



Association N° 027 3010324

www.evreux-nature-environnement.org

siège social : hôtel de ville Evreux
Adresse postale :
32 rue Henry De Toulouse-Lautrec
27 000 Evreux

**Dérogation Evreux Enquête publique en vue d'autorisation environnementale
16/03/21 au 19/04/21**

Contribution de Evreux Nature Environnement (ENE)

Evreux Nature Environnement est une association dont les statuts commencent par :

« Evreux Nature Environnement a pour objet la protection et la défense de la nature et de l'environnement.

Elle lutte notamment contre toutes formes de pollutions, nuisances et risques intervenant ou susceptibles d'intervenir sur la qualité de la vie animale, végétale et humaine : urbanisme, choix énergétiques, eau, air, alimentation, santé... »

Ces statuts sont adossés à la Charte de l'Environnement.

C'est dire que le dossier présenté ici, copie de celui de 2012 théoriquement revu et corrigé a retenu toute l'attention des membres de ENE.

En particulier ceux dont les connaissances en matière de protection de l'eau et qui avaient conduit le tribunal de Douai à leur donner raison.

C'est dire que ENE a étudié de près les recommandations de l'Autorité Environnementale (AE) dont l'avis n'avait pas été demandé ainsi que les problèmes liés à l'eau de l'Iton. Ce sont les deux points qui ont motivé la décision du tribunal de Douai d'arrêter les travaux.

En plus de ces deux sujets, l'Autorité Environnementale (AE) met l'accent sur la nécessité de revoir les trafics ce qui sous-entend, comme Evreux Nature Environnement le rappelle depuis au moins dix ans que le projet doit être adapté aux besoins de la population. A défaut de trouver d'autres solutions plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de vie, solutions qui n'ont pas été assez étudiées.

Les interrogations de ENE :

I. Changement de dénomination du projet

Le projet ayant fait l'objet de la DUP de 1999 s'inscrivait dans le cadre de la voie express Paris-Caen à 2 x 2 voies.

En 2005 le projet entre Evreux et Caen est abandonné et la nationale 13 devient D613 sur cet axe. La RN13 est maintenue entre Paris et la sortie ouest d'Evreux.

Ce qui vaut à l'Etat de rester maître d'ouvrage et de lui permettre d'écraser deux DUP :

Celle qui a été prise pour l'acquisition de la forêt de la Madeleine pour ouverture au public et celle prise pour la protection de l'eau du captage de l'hippodrome.

Le projet est prorogé deux fois soit dix ans après la DUP, les travaux n'ayant toujours pas commencé. Pour quelle raison ?

Or lors de la seconde prorogation, le projet initial n'étant plus le même celle-ci en date de novembre 2009 était illicite.

On retrouve ce changement de dénomination dans ce dossier devenu désormais, déviation sud-ouest d'Evreux. Mais il s'agit toujours d'une voie express à 2 x 2 voies, Comme si depuis les premières études de 1943, les choses n'avaient pas changé. Comme si la ville et le territoire n'avaient pas évolué. Et la crise sanitaire actuelle risque de changer les choses encore plus vite qu'on ne croie.

2

II. Les trafics

L'Autorité Environnementale demande « *de fournir des simulations de trafic à jour et mieux étayées, avec des projections à la mise en service en 2026 et à long terme en 2046 qui serviront de base unique pour l'évaluation des impacts qui en découlent (bruit, émissions de polluants et gaz à effet de serre, énergie, temps, santé, accidentologie).* »

On comprend bien que cette Autorité met l'accent sur le fait que le projet n'a de sens que s'il est conçu pour des trafics correspondant à des caractéristiques qui sont celles d'une voie express : 2x2 voies (5 en forêt pour l'échangeur) pour 70 000 véhicules par jour en moyenne et une vitesse de 110 km/h.

En ce sens l'Autorité Environnementale demande de vérifier qu'avant de réduire et/ou compenser il faut EVITER.

Or si l'on étudie les simulations demandées on constate qu'elles conduisent à des résultats faux pour deux raisons.

La première est que la base de calcul de l'évolution des trafics prend en compte, pour ce calcul, les chiffres de 2014 de l'étude d'impact page 193. Or ces chiffres sont le double des comptages réels indiqués en annexe 14 « Corrections des projections de trafic » page 5. Ces valeurs sont le cumul des comptages des routes départementales 613 (vers Lisieux), 31 (vers Beaumont), 830 (vers Saint-Sébastien) et 55 (vers Arnières).

Le dossier commence donc par prendre des valeurs fausses et surestimées pour justifier ensuite le besoin d'un tel équipement.

En résumé il y a une forte contradiction entre les trafics réels de l'annexe 14 et ceux retenus dans la demande d'autorisation environnementale. Un écart du simple au double n'est pas anodin et **doit absolument être étudié avant toute validation du projet.**

Pour les comptages réels fournis dans l'annexe 14 on trouve pour les quatre voies de référence : 26 161 véhicules en moyenne annuelle /jour en 1990 et 26 140 en 2008 donc stabilité indéniable.

La seconde est que le taux d'évolution de ces trafics ne tient pas compte de la stabilité des trafics à l'ouest d'Evreux observée entre 1990 et 2008. (voir graphique en pièce jointe en

fin de document)

Stabilité qui peut se traduire par la mise en place du 80 km/h sur les départementales et la mise à 2x3 voies de l'A13. Au contraire, le taux qui est repris est celui du trafic total de toutes les routes arrivant à Evreux comme si tous les véhicules quelle que soit leur destination allaient passer par cette voie nouvelle. De ce fait sa valeur de 1,48 est largement surestimée elle aussi alors que les comptages de 2019 (voir valeurs sur le site du Département) montrent que les trafics stagnent voire baissent (c'est le cas de la RD613 y compris le nombre de poids lourds).

Cela est d'ailleurs noté dans l'annexe 14.

C'est d'autant plus surprenant que l'Autorité Environnementale a fait remarquer :

« L'Ae observe que le croisement entre la RN13 et la RN154 se trouve aujourd'hui à l'est de l'agglomération. La déviation sud-ouest ne sera donc empruntée ni par le trafic de transit entre la RN154 et la RN13 qui s'organise à l'est, ni par le trafic entre Evreux et ces deux routes nationales. »

Cela paraît évident car le trafic longue distance évoqué dans l'annexe 14 Evreux-côte bas normande ou Evreux Rennes a plus vite fait de rejoindre l'A13 que de passer par le D613.

Ce double mensonge a donc pour conséquence d'aboutir à des chiffres complètement surévalués.

D'ailleurs c'était déjà le cas dans le dossier de 1998 et 20 ans après, ces surestimations ont été démenties par les faits. Il suffit de voir le tableau comparant les variantes à horizon 2010 toujours dans l'annexe 14. (tableau TRAFICS étude IRIS Conseil).

L'Autorité Environnementale l'a aussi fait remarquer (voir plus bas dans le paragraphe « embouteillages »).

Cela ne peut que renforcer notre suspicion de vouloir mettre des chiffres uniquement pour justifier ce projet.

NB : Les bases d'évolution des trafics étaient surestimées malgré la correction à la baisse par la commission d'enquête de 1998. Aujourd'hui elles se révèlent fausses puisque les chiffres montrent que les trafics sont stables.

Remarques sur les embouteillages.

Sur le registre numérique de cette enquête l'argument qui revient sans cesse pour ceux qui veulent cette déviation est celui des bouchons, des embouteillages.

Il est à noter qu'aucune étude ou constat d'évolution de ce problème n'apparaît au dossier. Où sont ces bouchons ? Où ont lieu ces embouteillages ? N'y en a-t-il qu'en cette entrée de ville (à l'ouest) ? Quels sont les véhicules qui les provoquent ou les subissent ?

Combien de voitures individuelles, combien de personnes par voiture, combien poids lourds en transit, combien de poids lourds desservant l'agglomération etc. ?

Combien seront en résiduel si ce projet se réalise ?

La construction de la 4 voies à l'est de Nétreville n'a pas résorbé les bouchons faubourg Saint-Léger lié à l'attraction du centre-ville. Pas plus que la sortie Gravigny.

On a lu ou entendu récemment que le nombre de 3 300 camions par jour traversaient la ville. (Paris Normandie du 13 avril, France Bleu le 13 avril). Pourquoi les sources ne sont-elles pas citées ?

Nous, nous avons trouvé ce chiffre dans le dossier, y compris dans celui de 1998. **Ce ne sont pas des comptages mais des estimations.**

Sur le site du département, à l'ouest de la ville puisque cela concerne le projet on relève

1 178 poids lourds sur les axes venant de Lisieux, Beaumont, Saint-Sébastien, Arnières en 2019. Soit environ 1 200.

S'il y avait effectivement 3 300 poids lourds traversant la ville cela en ferait donc 2 100 qui restent en ville. Où sont-ils ?

L'interdiction de traverser la ville la nuit doit aussi montrer son efficacité.

Pour aller à l'est de la ville, Gravigny ou même Nétreville, est-il raisonnable de pousser les gens à faire 20 km pour ne pas passer en centre-ville. Plus de kilomètres, plus de carburant, plus de pollution pour un gain de temps négligeable.

Rappelons aussi que plus on construit de routes à plusieurs voies plus on fait un appel de véhicules, surtout des camions voulant éviter les péages.

En contradiction avec le développement de la logistique à l'est de la ville.

L'Autorité environnementale fait d'ailleurs remarquer que « *le dossier ne comprend pas d'éléments analysant les origines et les destinations des usagers, ce qui permettrait de comprendre les reports de trafic. (.) L'importance du trafic sur la RD613 dans les projections pour 2020 ne semble pas cohérente avec les projections pour 2015 et 2035 sur la déviation de Parville (près de 26 000 TMJA) ce qui allègue la relative modestie du transit est-ouest à Evreux.* »

Et de recommander de produire une étude de trafic à jour reposant sur une analyse origine-destinations, présentant l'état initial, l'état actualisé en 2020,

Ce que l'on ne trouve pas dans le dossier.

III. Les risques encourus par l'eau. Le vif du sujet.

Ce sont ces risques qui ont conduit le tribunal de Douai à annuler l'arrêté préfectoral de juin 2015. La pollution de l'eau de l'Iton et par suite sur la nappe phréatique.

III.1. Pollution de l'Iton

Il semble que pour l'eau aussi rien ne change dans les méthodes de résolution des problèmes de pollution par le cuivre et le zinc.

Sauf un nouveau tour de passe-passe où diluer nécessite un calcul un peu curieux.

Remarquons aussi que les tableaux sont difficiles à lire, les symboles de concentrations prêtant à confusion avec les symboles chimiques, les sigles tels MES (matières en suspension), DCO (demande en oxygène), NQE MA (norme qualité environnementale moyenne annuelle), HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) devraient apparaître dans la même page que les tableaux où on les trouve.

Les pages 98/99 de la Demande d'Autorisation font état d'une amélioration spectaculaire des teneurs en Zinc et en Cuivre.

Nous contestons fermement la validité des valeurs avancées dans cette demande et pour 2 raisons.

Le bon sens d'abord : comment un rejet de bassin (21 L/seconde dans le cas du B2) peut-il AMELIORER la pollution d'une rivière (1240 L/seconde dans le cas du canal usinier de l'Iton) ? Un facteur de dilution de voisin de 1 (0,98) est (malheureusement) impossible, à moins que le rejet soit porteur d'une pollution négative, ce qui n'existe pas !

Ensuite, la manière employée pour calculer les teneurs en Zinc et en Cuivre dans l'Iton

en 2016 et en 2021 est-elle la même ?
Nous en doutons au vu des chiffres suivants (Bassin B2)

- 2016 **Zinc : 5,46 µg/L après dilution**
Cuivre : 1,16 « « «
- 2021 **Zinc : 3,21/3,08 µg/L après dilution**
Cuivre : 0,64/0,65 « « «

Nous en doutons car entre 2016 et 2021 rien n'a changé dans les débits de la rivière et débits de fuite, hypothèses de trafic routier, teneurs avant travaux, méthode SETRA, etc...

Nous notons seulement qu'en 2021 le calcul a été fait avec un débit de fuite de mi-marnage à 15 L/seconde au lieu du débit de fuite à 21L/seconde. Était-ce déjà le cas en 2016 ?

Nous notons également qu'en 2016 nous n'avions qu'une valeur exprimée en NQE-MA et qu'en 2021 nous avons 2 valeurs, respectivement Ce et Cm. Pourquoi ?

*Remarque : Il faut d'abord comprendre ce que sont ces symboles. En fait il faut aller chercher ces valeurs dans le mode de calcul des pollutions. C'est ainsi qu'on peut trouver leur signification concentration moyenne pour Cm et concentration en pointe pluvieuse pour Ce. Comment un citoyen lambda peut s'y retrouver ?
Même chose pour le symbole Cu qui correspond au cuivre dans la colonne et à charge unitaire dans la première ligne rendant le tableau page 98 incompréhensible.*

Les services préfectoraux doivent donc éclaircir les teneurs en zinc et cuivre après dilution pour les bassins B2, B3a et B3b.

Pour la teneur en Cuivre, il y a eu un changement entre 2016 et 2021 : Celui de la teneur autorisée par l'arrêté du 27 juillet 2018, qui est passée de 1,4 µg/L à 1,0 µg/L.

La teneur en Cuivre de l'eau de la rivière, constatée à 1,1 µg/L (canal usinier) et 1,6 µg/L (bras du Gors) en 2011 était donc limite pour construire les bassins B2, B3a et B3b avec rejet dans l'Iton. Mais il restait à explorer la raison d'une teneur Cuivre aussi élevée dans le bras du Gors.

Alors aujourd'hui, avec un seuil cuivre resserré et 10 ans d'enquête sans résultat, nous affirmons qu'il ne faut pas reprendre le chantier avant d'avoir éclairci et résolu le problème du Cuivre dans l'Iton.

Question également à propos des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) dont on montre les sept en dessous des seuils mais où il est précisé « la plupart des 16 HAP étudiés par la société SGS sont en dessous des seuils ». La PLUPART ne veut pas dire TOUS et on ne sait pas quels sont ceux qui sont au-dessus du seuil.

CONCLUSION pour ce point de pollution de l'Iton

Le dossier mis à l'enquête publique en Mars/Avril 2021 ne permet pas de dire que l'Iton ne subira pas une pollution additionnelle du fait de la déviation SO. Le chantier arrêté en 2019 ne doit pas reprendre.

L'Etat doit être en cohérence avec ses propres lois. Instituer des seuils implique de les respecter.

III.2 Eau potable : risques sur la nappe phréatique

Un des motifs d'annulation de l'arrêté de 2013 était l'insuffisance des précautions prises pour la préservation de l'eau en général, et étant donné la proximité des captages, de l'eau potable en particulier.

TERMINOLOGIE

On parle dans la Demande d'Autorisation Environnementale (DAE)

- nappe statique
- nappe d'accompagnement
- nappe phréatique
- « toit » de la nappe

Pourquoi une telle variété ?

Si elle est indispensable, pourquoi n'y a-t-il pas au dossier un lexique permettant d'expliquer ces termes ?

Dans laquelle de ces nappes puise-t-on l'eau destinée à être potabilisée ?

PROFONDEURS D'EXCAVATION

On sait, page 142 de la DAE, que les piliers du viaduc et leurs semelles seront implantés à 2m de profondeur, mais à quelle profondeur est la nappe utilisée ?

- 2,69 m dit la page 140.
- 2,15 m " " " 139.

On connaît sûrement l'endroit exact où chaque série de 4 piliers sera implantée, et c'est la profondeur à cet endroit exact qui intéresse le public.

A combien doit-on creuser pour loger, à niveau et à 2 m, une semelle de dimensions 5 m x 11 m et de 1,20 m d'épaisseur ?

Quelle précision peut on atteindre avec le matériel d'excavation actuel ?

Pourquoi n'y a-t-il pas une carte d'exploration du sous-sol avec les bétoires.

L'avis de l'hydrogéologue pour le déplacement des captages insiste sur la fragilité du terrain et l'implantation des piles dans le périmètre rapproché des captages est un souci.

(annexe 1.10-3 octobre 2006)

INTERRUPTION DE LA DISTRIBUTION D'EAU POTABLE

C'est le risque qui préoccupe le public, mais il ne trouve pas dans le dossier de quoi le rassurer, au contraire.

PLAN DE SECOURS

L'existence d'un plan de secours (annexe 20) est en principe rassurante, mais on lit dans ce « plan » :

- Que le document date de 2013.
- Que des responsables à prévenir ne sont plus en poste.
- Que certains sont décédés (A Arnières par exemple)
- Que si la turbidité devient excessive, l'eau continuera à être distribuée, avec « des instructions sur l'utilisation qui peut en être faite ».

Mais, en 2013, on ne parlait pas de COVID, ni de la nécessité accrue de combattre la contagion, en particulier en milieu hospitalier AVEC DE L'EAU, donc la nécessité d'une eau disponible en permanence en grandes quantités ! Et non turbide.
L'usine de traitement n'a pas de filtres adaptés à des eaux trop turbides, ceux-ci a grande sensibilité s'encrasseraient rapidement.

On ne peut pas envisager en 2021 d'interrompre ou de restreindre la distribution d'eau vers les hôpitaux, ne serait-ce que pour une courte période.
Les établissements hospitaliers comme les entreprises telle Glaxo (implanté à Evreux pour son eau de qualité) seraient très pénalisés par une interruption même momentanée de l'alimentation.

Le plan de secours n'est pas rassurant.

L'Etat doit être cohérent dans ses choix. Utiliser l'argument économique et mettre en danger la santé des citoyens et le fonctionnement des entreprises n'est pas acceptable.

Il doit être également cohérent dans la structuration des services. La police des eaux est maintenant séparée de la maîtrise d'oeuvre des projets routiers. Mais le dossier présenté en 2021 a été construit à une période où ce n'était pas le cas. La DDE était titulaire de la police des eaux et de la maîtrise d'oeuvre. Cela laisse beaucoup de traces des inconvénients de l'ancien système.

IV. Le rôle de la forêt sur l'eau

Les 400 ha de forêt de la Madeleine acquis en 1992 pour ouverture au public l'ont été par une procédure d'UTILITE PUBLIQUE et avec des fonds également publics (Etat, Région, Ville). L'intérêt de cette forêt périurbaine a été confirmé par un classement en forêt de protection.

Pesons bien les mots : UTILITE PUBLIQUE !

Le même mot employé aujourd'hui pour une quasi autoroute.

Or depuis le début de l'instruction de ce dossier datant de la première moitié du XX^e siècle cette UTILITE PUBLIQUE doit être conservée. Ce n'est pas le cas avec une quasi-autoroute à 110 km/h, voie express Paris Caen aujourd'hui abandonnée.

Les choses ont changé.

Depuis un an que la crise sanitaire persiste la forêt et les espaces naturels sont plus que jamais fréquentés. Or CE PROJET prévoit de déforester encore au moins une douzaine d'hectares.

Le maintien d'une vitesse à 110 km/h contribuera à polluer l'air et propager du bruit ce qui est incompatible avec le calme du lieu. Difficile de traverser une 2x2 voies pour un humain comme pour la faune et tous les êtres des trames verte et bleue.

En contradiction avec les recommandations de la commission d'inspection spéciale de l'environnement de 1999 (la MISE), à savoir une continuité des reboisements avec des bois existants **le dossier annonce un reboisement sur la base aérienne. Dans 50 ans quand les arbres constitueront un bois de 24 ha pour ne pas dire un champ d'arbres, quelle garantie avons-nous que cet espace sera ouvert au public ? (Annexe 17 : reboisements compensatoires).**

Ceci remet en cause les objectifs de l'AUFEE qui s'est battue pour l'intérêt général et pour l'acquisition de la forêt. Objectifs repris par les élus qui vantent Evreux comme ville verte tout en agissant différemment.

L'importance du rôle de filtre d'une forêt n'est plus à démontrer. C'est ce qui a valu à Evreux d'avoir en vallée de l'Iton une eau d'excellente qualité. Il est donc profondément dommage que le captage de l'hippodrome ait été fermé alors qu'il ne nécessitait pratiquement aucun traitement.

Cela dit, la trouée dans la forêt lors de grosses pluies cet hiver a déjà provoqué des ruissellements abondants et le remplissage du bassin B2.

Les crues centennales ne sont pas envisagées de façon assez solides comme recommandé par l'hydrogéologue.

Continuer à imperméabiliser les sols au lieu de conserver un milieu naturel qui absorbe l'eau est criminel.

Les technologies et la maîtrise de l'homme sur la nature ont leurs limites.

Que n'entend-on pas dire à propos de ces pays lointains qui déforestent à tout-va et chassent les hommes, les animaux de leur habitat dont certains véhiculent les virus....

Ici c'est la même chose, où iront les chauves-souris de la grotte de Bapeaume ? La riche biodiversité mise en évidence dans l'inventaire consigné au dossier ne doit pas être amputée davantage.

L'Etat doit être cohérent. Prévoir des reboisements ne donne pas le droit de faire des destructions inutiles d'espaces de nature dont l'intérêt public est reconnu officiellement et pécuniairement. Le nombre d'arbres plantés n'est pas tout. La qualité obtenue grâce au temps long de croissance des arbres et de tout cet écosystème ne sont jamais retrouvés à l'identique. Les dégâts sont irrémédiables. Aucune compensation n'est parfaite.

V. La Biodiversité

Le dossier étude d'impact montre une étude du milieu concerné par le projet. Ce milieu est d'une très grande richesse que ce soit en plaine, en milieu humide ou dans la forêt.

Plus on en sait, plus on est émerveillés de comprendre le fonctionnement de notre planète et ce qu'elle recèle de vivant.

La récente journée de la biodiversité a montré toutes les imbrications des systèmes vivants et quand on perturbe ou pire, quand on détruit l'un d'entre eux c'est tout un ensemble qui s'effondre.

Dans ce dossier d'enquête nous sommes une fois de plus effarés.

Un arrêté de dérogation permet de détruire des espèces protégées.

Et ce, malgré l'avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature (voir arrêté de dérogation page 3)

Oh ! Bien sûr, une fois encore il sera question de compenser ces destructions.

Créer des nichoirs au lieu des vieux arbres que chauves-souris ou oiseaux pourraient peut-être s'approprier, créer des passages pour que les gros animaux passent d'une partie à l'autre de la forêt, etc. c'est encore une fois COMPENSER qui a été retenu.

L'étude a mis en évidence la colonie de Murins de Bechstein, espèce de chauves-souris assez rare en Europe et qu'Evreux avait la chance d'avoir sur son territoire.

Il est précisé dans le dossier que cela risque de mettre à mal cette population.

Et pourtant une telle colonie peut manger jusqu'à 1 200 000 chenilles.

Ne peut-on alors se poser la question de la réapparition de certaines chenilles au point que les forestiers ont dû poser des panneaux en forêt pour signaler leur présence. Allergies, poils urticants, la promenade devient problématique.

La biodiversité est également importante dans les zones humides.

Si à terme la surface impactée sera de 550 m² lors des travaux ce sont 4000 m² qui seront **détruits**.

La compensation une fois encore interviendra par obligation mais la quantité ne signifie pas la qualité. Décaper un sol conduit forcément à un amoindrissement du lieu.

Dans la revue du 30 octobre 2020 « Le Climat en Normandie » **le Préfet de Région** dit page 84 :

*« Améliorer la gestion de nos ressources environnementales....3/Préserver les écosystèmes aquatiques (rivières, littoraux, nappes d'eau souterraine, zones humides...) et 4/ Stopper la régressions des zones humides. **Donner la priorité à l'évitement**. Et en cas d'impossibilité prévoir des mesures de compensations **supérieures en cas d'atteinte à ces espaces d'épuration des milieux et de la biodiversité***

Préserver la biodiversité est un moyen de lutter contre les pandémies (« La fabrique des pandémies » de Marie-Monique Robin)

L'Etat doit être cohérent : dépenser pour faire un inventaire de la biodiversité et en constater la richesse en ces lieux est très bien mais la détruire ensuite n'est pas raisonnable.

VII. Les pollutions diverses.

La pollution par le zinc sera forcément augmentée puisque déjà limite par un calcul de dilution contestable, un trafic plus intense, une vitesse plus grande provoquant une usure des pneumatiques à l'origine de ce type de pollution.

Evreux Nature Environnement renvoie au dossier pièces B demande d'autorisation environnementale et C étude d'impact sans avoir plus de remarques à faire ayant déjà insisté sur les pollutions de l'eau.

En revanche ENE souligne à nouveau l'impact d'une telle voie sur la dégradation de la qualité de cette vallée de l'Iton, de la forêt. Ces deux lieux seront les seuls traversés à 110 km/h donc les plus fortement soumis au bruit. Le fuseau de 300 m dans lequel le bruit est déclaré contenu est une utopie. Il est quand même dommage de ne pas faire un peu d'histoire de la ville et ne pas se demander pourquoi l'hôpital psychiatrique et celui de la Musse se sont implantés ici. De même que le château de Joséphine de Beauharnais avec sa belle terrasse. Le petit cimetière de l'hôpital psychiatrique sera détruit ainsi que ses environs où les malades pouvaient être apaisés par des promenades bénéfiques.

Il pouvait être envisagé d'autres moyens d'accès à cet endroit et voir se développer des activités liées à la santé.

En conclusion :

Pour reprendre les points retoqués par le tribunal de Douai si l'absence de l'avis de l'Autorité Environnementale a été obligatoirement corrigée, cet avis met l'accent sur bien des manquements quant à l'étude du dossier. Manquements que les associations environnementales avaient mis en

évidence dès l'enquête de 1999.

Ce dossier n'a pas solutionné les problèmes spécifiques de l'eau qu'elle soit de surface (pollution de l'Iton et destruction temporaires des zones humides) ou souterraine pour l'eau potable.

Un projet commencé à instruire dans la première moitié du XX^e siècle comme déjà souligné ne correspond plus aux exigences de 2026 et pour les années suivantes.

D'autant que les chiffres de la circulation montrent un changement de comportement des usagers.

L'Etat doit être cohérent une fois encore et ne pas d'un côté, inciter les gens à acheter des vélos, donner des primes pour les vélos électriques et vélos cargo et d'un autre côté, construire des quatre voies pour relier les communes de l'agglomération sans construire des voies douces.

L'argent économisé en réduisant ce projet pourrait permettre de réaliser un grand nombre de celles-ci, des aires de covoiturages etc.

Reste le problème des camions dont le nombre est également en baisse à l'ouest d'Evreux. Cela est dans les mains des entrepreneurs et des décideurs afin de faire en sorte d'utiliser au mieux les autoroutes existantes. Au lieu de vouloir une voie express qui fera un appel de poids lourds et leurs conséquences sur l'air, l'eau, le bruit, la biodiversité.

Les problèmes de pollution, risques sur l'eau seraient ainsi déplacés à l'ouest de la ville dans les parties (forêt et vallée) les plus saines, les plus reposantes, les plus investies par les citoyens heureux de trouver calme et nature. Il n'y a qu'à voir la fréquentation de la forêt en plein confinement.

Il faut trouver des solutions pour éviter ces pollutions en ville mais pas à n'importe quel prix, pas en les déplaçant, pas en en créant d'autres.

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) mis en place par Evreux Portes de Normandie par obligation de l'Etat ne peut pas atteindre ses objectifs avec cette quasi-autoroute.

Agir pour le Climat et continuer à encourager les déplacements en voiture en allongeant les distances et en augmentant la consommation d'énergies fossiles n'est pas cohérent.

Enfin, **et toujours pour souligner la cohérence à laquelle l'Etat devrait s'astreindre**, les terres agricoles gelées par ce projet pourraient trouver une destination de maréchage biologique ou de permaculture. L'état ne peut pas demander d'un côté de ne pas urbaniser des terres agricoles et de l'autre imperméabiliser des terres en construisant une telle route avec des demi-échangeurs et échangeur énormes surtout en forêt.

En conséquence ENE est défavorable à CE projet et souhaite une remise à plat des problèmes de circulation à l'ouest de la ville avec TOUS les citoyens se sentant intéressés et concernés.

Evreux Nature Environnement se réserve le droit d'exercer tous les recours légaux qui s'offrent à elle pour empêcher la réalisation de ce projet tel que présenté dans cette enquête. (1)

(1) Une première nationale :

*Par une ordonnance du 9 avril 2021, le juge des référés du Tribunal Administratif de Grenoble a **suspendu la majeure partie des unités touristiques nouvelles* du SCoT** du Pays de Maurienne**. En effet, le Syndicat du Pays de Maurienne n'a pas tenu compte des réserves de la Commission d'enquête.*

*Ce coup de frein est le bienvenu pour **stopper cette fuite en avant des élus pris de panique face au réchauffement climatique galopant qui condamne à brève échéance une économie touristique basée sur le seul ski de piste**.*

Sont joints à ce document

- Extrait annexe 14 : Corrections des comptages retenus la page 5
- Extrait de l'Etude d'impact page 193 : Comptages retenus en 2014
- Extrait de l'arrêté de dérogation des espèces protégées : page 3
- Graphique des trafics à l'ouest d'Evreux