </tr> </tbody> </table> <p>Une fois la continuité d'itinéraire assurée, un observatoire sera mis en place à l'échelle de La Seine à Vélo et conduit par le comité itinéraire regroupant l'ensemble des collectivités concernées.</p> |                      | Période campagne   | Passages piétons   | Passages vélos      | Total passages               | Moyenne journalière annuelle | Moyenne journalière estivale | Les Damps | 01/05/18 au 02/05/18 |  |  | 143 825 (1507/jour) | 641 | 330 | Saint Etienne du Vauvray | 01/07/18 au 01/08/18 |  |  | 58 303 (149/jour) | 176 | 158 | Vernon | 21/05/18 au 31/07/18 | 65 329 (1336/jour) | 32 666 (1180/jour) | 97 995 (1504/jour) | 795 | 412 | <p>Cet outil permettra de cumuler observations quantitatives et qualitatives permettant une meilleure connaissance des usagers de la voie verte.</p> <p><b>5.1. La biodiversité</b></p> <p><u>Extrait de l'avis de l'autorité environnementale :</u></p> <p>L'autorité environnementale recommande d'étayer davantage la démonstration de l'effet compensatoire des mesures identifiées au regard des fonctionnalités écologiques dégradées du fait des aménagements projetés.</p> <p>(page 100)</p> <p><b>Éléments de réponse du Département</b></p> <p>Le projet a été étudié dans le respect d'un tout l'équilibre en équilibrant les mouvements des terres, à la fois en surface et en volume par tranchée de 0,50 m. Cette prise en compte constitue donc un dispositif, avec un projet étant le plus proche du terrain naturel, ne faisant pas obstacle aux écoulements.</p> <p>Sur le volet biodiversité, le projet s'appuie en très grande partie sur des éléments existants, qui est de nature à avoir un impact modéré sur les fonctionnalités des milieux et des espèces.</p> <p>De plus, des impacts seront réduits par la mise en place de haies. Il conviendra cependant, comme le précise le passage des travaux, de prendre en compte les espèces dans le cadre de la réalisation des aménagements.</p> <p>Concernant le volet de la gestion de plantations de ripisylvies et des haies, des passages réguliers pendant les 3 années suivant la plantation seront réalisés de façon à vérifier que les arbres plantés ont bien pris. Le cas échéant, des remplacements d'arbres pourront être réalisés. Par la suite, des passages réguliers seront réalisés (tous les ans), afin de vérifier en particulier l'état de la ripisylve et d'élever les arbres éventuellement tombés pour éviter tout risque de départ de troncs d'arbres sur la Seine.</p> <p>Après 3 ans, un cahier des charges d'entretien, à vocation écologique, sera établi et confié à la collectivité en charge de l'entretien de ces haies.</p> | <p><b>5.4. Le climat</b></p> <p><u>Extrait de l'avis de l'autorité environnementale :</u></p> <p>L'autorité environnementale recommande d'analyser les effets du projet sur le changement climatique en procédant à une évaluation des gaz à effet de serre (GES) qui est susceptible de générer de par sa participation à l'essor de la fréquentation des bords de la Seine.</p> <p>(page 121)</p> <p><b>Éléments de réponse du Département</b></p> <p>• Aménagement et entretien</p> <p>Le Département a fait le choix d'un revêtement de la voie verte en gravier avec un liant de synthèse incolore.</p> <p>En plus de réduire les rejets de l'aménagement en gaz à effet de serre (GES) par rapport à l'utilisation d'un liant bitumineux traditionnel, ce choix permet également de garantir la durabilité de la couche de roulement supérieure à une solution en stabilisé. Cette dernière solution, bien que moins impactante en GES lors de la phase travaux, nécessite davantage d'interventions afin de contenir l'entretien de la chaussée en raison de la plus grande vulnérabilité du stabilisé face aux passages de véhicules (agriculteurs, pêcheurs, riverains, etc.) et à l'allée incandescence. À court terme, l'entretien d'une voie en stabilisé engendrerait un bilan en GES supérieur à la solution retenue pour la voie verte.</p> <p>Les aménagements annexes du type aires de stationnement seraient en grave nature au niveau du terrain naturel pour conserver les usages actuels des promeneurs et des pêcheurs recommandés.</p> <p>De plus, pour limiter l'impact en phase travaux, il sera préconisé dans les marchés, l'approvisionnement en graviers naturels proches du chantier, voire l'utilisation de graviers recyclés, afin d'être en conformité avec l'augmentation de 50% de produits recyclés, à l'exception 2020, en application de l'article L.841-1-1 du code de l'environnement.</p> <p>• Fréquentation</p> <p>En aménagement en voie verte et en évitant les bords de Seine, permettant ainsi une meilleure association et occupation (entretien des publics et des usages), il est en effet à prévoir une augmentation de leur fréquentation.</p> <p>Les voies vertes étant exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des pistes (...) réservées (2004-2008), cet aménagement ne génère pas d'augmentation de GES dans son usage.</p> <p>Au quotidien, elle pourra également être le support de mobilités du quotidien (travail, école, loisir, ...) grâce à sa proximité avec les zones urbaines et à son interconnexion avec les différents réseaux (piétons/cyclistes locaux, existants ou à venir, portés par les collectivités locales).</p> <p>Dans son usage récréatif et touristique, la voie verte permettra aux locaux de disposer d'un itinéraire piéton et cyclable sécurisé à proximité réduisant ainsi leur distance à parcourir et dans l'émission de GES pour accéder à des sites vertes existants les plus proches (vallée de l'Épte à Gasty, vallée de l'Eure à Interville, ou à Saint-Pierre-du-Vauvray) ou à des espaces favorables à la promenade.</p> <p>Enfin, en permettant une augmentation des mobilités douces et structurant le territoire pour leurs pratiques, cet aménagement contribuera à leurs acculturations favorisant ainsi la transition énergétique.</p> |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|---------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------|----------------------|--|--|---------------------|-----|-----|--------------------------|----------------------|--|--|-------------------|-----|-----|--------|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----|-----|--|---|
|  | Période campagne     | Passages piétons   | Passages vélos     | Total passages      | Moyenne journalière annuelle | Moyenne journalière estivale |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| Les Damps  | 01/05/18 au 02/05/18 |                    |                    | 143 825 (1507/jour) | 641                          | 330                          |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| Saint Etienne du Vauvray   | 01/07/18 au 01/08/18 |                    |                    | 58 303 (149/jour)   | 176                          | 158                          |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| Vernon   | 21/05/18 au 31/07/18 | 65 329 (1336/jour) | 32 666 (1180/jour) | 97 995 (1504/jour)  | 795                          | 412                          |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| <p><b>Commentaires du commissaire enquêteur</b></p>  |                      |                    |                    |                     |                              |                              |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| <p>L'argumentation est en cohérence avec les éléments portés au Mémoire en réponse relatif au Procès-verbal du CE. Il y a lieu de corriger et prendre en compte la période de comptage sur LES DAMPS et ST-ETIENNE-DU-VAUVRAY : bien lire du 01.06.2017 au 01.06.2018</p>  |                      |                    |                    |                     |                              |                              |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| <p>✓ <b>Direction Régionale des Affaires Culturelles de Normandie</b> : avis sans opposition, mais rappel sur la nécessité du « Permis d'aménager », en date du 22.10.2018 transmis à DRIEE.</p>   |                      |                    |                    |                     |                              |                              |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |
| <p>PRÉFÊTE DE LA RÉGION NORMANDIE</p> <p>Évry-sur-Seine, le 22 octobre 2018</p> <p>DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DE NORMANDIE</p> <p>UNITE NORMANDE DES BÂTIMENTS ET DE L'ARCHITECTURE ET DU MONUMENTS HISTORIQUES</p> <p>1/Architecte des Bâtiments de France en chef<br/>Chef de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de l'Eure</p> <p>à l'attention de</p> <p>DRIEE Île-de-France<br/>Service Police de l'Eau<br/>Cellule Police de l'Eau Territoriale<br/>Pôle Bords de la Seine<br/>12 cours Louis Lamouré<br/>CS 70027<br/>94301 VINCENTINES cedex</p> <p>Objet : 2018_M03_004_aviset DRIEE, Seine à vélo de Vernon aux Andelys<br/>N°Ref : 2018/29<br/>Copie : DRIEM, DRIEM</p> <p>Le projet de « La Seine à vélo » présente dans le cadre de l'autorisation unique d'appeler par à ce stade de renouveau de son plan. Néanmoins, le tracé traverse les sites classés de la Bourse de la Seine dite de « Château-Caillet » et « Le Parc du Château de la Motte » à Préaux (l'Organisation), notamment pour les secteurs sensibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des quais du Petit Andely (avec la nouvelle passerelle, les bancs et zones aménagées)</li> <li>- de la voie verte au niveau de l'impasse de Vauvray,</li> <li>- de la passerelle de Bouteilles,</li> <li>- de l'ancien de Mouton,</li> <li>- pour les passages en bois au niveau des grés</li> <li>- au pied du château de Préaux-Épouville.</li> </ul> <p>En conséquence, un permis d'aménager (PA) sur l'ensemble du linéaire concerné devra être déposé en sus de la demande d'Aménagement Environnemental Unique. Les pièces exigées pour ce permis d'aménager seront plus détaillées que dans le dossier d'autorisation unique (détails des garde-corps des passerelles par exemple, couleurs et matériaux peints, ...). Ceci doit être votre que je pourrais me pencher sur l'entretien, paysage, architecture et autres fin de projet.</p> <p>Le PA pourra être présenté à la Commission Départementale de la Matière des Paysages et des Sites (CDMPS) 2019, s'il est déposé avant fin novembre 2018.</p> <p><br/>Etienne FOUILLAN</p>  |                      |                    |                    |                     |                              |                              |                              |           |                      |  |  |                     |     |     |                          |                      |  |  |                   |     |     |        |                      |                    |                    |                    |     |     |  |   |

✓ **Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites** : présent en CDNPS, le dossier n'a pas fait l'objet de remarques particulières, hormis le fait que le projet « global » devrait également faire l'objet d'une présentation globale.

✓ **Chambre d'Agriculture de l'Eure** : la Chambre d'agriculture a été missionnée par le CD27 afin de réaliser une étude, prévue courant septembre 2019. Elle sera présentée aux trois CIAF, désignées en CDAF le 14 mai 2019, qui seront amenées à juger de l'opportunité d'avoir recours, ou non, à un aménagement foncier agricole et forestier.

### 3.2 PUBLIC

Plus d'une centaine de personnes se sont manifestées, exprimant leurs points de vues et/ou en déposant les supports mis à leur disposition :

- ✓ la messagerie dédiée a reçu plus de quatre-vingt mails,
- ✓ plus de soixante dépositions et près de vingt courriers annexés ont été enregistrés sur les registres.

Le public a majoritairement privilégié le support dématérialisé, mails de quelques lignes à plusieurs pages voire complétés de nombreuses pièces jointes très étayées ou renvoyant ponctuellement à des informations référencées sur Internet.

Nonobstant le fait que chaque contributeur doit pouvoir vérifier que sa déposition est bien relevée et traitée, la diversité des volets abordés au sein d'une même déposition, le caractère parfois récurrent de certains éléments, les pièces jointes souvent volumineuses ont conduit à devoir réaliser une étude plus globale, hormis quelques cas particuliers.

En effet, quoique le dossier ne traite pas « à la parcelle » (Commissions d'aménagement foncier, le cas échéant enquête parcellaire suite à la DUP), il est notable que plusieurs observations relèvent de demandes individuelles, très personnelles, de propositions ou contre-propositions, de solutions alternatives, sur des thèmes généraux ou très spécifiques, ou plus encore au droit des parcelles privatives.

**Devant le volume, toutes les contributions ont été listées sur deux tableaux « non-exhaustifs », joints en Annexe 1 :**

- ✓ le premier tableau récapitule tous les mails déposés sur la messagerie dédiée,
- ✓ le second tableau traite des contributions portées aux 24 registres d'enquête et courriers annexés.

### 3.3 COMMENTAIRES

Il est notable que de nombreux témoignages plaident totalement en faveur du projet tel que présenté à l'enquête (intérêt public, spécificités et tracé de la Vr-Vv). Les autres contributions, dans de très rares cas strictement opposées à l'idée même du projet, comportent parfois des doutes, des craintes, avancent des propositions ou contre-propositions, apportant des éléments contradictoires, des réserves ou encore des recommandations.

Toutefois, afin de toutes les rendre exploitables par le maître-d'ouvrage et conserver le caractère exhaustif de la restitution, j'ai privilégié un regroupement par item tout en annexant les tableaux récapitulatifs afin de confirmer, chaque déposant devant y retrouver sa contribution.

Il est assez regrettable qu'un certain nombre de commentaires « à décharge » relevaient parfois d'une lecture erronée voire orientée, incomplète ou d'une interprétation très personnelle des documents mis à enquête publique ne revêtant pas de caractère véritablement constructif.

Au regard du volume des dépositions, et hormis quelques rares contributeurs fermement hostiles au projet sur le principe même d'une Vr-Vv ou sur le véritable « intérêt public » de cette réalisation, la population s'est majoritairement exprimée en faveur de ce mode de déplacement doux tout en mettant en exergue un certain nombre de thèmes qui font l'objet du PV, exprimant une inquiétude assez forte quant aux contours essentiels de cinq grands volets, majeurs au projet :

- le positionnement précis du tracé de la Véloroute/Voie verte entre VERNON et LES ANDELYS,
- l'impact sur l'environnement,
- le choix d'un enrobé comme revêtements essentiel,
- les emprises sur parcelles privatives (éventuelles expropriations), problématique de la servitude de « *marchepied* »,
- les aménagements en tous genres (sécuritaires sur la Vr-Vv et aux intersections, sur les aires de repos, éclairage de la voie).

**AVIS DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'EURE PORTE AU MEMOIRE EN REPONSE**

**Rejet catégorique du projet**

Ce projet dans sa globalité est ambitieux car, il s'inscrit dans une démarche innovante qui met à contribution 18 collectivités. Ce projet s'adresse à la fois aux touristes mais également aux riverains qui vont se voir offrir la possibilité de reconquête des berges comme c'est déjà le cas entre Vernon et Manitôt sur une première section mise en service le 21 juin 2018.

Une voie verte conformément à la réglementation R412-7 du code de la route est ouverte à l'ensemble des usagers non motorisés c'est-à-dire les vélos y compris ceux à assistance électrique, les piétons, les rollers et randonneurs.

Le choix de passage en rive droite est exposé dans le dossier d'enquête mais en résumé ce tracé permet de relier les sites touristiques situés sur la rive droite à savoir le site de Giverny et le site de Château Gaillard aux Andelys en s'affranchissant du passage en zone PPRT présent sur la rive gauche de la Seine.

Le tracé soumis à l'enquête a fait l'objet d'une concertation avec les services instructeurs, les associations et les communes (les dates sont rappelées dans le dossier) et également avec les riverains lors de réunions publiques.

Ces différentes étapes ont permis dans le respect de la doctrine des services de l'Etat ERC Eviter Réduire Compenser de faire évoluer le projet préalablement à la mise à l'enquête.

Pour des raisons d'optimisation de la gestion de cette voie, il est prévu que l'entretien courant soit assuré par Seine Normandie Agglomération mais, la voie restera propriété du Département de l'Eure qui interviendra pour les travaux d'entretiens structurants.

Ponctuellement, des conventions pourront être mises en place entre les communes et les agriculteurs pour déléguer certains travaux d'entretiens (élagage et fauchage) avec Seine Normandie Agglomération.

Sur l'ensemble du tracé, il est privilégié la création d'une voie verte en site propre mais, ponctuellement celle-ci sera partagée avec les riverains pour la desserte de leur habitation (commune de Pressagny-l'Orgueilleux aux bouches Manon) et les agriculteurs.

**1) positionnement du linéaire de la VV/VR**

Le choix du tracé de la Seine à Vélos est principalement en bordure de Seine avec une largeur de voie de 3 m réduite à 2,5m et 2 m au droit de la traversée de la forêt de la Madeleine pour limiter l'impact du projet dans une zone restreinte du fait du boisement. Cette largeur passe à 4 m ponctuellement quand la voie verte doit permettre d'assurer la desserte des parcelles agricoles.

Le tracé de la voie verte Aux Andelys sera adapté au niveau du franchissement du Gambon en supprimant la passerelle, initialement prévue, en utilisant l'ouvrage existant. Cette adaptation permet de réduire le coût du projet et l'impact environnemental.

Les places de parking devant les habitations pourront uniquement être réservés aux riverains sous réserve d'un arrêté spécifique du maire avec la mention interdiction de stationner sauf riverains mais, cette réglementation est difficile à faire respecter car elle revient à privatiser le domaine public.

Les aménagements annexes sur les espaces festifs seront établis en accord avec les communes dans l'objectif de conserver le cadre de ces espaces qui servent aux manifestations communales.

Le tracé de la voie verte doit permettre de favoriser la pratique du mode doux tout en conservant les pratiques et usages existants tel que l'activité agricole, la pêche, le camping et le quai GSM au droit duquel, il sera nécessaire de mettre en place un système de barrières pour informer l'utilisateur qu'il va croiser une activité spécifique. De même, l'ensemble des accès existants seront maintenus y compris quand ceux-ci servent à la mise à l'eau de bateaux et embarquement des bovins.

La servitude de marche pieds d'une largeur de 3,25 m est par endroit absente et ce recul réglementaire n'a pas été imposé par le service de la navigation de la Seine.

Le projet va donc devoir nécessiter par endroit la réalisation d'acquisition foncière avec la dépose et la repose de haies clôtures et portail au frais du maître d'ouvrage qui fera réaliser au préalable le bornage des parcelles pour délimiter physiquement l'emprise à acquérir.

Le maître d'ouvrage a fait le choix de ne pas faire de protection de berges afin de conserver la ripisylve existante voir même le cas échéant la renforcer. Pour ce faire le maître d'ouvrage a fait le choix d'écarter le projet du bord de la Seine pour s'assurer d'avoir l'espace suffisant pour pouvoir réaliser ultérieurement, si nécessaire des confortements de berges au titre de la préservation de l'ouvrage. Dans ce cadre deux types de techniques de confortement seraient envisageables, la technique végétale dans les zones de berges basses (secteur de la forêt de la Madeleine) et des techniques mixtes avec des gabions végétalisés dans les zones de berges hautes (section entre la rue Robert Connan et l'entreprise Aco). La solution du type palplanches est à proscrire, celle-ci étant réservée aux zones portuaires.

Le choix technique de la mise en œuvre d'un enrobé en couche de roulement permet de garantir une pérennité de l'ouvrage même en période de crue (cas de figure déjà observé sur la section Vernon- Manitôt) qui survient généralement en dehors de la période touristique.

La technique du platelage bois est réservée aux franchissements de zones ou des dépressions existent pour assurer une continuité hydraulique (cas typique à Vézillon) et à Ma Campagne ou le niveau de la Seine est affleurant par rapport à la berge.

S'agissant de l'utilisation des chemins revêtus existants des Haguets et des variantes RD- 1 et RD-5, le choix de la solution soumise à l'enquête s'est fait pour limiter au maximum la cohabitation de la voie verte avec la circulation routière pour des raisons sécuritaires et intérêt du tracé à la fois pour les touristes et les riverains.

L'affluence des usagers est un élément difficile à appréhender car, elle sera très variable d'un site à l'autre d'où l'intérêt de privilégier les tracés en site propre qui sont plus favorables à la cohabitation des vélos et des piétons. Suivant le cahier des recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés et les guides d'aménagements des voies vertes, une largeur de 3 mètres permet d'écouler des trafics de l'ordre de 5000 usagers /jour.

La création de la voie verte sur des portions du GR2 n'est pas de nature à poser une quelconque problématique, ce point a d'ailleurs fait l'objet d'échanges avec le Comité Départemental de la Randonnée Pédestre de l'Eure.

**2) emprises sur les parcelles privées, servitudes de marches pieds**

L'estimation sommaire des dépenses liées aux acquisitions foncières a été établie suivant une évaluation faite par les services fiscaux de France Domaine, le Département devra respecter cette base de négociation avec les propriétaires.

La servitude de marche pieds est normalement du domaine public mais, celle-ci n'a pas été reportée au fil du temps ce qui contraindra le Département à faire une acquisition dans les parcelles le long de la Seine.

Les acquisitions qui seront engagées permettront de réserver un espace suffisant entre la berge et la voie pour garantir la réalisation de l'infrastructure. Cette largeur sera variable en fonction de l'espace disponible et de la configuration des berges pour permettre des travaux de confortement de berges ultérieurs si nécessaires.

Pour autant, après l'obtention de l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique, les négociations foncières amiables pourront permettre d'ajuster le projet dans le détail et au droit du château de la Madeleine le projet en accord avec le riverain pourra s'écarter du bord de Seine.

Dans le cadre des acquisitions foncières, chaque propriétaire et exploitant seront rencontrés pour définir les conditions particulières de la vente, si un propriétaire demande la réquisition de l'emprise totale cela pourra être fait (cas de Mme Aunancy) si cela permet de finaliser l'acquisition amiable, il est à noter que si le surplus fait moins de 1000m<sup>2</sup> le maître d'ouvrage à l'obligation d'acquérir le surplus en cas d'expropriation art L 242-1 du code de l'expropriation.

Dans tous les cas, le Département sera à l'écoute des demandes des riverains pour privilégier une acquisition foncière à l'amiable plutôt que d'engager une enquête parcellaire en vue d'avoir recours à la phase d'expropriation.

Il est à noter que sur le volet du foncier agricole, le Département a missionné la chambre d'agriculture pour réaliser une étude qui sera disponible courant septembre 2019. Celle-ci sera présentée aux trois CIAF qui ont été désignées en CDAF le 14 mai 2019 et qui seront amenées à se réunir pour juger de l'opportunité d'avoir recours ou non à un aménagement foncier agricole et forestier.

### **3) choix du revêtement proposé, notamment enrobé**

Le choix d'une couche de roulement en enrobé a été fait pour permettre l'accès au plus grand nombre à la fois les cyclistes, les rollers, les piétons y compris les PMR tout en facilitant les conditions d'entretien de la voie.

La couleur de l'enrobé a fait l'objet d'une validation par l'Architecte des Bâtiments de France compte tenu de la proximité avec les sites classés et le choix d'un enrobé aux liants incolores a été retenu. Pour information, ce type de revêtement a été mis en œuvre sur la section Vernon Giverny en 2018.

Cette couleur spécifique s'intègre parfaitement dans l'environnement avec une couleur ocre proche de la terre.

Comme représenté sur les profils en travers type, de part et d'autres de la voie verte les accotements resteront en terre végétale et les randonneurs ou les joggeurs pourront utiliser cet espace nivelé pour pratiquer leur activité s'ils ne veulent pas emprunter la bande de roulement en enrobés.

Une première section de voie verte réalisée avec ce type d'enrobé, entre Vernon et Giverny, a déjà subi une inondation et le constat après nettoyage et que le revêtement c'est bien comporté contrairement à un sable traité plus sensible à l'eau qui aurait imposé de nombreuses reprises.

Dans certaines sections d'aménagements, le dossier de consultation des entreprises précisera bien que l'accessibilité au chantier, la sensibilité et la configuration des lieux nécessiteront l'utilisation d'engins adaptés.

De même, ponctuellement dans la traversée du bois de la Madeleine l'épaisseur de la structure et le revêtement de la voie verte devront être adaptés pour préserver les arbres et les berges en retenant des techniques permettant de réduire l'épaisseur de terrassement et le compactage qui pourraient venir endommager la stabilité de la berge.

Vous trouverez ci-après une analyse comparative du type de revêtement intégrant à la fois le coût d'investissement, la gestion ultérieure, la durée de vie et les avantages et inconvénients du niveau de service offert à l'utilisateur.

La comparaison ci-après porte sur la couche de roulement entre un revêtement en sable stabilisé et un enrobé incolore tel que mis en œuvre sur les sections déjà traitées.

#### **sable stabilisé**

Ce produit se met en œuvre sur une épaisseur de 5 cm pour un coût moyen au m<sup>2</sup> de 12.29 € HT (Valeur appel d'offres 2018) et offre une durée de vie moyenne de 3 à 5 ans, ce produit présente une moindre résistance aux aléas climatiques (il est poussiéreux par temps sec et s'érode par temps de pluie avec la formation de flaques d'eau conduisant à une laitance en surface), ce type de revêtement n'est pas recommandé dans les zones inondables.

La gestion de ce produit implique des interventions fréquentes pour réaliser des opérations de balayage modéré, désherbage, reprofilage et comblement des nids de poule.

S'il est bien adapté pour la pratique du VTT et des joggeurs, il l'est beaucoup moins pour les vélos de route, et les autres usagers non cyclistes rollers et PMR présents sur les voies vertes.

Ce produit offre une bonne intégration dans l'environnement du fait de la couleur des granulats utilisés.

La mise en œuvre se fait à l'aide d'un finisseur ou manuellement avec une faible énergie de compactage.

#### **enrobé à base de liant de synthèse incolore**

Ce produit se met en œuvre sur une épaisseur de 4 cm pour un coût moyen au m<sup>2</sup> de 17.27 € HT (valeur appel d'offres 2018) et offre une durée de vie comprise entre 15 et 20 ans, ce produit présente une bonne résistance aux aléas climatique et sa mise en œuvre en zone de crues ne pose pas de difficultés particulières.

L'entretien consiste en la réalisation d'un balayage qui peut être intense voir complété par un nettoyage à haute pression après la décrue. Un pontage de fissures peut s'avérer nécessaire pour assurer une pérennité de l'ouvrage.

Ce produit est adapté à l'ensemble des utilisateurs des voies vertes.

L'utilisation d'un liant incolore permet de faire ressortir la couleur des granulats utilisés dans la composition de l'enrobé assurant ainsi une meilleure intégration dans l'environnement.

La mise en œuvre au finisseur impose cependant d'avoir une température de l'ordre de 10 °C avec une énergie de compactage forte.

#### **Conclusion :**

Bien que le coût de l'enrobé soit d'environ 1,5 fois plus cher que le sable stabilisé, ce produit offre une durée de vie de 3 à 4 fois plus importante, et des fréquences et un coût d'entretien bien moindre.

L'enrobé offre un niveau de service et de confort bien plus important que le sable stabilisé.

### **4) environnement**

Le parti pris d'aménagement retenu par le Département est un passage majoritairement en bord de seine tout en s'écartant suffisamment de la berge pour ne pas avoir à y entreprendre des travaux de protections.

Ce choix d'aménagement passe donc par la conservation de la ripisylve en bord de seine et la réalisation d'acquisition foncière pour asseoir l'emprise de la voie verte aux endroits où l'espace disponible n'est pas suffisant.

Ce parti pris d'aménagement a été validé par les services instructeurs de l'Etat et par ailleurs, il n'est pas prévu d'éclairer cette voie verte dans les zones non urbaines pour éviter toutes nuisances aux espèces animales.

Toutefois et de façon ponctuelle au titre de la gestion de l'ouvrage, il est prévu de façon ciblée, en fonction de l'érosion des berges le confortement de celles-ci par des techniques végétales ou mixtes qui devront être validées par les différents services de l'Etat.

Les mesures de compensation des zones humides ont fait l'objet d'une validation par les services instructeurs et le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place un suivi de ces espaces sur le long terme afin de s'assurer de la pertinence des aménagements.

Ce suivi restera de la compétence du Département de l'Eure.

Au stade de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a recensé les différents projets en cours et, il s'avère que le projet hôtelier sur l'île Saint Jean à Vernon n'est plus d'actualité. Le cas échéant un tel projet devra dans son étude environnementale prendre en compte son impact par rapport au projet de la voie verte au titre du cumul des impacts.

Le projet même s'il s'attache à son environnement proche ne prévoit pas le dévasement des bras morts qui restent de la compétence du gestionnaire du fleuve.

En ce qui concerne l'entretien de la voie, la largeur circulaire de 3 m permet le passage d'engins d'entretien classique au gabarit routier et ponctuellement sur certaines zones moins larges ou sur le platelage l'entretien sera ajusté avec des moyens appropriés.

### 5) aménagements en tous genres -sécurité sur la VR/VV et aux intersections avec les voiries carrossables

Sur le même principe que ce qui a été réalisé sur la section Vernon - Giverny, il sera mis en place des aménagements spécifiques de type plateau surélevé pour sécuriser la traversée des usagers de la voie verte. Un tel aménagement sera mis en place sur la route des Mousseaux à Bouafles. De même des dispositifs de restriction d'accès (barrières ou potelets) seront positionnés pour éviter que des véhicules non autorisés ne puissent entrer sur la voie verte et, ces dispositifs contribueront également à informer l'usager de la voie verte qu'il arrive sur une zone spécifique (espace partagé ou vélo-route) où il n'est pas prioritaire.

L'itinéraire sera balisé au fur et à mesure de la mise en service de tronçons fonctionnels avec la signalétique réglementaire. Les zones spécifiques de voies vertes (espaces partagés avec riverains et /ou agriculteurs) seront pourvues d'une signalisation spécifique qu'il conviendra d'ajuster à la mise en service " vélos pieds à terre, fin d'aménagement ... "

L'interdiction de véhicules motorisés sera matérialisée par des panneaux d'interdiction aux véhicules motorisés. Sur la section déjà aménagée entre Vernon et Giverny, le type de revêtement n'est pas attractif pour les adeptes du tout terrain motorisé. Par contre, celui-ci se révèle propice aux nouveaux mode de déplacement électrique du type overboard et trottinettes pour lesquels le Gouvernement devrait statuer sur la réglementation de leur usage.

Les aménagements annexes et de repos seront étudiés en partenariat avec les communes pour éviter voire limiter toute nuisance.

La problématique de la gestion des cars au niveau du quai Grimoult fait l'objet d'une réflexion avec la commune des Andelys et l'ABF pour reporter le stationnement des cars sur la rue Grande car, il n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité que les cars manœuvrent à proximité de la voie verte.

### 6) divers

Les places de parking prévues au titre du projet font suite à une concertation avec la fédération de pêche, pour autant le nombre de place et leur implantation seront impérativement réalisés en accord avec les communes et plus particulièrement sur la commune de Port Mort suite à leur demande par délibération.

De même le parking prévu sur le champ de foire de Notre-Dame-de-l'Isle sera supprimé ou modifié en accord avec la commune.

Il est à noter que les places de parking projetées consistent à créer uniquement des zones stabilisées en grave naturelle pour accueillir des pêcheurs et divers usagers de la voie verte.

L'option de ne pas réaliser des places de parking au droit de la voie verte risque de faire perdurer le stationnement anarchique actuel.

L'ouvrage d'art de la RD 316 ne fait pas partie intégrante du projet mais pour autant, des études sont engagées au titre de la réfection de cet ouvrage Départemental pour créer un cheminement piétons côté gare en redistribuant l'espace au niveau du profil en travers de l'ouvrage.

S'agissant de la réouverture du cheminement au niveau des écluses, ce projet est mené en partenariat avec VNF.

S'agissant de la circulation automobile, le projet de la voie verte va restreindre celle-ci uniquement sur la commune de Pressagny - l'Orgueilleux au niveau de la voie permettant de relier la rue Robert Connan à la rue Huards. Cependant, le projet peut amener les communes à réorganiser certains déplacements qui restent de leur compétence.

### Conclusion :

Les berges de la Seine se dégradent au fil du temps en fonction de la navigation sur la seine (batillage). A ce jour, les berges de la Seine ne sont pas, voire peu entretenues et le projet de la seine à vélo n'a pas pour ambition de traiter ce linéaire important de berges.

Il est prévu que le tracé passe le plus possible en bord de seine tout en se mettant en retrait pour assurer une pérennité de l'ouvrage et permettre une intervention ultérieure en cas de nécessité de confortement des berges.

Ce décalage va donc impliquer l'acquisition d'emprises sur des parcelles privées dans certaines zones où l'espace disponible est insuffisant.

Les différentes rencontres avec VNF ont permis de traiter de ce sujet et de conclure que la servitude de marche pieds équivalente à 3.25 m n'est pas opposée aux riverains. A l'issue du passage de la voie verte, la servitude qui aurait dû être maintenue sera officialisée par le passage de la voie verte sur les sections directement situées en bord de seine.

Néanmoins, comme rappelé ci avant, le Département au titre de la gestion de la voie verte et de son entretien sera amené ponctuellement à mettre en place des techniques de confortement de berges.

Le choix du passage en rive droite, comme dit précédemment, se justifie de par la position des deux grands sites touristiques du Département de l'Eure (Giverny et Château Gaillard). La voie verte est avant tout un vecteur pour dynamiser le tourisme dans le Département et le passage en rive gauche a un attrait touristique moindre du fait de sa forte industrialisation et de la présence des périmètres PPRT d'entreprises SEVESO.

L'analyse d'une solution de revêtement en enrobé par rapport à une solution en grave naturelle est présentée dans le point 3 du présent mémoire.

La largeur de la voie verte est dans sa globalité limitée à 3 m (cf. profil en travers du dossier d'enquête) pour assurer une cohabitation des usages. L'option de réaliser en parallèle un cheminement piétons de 1.50 m de large impliquerait d'acquiescer une emprise plus importante de l'ordre de 2 m du fait qu'il faut laisser une bande de 50 cm mini entre les deux cheminements. Ce dispositif aura également un coût plus élevé que le projet soumis à l'enquête en termes d'investissement et d'entretien.

Comme rappelé au point 2, le Département aura à cœur de faire aboutir ce projet dans les meilleures conditions en privilégiant la négociation à l'amiable et le contact avec les riverains, les agriculteurs, les associations et les mairies pour obtenir l'adhésion du plus grand nombre au projet. Dans ce cadre après l'obtention de la DUP, le projet va entrer dans une phase opérationnelle qui va nécessiter de nouvelles réunions avec les différents interlocuteurs.

Comme précisé dans le dossier d'enquête et afin d'assurer une durée de vie de l'ouvrage, le Département confirme que toute les sections ou le trafic agricole sera amené à emprunter la voie verte celle-ci sera renforcée et portée à une largeur de 4 m.

Au niveau du quai GSM un aménagement spécifique avec des barrières et une signalisation permettront de sécuriser la zone.

Conformément à l'avis de l'ARS, le Département adressera une note d'information aux collectivités en charge de la distribution de l'eau pour leur signifier le début et la fin des travaux afin qu'elles puissent s'assurer que dans cette période aucun problème de turbidité ne sera constaté.

S'agissant du nombre de places de parking, celui-ci a été défini en lien avec les pratiques constatées sur place, les demandes formulées par la Fédération de Pêche mais, il est tout à fait possible que leur nombre et emplacement soit revu au titre d'une recommandation suite à l'enquête en précisant bien que le maître d'ouvrage sur ce point devra effectuer une coordination avec les différents acteurs locaux.

## COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### 1) Mémoire en réponse du Conseil départemental

Les informations fournies cernent parfaitement les problématiques, répondent globalement aux observations et aux inquiétudes de la population.

L'argumentation du Conseil départemental de l'Eure est adaptée et en totale corrélation avec les échanges établis lors de la réunion de travail préalable qui a conduit à l'expression définitive du Mémoire en réponse, me permettant de développer les Conclusions motivées portées au document suivant.

## 2) Observations du public

Les très nombreuses contributions ont été prises en considération, lorsqu'elles étaient exploitables, et démontrent le vif intérêt porté par la population au projet.

Toutefois, il est indispensable de dissocier celles peu nombreuses, strictement personnelles voire hors sujet, qui conduisent à un blocage strict du projet, de celles qui peuvent le faire évoluer.

Portées au Procès-verbal de synthèse, et traitées par le maître-d'ouvrage sur son Mémoire en réponse, elles peuvent être classées en trois catégories :

- ✓ émanant d'un public « totalement opposé » au projet lui-même, ou « opposé » au projet avec justifications. ,
- ✓ portées par un public strictement « favorable » en tous points au projet,
- ✓ soutenues par un public « favorable » au projet, avec des recommandations voire réserves.

### ▪ le positionnement de la Vélo route - Voie verte

Je relève que cette argumentation s'appuie en fait sur le constat présent du site : le peu d'intérêt à envisager un tracé de voie en bord de Seine en raison de l'impossibilité de les emprunter suite aux crues ponctuelles de la Seine, sur un certain laps de temps incluant crue, décrue et assèchement avec, en toute logique, le repli des usagers vers le centre-bourg.

Toutefois, ce raisonnement ne démontrant pas formellement la nécessité d'opter nécessairement pour une variante, mais justifierait plutôt le fait qu'il paraîtrait peu judicieux de vouloir conserver, comme base de roulement, la seule terre naturelle pour un projet d'une telle ampleur, d'enjeu régional voire national ou européen : en situation dégradée des chemins, il paraît évident que le promeneur ou le cycliste fait le choix naturel et prudent de s'orienter vers les voies internes communales, plus en amont.

Envisager une nouvelle structure de roulement, plus pérenne et sécurisée, alliée à une consolidation des berges, ainsi qu'à la restauration des chemins connexes, localement peu ou pas entretenus, ne peut qu'inviter à la pratique de ce mode déplacement doux. Il y va notamment de la sécurité de la population

Je considère en effet que, en présence d'une telle situation, une signalétique adaptée et des consignes de sécurité bien visibles sur l'ensemble du linéaire de la voie pallieraient à tout prise de risque, responsabilisant également un peu plus les usagers.

Par ailleurs, il est démontré que le positionnement de la voie au plus près de la berge ne peut être objectivement considéré à lui seul comme un facteur aggravant aux conséquences d'une crue. Par sa seule réalisation, la voie créée ne doit, en aucun cas, faire obstacle aux mouvements de montée et retrait des eaux.

Le décaissement (décapage) envisagé de la partie supérieure de l'actuel chemin est localement indispensable pour obtenir un fond sain et aplani, afin de permettre la réalisation du revêtement définitif dans les meilleures conditions possibles et au même niveau que les bandes enherbées contiguës, ceci afin de ne pas constituer d'obstacle hydraulique.

Par voie de conséquence, je n'estime pas l'argumentation suffisamment probante pour envisager le scénario d'un tracé empruntant les variantes RD1, Rd1bis ou RD3 sur les communes de PRESSAGNY-L'ORGUEILLES, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE et PORT-MORT.

En effet, il suffit de se reporter aux divers fascicules du dossier (Etude d'impact, dossiers de plans), pour constater qu'une grande partie du linéaire cheminement actuel en bord de Seine se trouve en zone inondable, à l'instar d'un bon nombre de parcelles privatives proches de la Seine.

Partant de ce constat, je demeure persuadé que le fait de privilégier les variantes, en orientant les usagers définitivement et uniquement vers l'intérieur des bourgs, ne résoudrait le problème que très localement, au regard des 24 km de la Vr-Vv, et ne justifierait en rien le report permanent des piétons et cyclotouristes en milieu partagé avec la circulation automobile, quelle que soit la fréquentation, lors d'évènements climatiques irréguliers et épisodiques, crues ou remontées de nappes.

Dans le même ordre d'idée, je proposerai qu'une signalétique bien adaptée, permettant d'informer les usagers sur l'intérêt à emprunter les nombreuses voies connexes à la Vr-Vv, permettant la découverte culturelle et patrimoniale des communes traversées, incitant aux haltes ou encore prévenant d'une éventuelle monotonie du parcours

J'observe que la problématique des parkings, nombre et emplacements, doit être réétudiée voire résolue par échanges avec les élus et la Fédération de la pêche.

▪ le choix du revêtement

L'enrobé me semble être le choix le plus raisonnable et le plus pragmatique, considération financière comprise, démontrant par là-même l'intérêt général d'un tel revêtement.

Lorsque la décrue du fleuve sera amorcée, le nettoyage de la voie effectué afin de faire disparaître tout corps étranger et s'assurer qu'aucune dégradation pourrait nuire à la sécurité, la Vr-Vv redeviendra praticable beaucoup plus rapidement qu'avec une surface enherbée ou un stabilisé qui, par nature même, nécessiterait un temps de séchage plus long.

Au travers de son Mémoire en réponse, le maître d'ouvrage s'est attaché à apporter des éléments concrets sur les coûts de réalisation et d'entretien des deux types de sol.

Il est démontré que plus onéreux à court terme, l'enrobé devient nettement plus avantageux sur le long terme, le différentiel de coût est très largement en défaveur d'un stabilisé qui demande un entretien régulier et une restauration constante a fortiori lors de crues.

La présence d'une bande enherbée et végétalisée de chaque côté de la Vr-Vv, résout notablement la problématique du GR2, partiellement présent sur ces secteurs des communes de PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, COURCELLES-SUR-SEINE et BOUAFLES, le randonneur continuant à disposer d'un espace confortable voire même, en présence d'un sol dégradé, à pouvoir utiliser épisodiquement la voie à base d'enrobé.

Enfin, il serait également regrettable de rendre dangereuse, voire d'exclure de facto, la pratique du roller (débutants ou confirmés) par la mise en place d'un revêtement trop souple, sablonneux ou caillouteux.

▪ la concertation

Nonobstant les nombreuses réunions d'information avec le public, les élus, les riverains ou exploitants au titre de la concertation en amont de l'enquête, je relève que le maître-d'ouvrage s'est engagé à poursuivre ces contacts afin de définir au mieux les emplacements à vocation particulière, le positionnement des parkings véhicules, les divers accès (parcelles agricoles et Vr-Vv) et les emprises sur parcelles privatives limitrophes.

Dans le même ordre d'idée, je tiens à signaler que le CD27 n'a eu de cesse à poursuivre ces rencontres et échanges avec ces mêmes personnes, en parallèle même de l'enquête publique, marquant par là-même sa volonté à aboutir au meilleur consensus qui soit.

▪ la protection des berges et l'environnement

La Seine-aval de PARIS à ROUEN fait partie du domaine public fluvial (DPF) dit « naturel », la limite du DPF étant le point de débordement du fleuve (*règle du plenissimum flumen*).

Une délimitation précise du DPF impose de recourir à un géomètre. De manière générale, il est communément, il est admis que cette limite est associée à la crête de berg. Au-delà, on retrouve les servitudes sur fonds privés ou publics.

A noter qu'en Seine-aval, il n'existe quasiment pas de « chemins de halage » appartenant à l'Etat, hormis une petite section sur la rive opposée au droit des écluses de NOTRE-DAME-DE-LA-GARENNE.

Un chemin de halage impose une propriété de l'Etat et un aménagement spécial au profit du service public de la navigation. Cette appellation a été donnée aux voiries en bord de fleuve par les collectivités, en référence à cet ancien mode de traction des bateaux. Elles relèvent en fait du domaine public, notamment communal, ou privé. Voies Navigables de France n'a pas vocation à intervenir dans le cadre de leur gestion.

Il est toutefois notable que le CD27 s'est engagé à étudier la possibilité de renforcer localement les berges, pourrait être envisagé ponctuellement.

En termes de compensation environnementale et de la biodiversité(ERC), la MRAe a émis quelques recommandations auxquelles le Conseil départemental de l'Eure a apporté les éléments de réponses.

▪ les emprises en domaine public et privé, les aménagements

Il sera effectivement indispensable de concilier largeurs de voie, variables selon les secteurs traversés, bandes enherbées contigües, limites de propriétés et de bord de Seine, ce qui nécessitera le meilleur consensus qui soit notamment pour la partie emprises. Sur ce volet, le maître-d'ouvrage s'engage à étudier les demandes particulières, autant que faire se peut.

En termes de sécurité sur la voie, et à ses abords, il est prévu la mise en place de divers types d'aménagements et, « en continu » et actualisée, d'une signalétique spécifique quant à l'avancement des travaux et l'utilisation de la Vr-Vv, réservée aux véhicules non motorisés hors voie partagée avec les engins agricoles.

Les projets d'aménagements sportifs, ludiques ou sur aires de repos, ne sont pas arrêtés à ce jour quant à leur nature ou leur emplacement.

---

Conformément à l'art. 6 de l'arrêté préfectoral, je remets :

- Le Rapport et des conclusions motivées, ainsi que les registres d'enquête, à M. le Préfet de l'Eure,
- une copie du Rapport et des conclusions motivées à Mme la Présidente du Tribunal administratif de ROUEN.

BRANIGNY le 13 oct 2019

Le commissaire enquêteur

**M. Bernard Poquet**

