

**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 2/2

**CONCLUSIONS MOTIVÉES  
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> Autorité organisatrice de l'enquête publique	<b>Tribunal administratif de Rouen</b> Décision n° E19000 042/76 du 9 mai 2019
---	---

## PRÉAMBULE

Ces conclusions motivées font suite au Rapport, établi dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet porté par le Département de l'Eure, relatif à la création d'une Véloroute-Voie Verte entre les communes de VERNON et LES ANDELYS, l'une des sections permettant de relier PARIS à la mer via l'estuaire de la Seine.

Conformément à l'arrêté préfectoral en date du 16 mai 2019, cette enquête s'est déroulée du lundi 17 juin 2019 au vendredi 19 juillet 2019 inclus, soit trente-trois jours, sur les communes de VERNON, PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX, NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, PORT-MORT, BOUAFLES, VEZILLON et LES ANDELYS.

Il est rappelé que le commissaire enquêteur n'a pas pour mission de « *dire la Loi* » ni d'influer sur la décision de l'autorité décisionnaire, son travail constituant avant tout une « aide » à cette décision en apportant un avis sur les observations relevées, aux propositions ou contre-propositions présentées et, éventuellement, un commentaire que sur la qualité et la pertinence des réponses fournies par le pétitionnaire.

Pour expliquer les raisons qui me conduisent à donner un avis personnel et impartial sur chaque volet du projet (DUP, Autorisation environnementale et mise en compatibilité de documents d'urbanisme), je formule des conclusions motivées, après commentaires, incorporant :

- ✓ les éléments contenus dans le dossier, traités dans le rapport.
- ✓ les divers échanges et entretiens, le déroulement de l'enquête.
- ✓ les observations consignées, les visites sur site.

## SOMMAIRE

### **I. Rappel du projet - déroulement de l'enquête**

- I.1 Objet de l'enquête
- I.2 Cadre juridique
- I.3 Organisation et déroulement de l'enquête publique

### **II. Conclusions motivées du commissaire enquêteur**

- II.1 Déclaration d'utilité publique
- II.2 Autorisation environnementale
- II.3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

## I. RAPPEL DU PROJET - DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### **I.1 OBJET DE L'ENQUÊTE**

Les véloroutes et voies vertes sont en plein essor en Europe, notamment au travers du projet *EuroVélo* (15 itinéraires, 45 000 km déjà réalisés). Les Régions ont été incitées à développer ce type de déplacement doux (*Schémas régionaux Véloroutes* et *Schéma national vélo*), la France en comptant plus de 1 500 km. Le but est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables en vue de développer et promouvoir la mobilité et la pratique touristique du vélo.

Pour rappel :

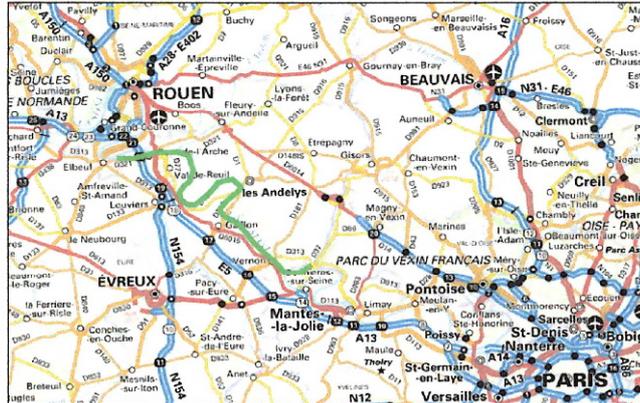
- ✓ Voie verte : axe de circulation aménagé en site propre, plus large qu'une piste cyclable, qui offre des services spécifiques en liaison avec les transports publics et dispose d'un régime de circulation particulier dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Réservée aux piétons, cyclistes, vélo à assistance électrique, rollers, personnes à mobilité réduite (PMR) et aux cavaliers, elle est interdite à tous véhicules à moteur.

A noter que, dans le cas présent, le Département n'autoriserait pas les cavaliers à emprunter la voie hormis pour la traverser.

- ✓ Véloroute : itinéraire pour cyclistes, de moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Le tracé doit être linéaire, continu, jalonné, adapté, sûr et incitatif.

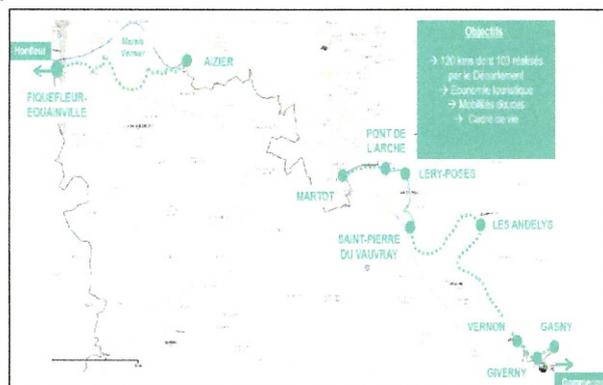
Les élus du département ont validé le principe d'un projet d'aménagement de Véloroute/Voie verte entre les communes de VERNON et LES ANDELYS (plus de 24km) sous le vocable « *La Seine à Vélo V33* », pour un plan d'actions 2018-2022, afin de positionner La Seine à Vélo comme un itinéraire majeur du tourisme pour un développement touristique de la Vallée de la Seine.

Le projet, porté par le Département de l'Eure (CD27), a pour finalité de relier PARIS à l'Estuaire de la Seine, en ajustant le tracé au plus près des méandres du fleuve.



Une première section, reliant MANITÔT à GIVERNY, a été inaugurée en 2019. Une seconde tranche, sur plus de 24km, est projetée le long des boucles de la Seine pour relier GIVERNY - VERNON - LES ANDELYS. Initialement, seize communes ont été intégrées à la réflexion : SAINT-MARCEL, SAINT-JUST et SAINT-PIERRE-D'AUTILS, SAINT-PIERRE-LA-GARENNE, GAILLON, AUBEVOYE, VILLERS-SUR-LE-ROULE et TOSNY en rive gauche de la Seine et 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, puis GIVERNY, VERNON et LES ANDELYS ;
- passage en rive gauche, direction LERY-POSES, PONT-DE-L'ARCHE et MARTOT ;
- retour de « La Seine à Vélo » à AIZIER, Le Marais Vernier, FIQUEFLEUR-EQUAINVILLE en direction de la mer.



Le département de l'Eure, de type océanique et avec un relief du secteur majoritairement situé dans une zone de basse altitude, est marqué par la vallée de Seine qui entaille un relief de plaine.

Les points bas vont de 7m au Nord des ANDELYS à 10m au Sud sur VERNON, mais on note la présence de zones de forte pente dans un rayon d'1km autour du projet, passant d'une altitude de 50 à 110m.

Une présomption de site archéologique est relevée sur le secteur de VERNON. On trouve aussi quelques sites et des édifices inscrits et classés, patrimoniaux, des chemins et itinéraires de randonnées.

Le territoire est sillonné par les RD313, RD316 et RD6015 et trois ponts franchissent la Seine.

La gare de 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 et LE HAVRE.

En termes de qualité de l'air, très peu de dépassements de seuil aux polluants sont globalement observés.

Au regard d'analyse des milieux naturels, les deux variantes présentaient des enjeux assez similaires. Toutefois, la rive droite de la Seine, moins urbanisée, dispose de corridors écologiques plus conséquents limitant ainsi l'impact sur l'environnement : à titre d'exemple l'«*Cedicnème criard*», espèce emblématique du secteur, est très présente en rive gauche et subirait de fortes perturbations chroniques par un éventuel projet.

Le tracé, dénommé **RD-0** sur son linéaire, est donc proposé en rive droite de la Seine et suit essentiellement le fleuve en empruntant 1,9km des sentiers, voies communales, chemins ruraux ou de halage existants. Le gabarit retenu de la Vr-Vv varie de 2,5m, (voire 2m en Forêt de la Madeleine), à 4 m en fonction des utilisations et du contexte paysager afin de composer avec les multiples particularités et contraintes. Les emprises se trouveraient réduites en présence de forte contrainte écologique.

Les travaux d'aménagement envisagés consistent en terrassements, mise en place d'ouvrages d'art courants, réhabilitation de passerelle, réalisation des chaussées (enrobé), places de parking en graves, platelage bois, signalisation et équipements. Toutefois, hormis une section courante de 3ml de large, divers gabarits de voie ou réalisations d'ouvrages limiteront l'impact sur l'environnement.

Le Département procédera aux acquisitions foncières et, le cas échéant, pourra recourir à la procédure d'expropriation, la gestion ultérieure de la Vr-Vv étant assurée par Seine Normandie Agglomération.

Les travaux sont financés par le Département de l'Eure, la Région Normandie et l'Etat. Néanmoins, les éventuels travaux de restauration ou de réparation d'ampleur restent à la charge du Département.

Plusieurs risques et problématiques ont été relevés sur la linéaire :

- ✓ Risques naturels (inondation, mouvements de terrain, effondrement et cavités) et industriels, technologiques (SEVESO, ICPE, TMD, servitudes). Plusieurs communes sont incluses dans le PPRI de la Seine ou concernées par des marnières.
- ✓ Ressource en eau (masses d'eau, eaux souterraines et superficielles, zones humides).

Des zonages de protection écologiques et du biotope sont présents à proximité du projet (ZNIEFF, NATURA 2000, APPB, sites inscrits ou classés) attestant de la présence de secteurs à fort enjeu environnementaux. Toutefois, l'aire d'étude est considérée à enjeu écologique modéré.

## **I.2 CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE**

Cette enquête est essentiellement encadrée par les dispositions du code de l'environnement, du code de l'urbanisme et du code forestier, de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Certains Schémas ou Plans supra s'imposent également au projet : SDAGE, SRCe, PPRi, PPRt, Directive Cadre, Inventaires.

## **I.3 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Après avoir reçu notification de ma désignation par le Tribunal Administratif de ROUEN, j'ai pris attache auprès des Services la Préfecture de l'Eure où s'est déroulée une première réunion de travail le 13 mai 2019. Le dossier d'enquête ainsi qu'un support CD m'ont été remis à cette occasion et j'ai ouverts et paraphés les vingt-quatre Registres d'enquête à cette occasion.

Le 16 mai 2019, une seconde réunion de travail s'est tenue cette fois dans les locaux du CD27, porteur du projet. A l'issue, la visite sur sites a été fixée à la date du 12 juin 2019.

Monsieur le Préfet de l'Eure a pris l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique le même jour, pour une durée 33 jours, du lundi 17 juin 2019 au vendredi 19 juillet 2019 inclus fixant ainsi dates, heures et lieux des permanences.

J'ai pu rencontrer les élus, ou les personnes désignées pour le suivi du dossier en mairies, entre le 4 et le 6 juin selon la commune concernée, ces entretiens constituant des réunions de travail en vue de s'informer sur le ressenti local et déterminer les meilleures conditions possibles de tenue de permanences.

Les formalités administratives et d'information du public, dont les annonces légales et l'avis d'enquête, ont été réalisées dans les délais réglementaires par la préfecture de l'Eure, le Conseil Départemental et les collectivités elles-mêmes. Après avoir effectué plusieurs tests, j'ai pu déclarer opérationnelles l'accessibilité au dossier dématérialisé et à l'adresse électronique dédiée dès le 11 juin 2019.

Quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête a été apposé aux lieux habituels d'affichage des documents officiels dans les huit communes, ces affiches étant visibles en permanence depuis la voie publique.

Le pétitionnaire a procédé à la mise en place de panneaux sur sites en douze points. L'affichage et le panneautage ayant fait l'objet de constats d'huissiers, j'ai également pu en vérifier la conformité de manière plus aléatoire.

Le portail Internet de la Préfecture de l'Eure permettait d'accéder à l'ensemble du dossier, une version papier étant également disponible dans ses locaux.

En parallèle, le CD27 a mis en place une information aux principaux accès du tracé, quelques communes pratiquant un boîtage de flyers, l'utilisation de panneaux ou leur bulletin municipal.

Les observations pouvaient être formulées sur l'un des 24 Registres d'enquête déposés dans les huit mairies, par courrier adressé au commissaire enquêteur ou par voie électronique sur la messagerie dédiée. A noter que les courriers et les mails ont été annexés aux registres détenus au siège, par les soins des services de la mairie de VERNON.

J'ai régulièrement effectué un contrôle du bon fonctionnement de la messagerie.

Les dossiers mis à enquête publique, dont chacun représentait un volume et un poids non négligeables, ont été déposés dans chacune des mairies par les soins du CD27 à partir du mercredi 29 mai 2019 où ils ont été tenus à la disposition du public sur toute la durée de l'enquête. J'ai pu vérifier, en continu, la conformité de la mise à disposition du dossier et son accessibilité en version papier et dématérialisée, de l'affichage en mairies, ainsi que la validité de l'adresse électronique dédiée au dépôt des observations.

Il était constitué des pièces réglementaires comme le Résumé non technique, la demande d'Autorisation environnementale, l'Étude d'impact, la Déclaration d'utilité publique, le cahier d'Annexes, les dossiers de Plans, les Plans des variantes et des solutions proposées.

De nombreux échanges avec les Services de l'Etat, les Personnes Publiques et les Chambres consulaires m'ont apporté les éléments de consolidation indispensables au regard des avis émis.

En termes de concertation, le projet a fait l'objet d'un nombre conséquent de débats de 2016 à 2019 à savoir plus de trente réunions publiques, de vingt réunions techniques et consultations d'associations et fédérations.

Les acteurs étatiques, les Personnes publiques et les Collectivités ont été associées ou consultés en amont de l'enquête publique, leurs avis ayant été intégrés au Rapport d'enquête -document 1/2-. Les communes ont été invitées à délibérer sur le projet

Je me suis tenu à la disposition du public dans six des huit mairies aux dates et horaires définis par arrêté préfectoral. Au cours de ces permanences, je pouvais recevoir le public dans de bonnes conditions d'accueil, ce qui lui a permis ultérieurement de s'exprimer massivement par voie électronique, sur les registres et par courriers transmis à mon intention.

En concomitance, j'ai effectué plusieurs visites sur sites, seul ou accompagné du directeur de la mobilité-Pôle ingénierie ou des responsable et chef de projets du CD27, afin notamment pour mieux appréhender la nature même des observations reçues.

**En conséquence, je considère les conditions d'information et d'accueil du public tout à fait convenables grâce, notamment, à la parfaite coopération des communes dans ce domaine.**

L'enquête s'est globalement assez bien déroulée, dans un climat souvent tendu voire houleux, avec un public très présent et particulièrement impliqué, la forte participation et le nombre de contributions démontrant l'intérêt louable porté au projet.

Toutefois, aucun incident particulier n'est à signaler.

Il est notable que les élus et le personnel administratif des mairies ont mis tout en œuvre pour faciliter l'accueil du public et au volumineux dossier, lui permettant ainsi de pouvoir s'exprimer pendant et hors permanences.

L'enquête a pris fin le **vendredi 19 juillet 2019 à 17H00** à l'issue de la dernière permanence en mairie de VERNON, la messagerie dédiée étant close simultanément par la préfecture de l'Eure.

J'ai pu récupérer, et clore, l'ensemble des registres d'enquête au plus tard ans la journée du samedi 20 juillet 2019 soit au siège de l'enquête soit directement auprès des élus, en m'assurant de la présence de toutes les pages dans chaque registre et des pièces éventuellement annexées. Cf. à la réglementation, et à l'Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, une copie de tous les mails a été insérée aux registres détenus par le siège de l'enquête.

Plus d'une centaine de personnes s'est manifestée durant l'enquête publique, en échangeant verbalement avec le commissaire enquêteur et/ou en déposant leurs contributions sur les registres, par courriers ou mails, ce support se révélant le principal moyen d'expression : plus de **quatre-vingt** mails souvent accompagnés de pièces jointes, **quatre-vingt** dépositions sur les registre dont dix-huit courriers.

Dès le début de l'enquête, il a été nécessaire de rappeler aux contributeurs que le dépôt d'observations, quel que soit le support utilisé (registres, courriers, mails) ne devait pas être considéré comme une foire aux questions (FAQ) qui sous-entend une réponse immédiate en retour.

À l'issue de l'enquête publique, j'ai dressé et remis au CD27 un Procès-verbal de synthèse des observations. Le pétitionnaire a répondu dans les délais impartis par un Mémoire en réponse, répondant en tout point aux problématiques évoquées. Les documents sont consultables en annexes au Rapport d'enquête.

Commentaires du commissaire enquêteur sur le dossier :

Le dimensionnement des fascicules mis à enquête publique, inévitablement volumineux et techniques, a pu rendre la préhension relativement peu aisée au profane. Toutefois, le Résumé non technique faisait office d'outil de vulgarisation par sa qualité et sa complétude. Il est notable qu'une cartographie riche et variée apporte un éclairage indéniable sur le projet.

Selon les documents fournis, les explications apportées ou les garanties avancées par le pétitionnaire, le commissaire enquêteur a ainsi pu vérifier que le CD27 a porté un souci constant de consensus et de pragmatisme devant les situations les plus hypothétiques de risques, en proposant des formes d'évitement, réductrices ou compensatrices adaptées grâce à une évaluation réaliste de l'impact sur les populations et l'environnement.

## II. CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### II.1 SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Il me paraît essentiel de rappeler les fondamentaux de la définition d'une DUP :

- justifier concrètement le caractère d'intérêt général du projet mis à l'enquête.
- démontrer que les objectifs visés nécessitent véritablement d'éventuelles expropriations, qu'il n'est pas envisageable d'éviter l'expropriation en utilisant des biens équivalents issus du patrimoine du maître-d'ouvrage.
- établir le bilan coûts-avantages du projet en justifiant les atteintes à la propriété privée, leurs proportions, les solutions alternatives, le financement de l'opération, les inconvénients d'ordre social, les mesures de précaution prises et les inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesure, les atteintes à d'autres intérêts publics, à la santé publique, aux intérêts environnementaux, les éventuels dommages collatéraux et mesures de compensation envisagées.
- s'assurer de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

En résumé, l'appréciation de l'utilité publique doit être basée sur 3 critères : théorie du « bilan », opportunité du projet et caractère nécessaire de l'expropriation en démontrant l'absence de solutions alternatives.

Avant tout autre propos, il semble également indispensable de rappeler la dénomination du projet, « **La Seine à vélo** », voué au tourisme, à une promenade bucolique à pied ou à vélo le long des berges de la Seine, à la découverte du patrimoine et des activités des communes riveraines.

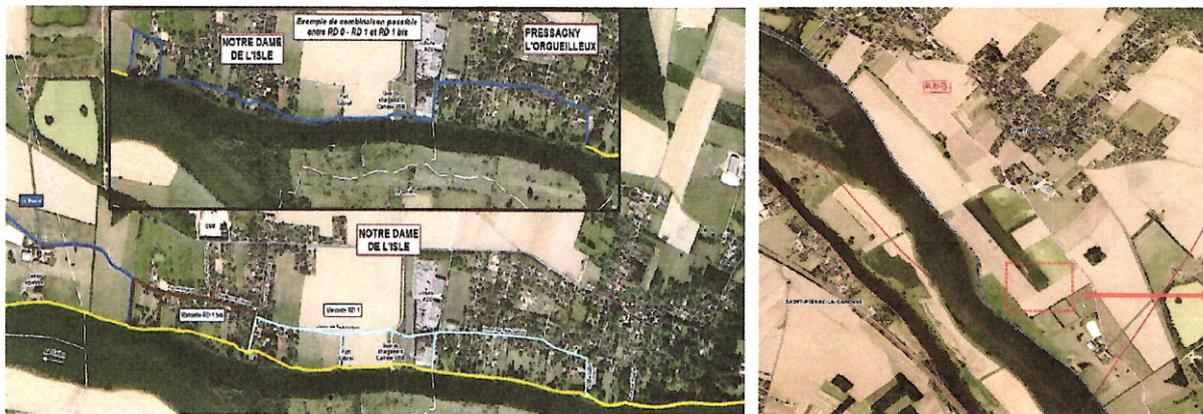
Alors que près de deux-cents signataires d'une pétition se déclarent favorables au projet, tel que présenté à l'enquête publique, une contestation a vu le jour portant notamment sur le choix du revêtement accélérant l'imperméabilisation des sols et dénaturant le paysage champêtre, la largeur excessive de la voie sur certains secteurs, le choix du positionnement de la Vr-Vv (promiscuité avec la berge du fleuve et les domiciles des riverains), les emprises potentielles en parcelles privées (plus particulièrement sur PRESSAGNY-L'ORGEUILLEUX et NOTRE-DAME-DE-L'ISLE), une concertation globale ou personnalisée insuffisante, le positionnement de parkings trop proche à la Vr-Vv ou le nombre trop important de places pour ceux essentiellement dédiés aux pêcheurs, l'aléa inondation avec ses contraintes et ses risques, la présence d'un espace dédié aux festivités à NOTRE-DAME-DE-L'ISLE, des servitudes, l'existence de voiries existantes en réseau communal, la difficulté de gestion ultérieure du site.

Je ne peux retenir l'argumentation tendant à démontrer que les crues de la Seine, qui détériorent les chemins, militent en faveur d'un positionnement définitif de la voie ailleurs que sur les berges du fleuve au seul motif de l'aléa inondation (crue de référence de 1910 et, plus récemment, celles de 2016 et 2018).

En effet, ce raisonnement ne démontre pas, incontestablement, la nécessité absolue d'opter définitivement pour l'une des variantes mais, par ailleurs, conforte la nécessité d'envisager une bande de roulement plus ferme et durable pour un projet d'une telle ampleur, d'enjeu régional voire national ou européen.

Le seul report sur les variantes RD-1, RD-1bis ou RD-3 ne solutionnerait le problème de l'impraticabilité de la voie que très localement et ne justifie pas un report permanent des piétons et cyclotouristes en milieu partagé avec la circulation automobile, au regard d'évènements climatologiques, certes sérieux, mais irréguliers et épisodiques.

Partir de ce seul constat reviendrait à condamner le projet en « bord de Seine » et il suffit pour cela de se reporter aux divers fascicules du dossier (Etude d'impact, dossiers de plans) pour constater que la majeure partie du cheminement actuel, en bord de fleuve, se trouve en zone inondable, avec les contraintes similaires aux secteurs de PRESSAGNY-L'ORGUEILLEUX et NOTRE-DAME-DE-L'ISLE et à l'instar de nombreuses parcelles privées en bord de Seine.



Dans un tel cas de figure, le mouvement des eaux rend les chemins impraticables sur une période parfois relativement longue incluant crue, décrue et temps d'assèchement.

Pour traiter de cette problématique, il faut l'associer à celle liée au type de revêtement proposé au dossier d'enquête publique.

J'estime qu'une nouvelle structure de roulement, bien intégrée en termes visuel et environnemental, pérenne et sécurisée, alliée à un renforcement des berges, lorsque cela s'avère nécessaire à sa réalisation, me semble être la solution appropriée. Il y va du bien-être et de la sécurité des usagers, facteurs essentiels de la valeur ajoutée à l'intérêt général et économique de ce projet.

Par ailleurs, la restauration locale des chemins connexes, parfois peu ou mal entretenus, associée à une signalétique de qualité invitant à la découverte culturelle et patrimoniale des communes traversées, ne peut qu'inviter à la pratique de ce mode déplacement doux par interaction avec les centre-bourgs.

Il est à gager que, grâce à une signalétique adaptée et des consignes de sécurité bien visibles, les randonneurs aguerris, les promeneurs occasionnels ou les cyclotouristes feront également preuve de bon sens pour se diriger tout naturellement plus en amont sur le versant, vers des voies hors d'eau de la commune, évitant ainsi de se mettre en danger, comme cela se pratique déjà à ce jour.

La voie créée ne devant, en aucun cas, faire obstacle aux mouvements de montée et retrait des eaux, le fait de la positionner au plus près de la berge ne peut être objectivement considéré, à lui seul, comme un facteur aggravant des conséquences d'une crue et un obstacle hydraulique dès l'instant où la bande roulement est affleurante aux bas-côtés.

Sur la problématique des parkings, j'invite le pétitionnaire à une nouvelle réflexion sur leur nombre et places dédiées, positionnement parfois proche de la Vr-Vv, dont ceux voués aux zones de pêche où la réglementation prévoit simplement de ne pas excéder une distance de 100m entre le parking et le lieu de pêche. On peut penser que nul ne se plaindra d'une quiétude et d'un silence optimisés, indispensables à cette activité, en évitant le va-et-vient de véhicules au plus près des spots de pêche. Il y va également de l'intérêt collectif et particulier en termes notamment sécuritaires.

En ce qui concerne le choix du revêtement envisagé, il me paraît incontestable qu'une voie à base d'enrobé redeviendrait postérieurement opérationnelle à très court terme, après nettoyage de la bande roulement, et ce bien plus rapidement qu'en présence d'une surface enherbée ou en stabilisé. Par ailleurs, ce choix éviterait l'exclusion de facto de la pratique du roller.

Enfin, le maître d'ouvrage a exposé les coûts de réalisation et d'entretien entre un sol à base de stabilisé ou d'enrobé, les conclusions militant nettement en faveur de l'enrobé sur le long terme.

Le positionnement définitif de la voie n'étant figé, le CD27 se rapprochera de la Chambre d'agriculture en temps opportun pour arrêter la procédure liée aux emprises sur terres agricoles. A ce titre, une attention particulière sera portée à la protection des populations en termes de santé (nuisances sonores, olfactives), de circulation des matériels (gêne, propreté de la voie) ainsi (cf. Charte de bon voisinage édité en 2011 par la Chambre d'agriculture de l'Eure). A noter que ces emprises sont envisagées sur les bandes de terre les moins fertiles ou peu accessibles.

Pour clore sur ce volet, il est à signaler que 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, le randonneur continuant à disposer d'un espace confortable pour se déplacer.

Je relève enfin que le maître-d'ouvrage a maintenu, en permanence, un espace de dialogue afin de pouvoir présenter in fine un projet plus abouti, intégrant en continu les observations des responsables locaux, des riverains et de la population en général, pour ceux qui acceptaient le dialogue. Je peux confirmer que le CD27 n'a eu de cesse, notamment au cours de l'enquête, de poursuivre les rencontres et échanges, démontrant par là-même sa volonté à aboutir au meilleur consensus qui soit, dans l'intérêt de tous.

Je considère ainsi que le pétitionnaire a pris soin, par l'argumentation portée au Mémoire en réponse et avec les éléments dont il dispose à ce jour, d'apporter les éclaircissements et les éléments en répondant ainsi en majeure partie aux inquiétudes de la population.

#### AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LA DELARATION PUBLIQUE

##### Après avoir :

- ✓ porté une étude attentive et approfondie au dossier et éléments joints soumis à enquête publique, pris en compte les observations du public sur ce volet, les motivations du maître-d'ouvrage et les avis émis, dont ceux du Mémoire en réponse, établi le Rapport d'enquête, exposé la synthèse et le développement des Conclusions assorties de recommandations ;
- ✓ effectué plusieurs visites sur le site du projet et celui, plus large, du territoire de la commune en vue d'assimiler les objectifs visés, visualiser concrètement la topographie des lieux dans leur environnement naturel et péri-urbain afin de mieux appréhender le projet dans sa globalité ;

##### Considérant que :

- ✓ l'ensemble du dossier contient les pièces exigées par les textes en vigueur et que la procédure est conforme aux prescriptions du code de l'Environnement ;
- ✓ l'information de la population a été réglementairement effectuée, la mise à disposition du dossier et le déroulement de l'enquête permettant à chacun de pouvoir formuler ses observations ;
- ✓ la totalité des observations formulées m'a été communiquée ;
- ✓ les Services de l'Etat, les Personnes publiques et les Chambres consulaires donnent un avis globalement favorable au projet, parfois assorti de recommandations ;
- ✓ le porteur de projet a su rester constamment à l'écoute des requêtes formulées par le commissaire enquêteur, marquant par là-même une volonté forte de présenter un dossier complet, en portant également une attention toute particulière au traitement des avis formulés, dont ma proposition sur le site du champ de foire de NOTRE-DAME-DEL'ISLE ;
- ✓ les avis et commentaires émis me conviennent globalement ;

**Je présente toutefois les recommandations suivantes :**

- ✓ poursuivre en permanence le dialogue, très souhaité par le public au sens large du terme, permettant ainsi la meilleure acceptabilité du projet ;
- ✓ maximaliser les types d'aménagements sécuritaires, et d'information, sur la voie et aux intersections avec les voiries carrossables (coloration différente de l'enrobé ou pavage, chicanes, panneaux, bandes zébra, ralentisseurs -dos d'âne/coussin berlinois/plateau trapézoïdal/bandes sonores) ;
- ✓ veiller à la sensibilisation des exploitants et des particuliers quant aux précautions à prendre lors de l'utilisation de produits d'entretien sur les parcelles en limite de la voie verte ;
- ✓ limiter la largeur de la Vr-Vv à 3m, autant que faire se peut et hors voie partagée, afin de pouvoir la positionner avec un retrait significatif au regard du bord de rive et également de minimiser les emprises sur parcelles privées ;
- ✓ chercher à optimiser les courbes sur le linéaire de la voie, afin de réduire l'éventuelle vitesse des cycles sur la voie (VAE).

**Au vu de ces considérations**, après avoir établi les conclusions et exprimé des recommandations,

**Je donne un AVIS FAVORABLE**  
**à la Déclaration d'utilité publique**  
du projet « *La Seine à vélo* » porté par le Département de l'Eure

**II.2 SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

Le public s'est également exprimé massivement sur ce thème, inquiet quant aux incidences liées à la réalisation de la Vr-Vv : renforcement urgent des berges avant tous travaux, aucune proposition concrète et globale sur le linéaire hormis la pose de quelques fascines ; solutions techniques de protection non chiffrées dans l'estimation des dépenses ; absence d'informations sur l'implication de VNF ; destruction abusive de la végétation en domaines public et privé ; impact de l'érosion sur les berges dévégétalisées ; perturbation faunistique ; modification des écosystèmes et dégradations des sites par l'affluence de touristes/cycles ; impact d'un éclairage permanent ; zones de compensation environnementales insuffisantes (MRAe), inadaptation et incohérences avec projet hôtelier.

Le Département ayant retenu un passage majoritairement en bord de seine, tout en s'écartant raisonnablement de la berge, ce choix impose donc des mesures de conservation de la ripisylve et la réalisation d'acquisitions foncières pour positionner l'emprise de la Vr-Vv dans les secteurs où l'espace disponible n'est pas suffisant. A noter que cette proposition d'aménagement a été validée par les Services de l'Etat.

Au titre de la gestion ultérieure de l'ouvrage et selon l'état d'érosion des berges il est prévu, de façon ponctuelle et ciblée, le confortement de celles-ci par des techniques végétales, ou mixtes, qui devront être approuvées par les différents Services compétents.

Le pétitionnaire rappelle, qu'en dehors des zones non urbaines, il n'est pas prévu d'éclairage sur la Vr-Vv afin d'éviter de perturber la vie animale nocturne. De par la largeur circulaire prévue de 3 m, la voie permettra le passage d'engins d'entretien classique (gabarit routier). Ponctuellement, sur certains secteurs moins larges ou sur le platelage, l'opération sera effectuée avec des moyens appropriés.

Tout autre projet étranger à la Vr-Vv, mais situé à proximité, devra réglementairement prendre en compte son impact sur la voie en termes d'insertion environnementale et de cumul des impacts.

Il est rappelé que les travaux d'entretien ou de restauration du fleuve, tels le désenvasement ou le retrait de carcasses de bateaux, ne sont pas du ressort du maître-d'ouvrage.

La Seine-aval de PARIS à ROUEN fait partie du domaine public fluvial (DPF) dit « naturel », la limite étant le point de débordement du fleuve (règle du *plenissimum flumen*). De manière générale, il est communément admis que cette limite est associée à la crête de berge, on retrouve les servitudes sur fonds privé ou public au-delà.

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

Pour rappel, la dénomination « chemin de halage » impose une propriété de l'Etat et un aménagement spécial au profit du service public de la navigation. Cette appellation, un peu galvaudée, a été donnée aux voiries en bord de fleuve par les collectivités, en référence à cet ancien mode de traction des matériels flottants. Elle relève en fait du domaine public, notamment communal, ou privé. A ce titre, Voies navigables de France (VNF) n'a pas vocation à intervenir dans le cadre de leur gestion.

La présence de la Seine, de zones humides, de terrasses alluviales et de coteaux calcaires consacre au territoire une valeur, écologique et patrimoniale conséquente traduite en nombreux zonages réglementaires et inventaires faune/flore qui rappellent cette richesse, aux enjeux qualifiés de « *modérés* », « *assez forts* » ou « *forts* ». Il est notable que l'aléa inondation est présent sur quasiment l'ensemble du linéaire.

Les fascicules du dossier 0.6, 1.6 et 3.6 abordent l'ensemble des thèmes environnementaux, en leur attribuant un critère d'enjeu, comme le contexte climatique, paysager et le relief (enjeu *faible*), les risques naturels (enjeu *modéré*), le positionnement et les contraintes liées à la limite des Plus Hautes Eaux Connues (PEHC), la ressource en eau (enjeu moyennement *modéré*), les habitats et corridors écologiques (enjeux *modérés* à *assez forts*), la faune (enjeux *très faibles* à *forts*), la flore et les milieux naturels (enjeu *fort*), les captages, le patrimoine (étude *paysagère* et *architecturale*), la santé, les activités humaines dont l'aménagement d'un parcours de pêche.

Sont également abordées les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences (ERC) en phases conception et de chantier (Plan d'Assurance Environnement, coordinateur environnemental), d'exploitation et d'accompagnement (replantation de haies, restauration des zones humides sous boisements alluviaux, de végétation à hautes herbes, partenariat de suivi/entretien des mesures de compensation, maintien des habitats, création de prairies naturelles pour un retour à l'exploitation agricole).

Le chapitre impact environnemental et les mesures ad hoc proposées ont fait l'objet d'une validation par l'Autorité environnementale, avis assorti de simples recommandations auxquelles le maître-d'ouvrage a apporté éclaircissement et réponses, s'engageant par ailleurs à la mise en place, sur le long terme, d'un suivi des zones humides afin de s'assurer de la pertinence des aménagements.

**Je considère que le pétitionnaire a traité le thème environnement avec application et précision. Considérant que tout est perfectible, le C27 prend des engagements complémentaires, afin de répondre aux observations et lever les inquiétudes de la population, en apportant de nouveaux éléments et des précisions sur les procédures envisagées.**

#### AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

##### Après avoir :

- ✓ porté une étude attentive et approfondie au dossier, notamment les item traitant des milieux naturels et du biotope, de la problématique des impacts du projet sur l'environnement, pris en compte les observations du public, les orientations du maître-d'ouvrage et les avis émis sur les divers Mémoires en réponse, établi le Rapport d'enquête, exposé la synthèse et le développement des Conclusions ;
- ✓ accompli plusieurs reconnaissances sur le parcours, permettant de visualiser les multiples et diverses caractéristiques de chaque site, dans son environnement naturel, ceci afin de mieux appréhender les enjeux du projet dans sa globalité ;

##### Considérant que :

- ✓ l'ensemble du dossier contient les pièces réglementaires, que la procédure en termes d'information de la population et de mise à disposition du dossier est conforme aux prescriptions du code de l'Environnement ;
- ✓ le déroulement de l'enquête a permis à chacun de pouvoir s'exprimer et que toutes les observations m'ont été communiquées ;
- ✓ les Services de l'Etat et les Personnes publiques donnent un avis globalement favorable au projet, parfois assorti de quelques recommandations, après avoir relevé que les effets présents et futurs sont bien analysés, les incidences et impacts évalués et pris en compte ;

**Je présente toutefois la recommandation suivante :**

- ✓ partant du principe que le maître-d'ouvrage envisage de traiter, au cas par cas, l'éventuel renforcement des berges après réalisation de la Vr-Vv, j'invite le CD27 à procéder en amont à un premier repérage des sites les plus dégradés pour lesquels la restauration présenterait une priorité absolue.

**Au vu de ces considérations**, après avoir établi les conclusions et exprimé une recommandation,

Je donne un **AVIS FAVORABLE**

à la **Demande d'autorisation environnementale**

liée au projet « *La Seine à vélo* » porté par le Département de l'Eure

### **II.3 SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

L'objectif d'une telle procédure est de permettre la réalisation d'une opération dont la DUP envisagée n'est actuellement pas compatible avec des documents d'urbanisme existants, notamment les prescriptions du Règlement lié aux zonages.

La Loi d'orientation foncière 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, sous réserve de ne pas être de nature à compromettre le projet d'aménagement local retenu par la Collectivité. La procédure de mise en compatibilité d'un PLU est assujettie à une évaluation environnementale.

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.

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

Les communes de VERNON, PORT-MORT, COURCELLES-SUR-SEINE, BOUAFLES et LES ANDELYS, disposant d'un Plan local d'urbanisme, sont concernées en raison de certaines prescriptions liées aux secteurs en zonage U (zone urbaine), N (zone naturelle) ou A (zone agricole), à la présence de la Seine, de zones inondables ou d'espaces boisés classés pour lesquelles le PLU et/ou le Règlement doit être mis en compatibilité sur certains secteurs :

- ✓ les zones **N** et **Ua** aux ANDELYS sont compatibles avec le projet, seule la zone **N** nécessite une mise en compatibilité,
- ✓ les zones **N**, **Ne** et **UI** à BOUAFLES sont impactées par le projet, seule la zone **N** nécessite une mise en compatibilité,
- ✓ les zones **N**, **NL**, **Nh** et **A** à COURCELLES-SUR-SEINE sont impactées mais compatibles avec le projet,
- ✓ les zones **Ai** et **Ni** à PORT-MORT, pour lesquelles le PLU et le Règlement doivent être rendus compatibles avec le projet,
- ✓ les zones **UL** et **N** de VERNON sont impactées mais compatibles avec le projet.

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.

Au terme de l'enquête publique, le Préfet transmet aux communes le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié au vue des résultats de l'enquête, le Rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur, ainsi que le Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le conseil municipal disposant de deux mois pour se prononcer.

L'étude des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint de mise en compatibilité le 19 avril 2019, validée par le procès-verbal de la DDTM en date du 14 mai 2019 :

- suppression temporaire de la trame « espace boisé classé » (5 000m<sup>2</sup>), et modification du Règlement en zonage A, sur la commune des ANDELYS,
- nouvelle formulation du Règlement, en ce qui concerne les voies annexes au projet, pour la commune de BOUAFLES,
- nouvelle formulation du Règlement, en ce qui concerne l'intégration voiries « dans l'environnement existant », pour la commune de PORT-MORT,
- suppression de quatre ifs sur la commune de VERNON.

Aucune observation n'ayant été portée aux registres d'enquête, et autres supports, on peut raisonnablement supposer que le public a considéré que ce thème était du ressort des conseils municipaux.

### AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LA MISE EN COMPATIBILITE

**Après avoir :**

- ✓ étudié le dossier, analysé la problématique des Plans locaux d'urbanisme visés par une mise en compatibilité, relevé l'absence d'observation du public ;

**Considérant que :**

- ✓ l'ensemble du dossier, notamment le fascicule 5.6, contient les pièces réglementaires, que la procédure en termes d'information de la population, de mise à disposition du dossier et de déroulement de l'enquête est conforme et qu'elle a permis à chacun de pouvoir s'exprimer ;
- ✓ les Services de l'Etat et les Collectivités ont traité du sujet lors de la réunion du 19 avril dernier ;

**Au vu de ces considérations**, et après avoir établi les conclusions en rappelant l'objet de ce volet,

Je donne un **AVIS FAVORABLE**

à la mise en **compatibilité des Plans locaux d'urbanisme**

des communes des ANDELYS, de BOUAFLES, de PORT-MORT et de VERNON

dans le cadre du projet « *La Seine à vélo* » porté par le Département de l'Eure

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

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

A GRAVIGNY, le 13 avril 2019

Le commissaire enquêteur  
**M. Bernard Poquet**

