



PREFET DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**RD675 – Pénétrante Ouest de Pont-Audemer sur la commune  
de Pont-Audemer présentée par le Conseil Général de l'Eure**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact  
au titre des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement  
(évaluation environnementale)**

N° : 2013-000174

## RESUME DE L'AVIS

Le projet présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique vise à délester le centre-ville de Pont-Audemer du trafic de transit et d'une partie du trafic d'échanges en joignant par un boulevard urbain la rue de l'étang et le giratoire du Pot d'Étain. Le nouvel itinéraire qui constituera l'assiette de la route départementale 675 sera ainsi plus court que l'itinéraire actuel.

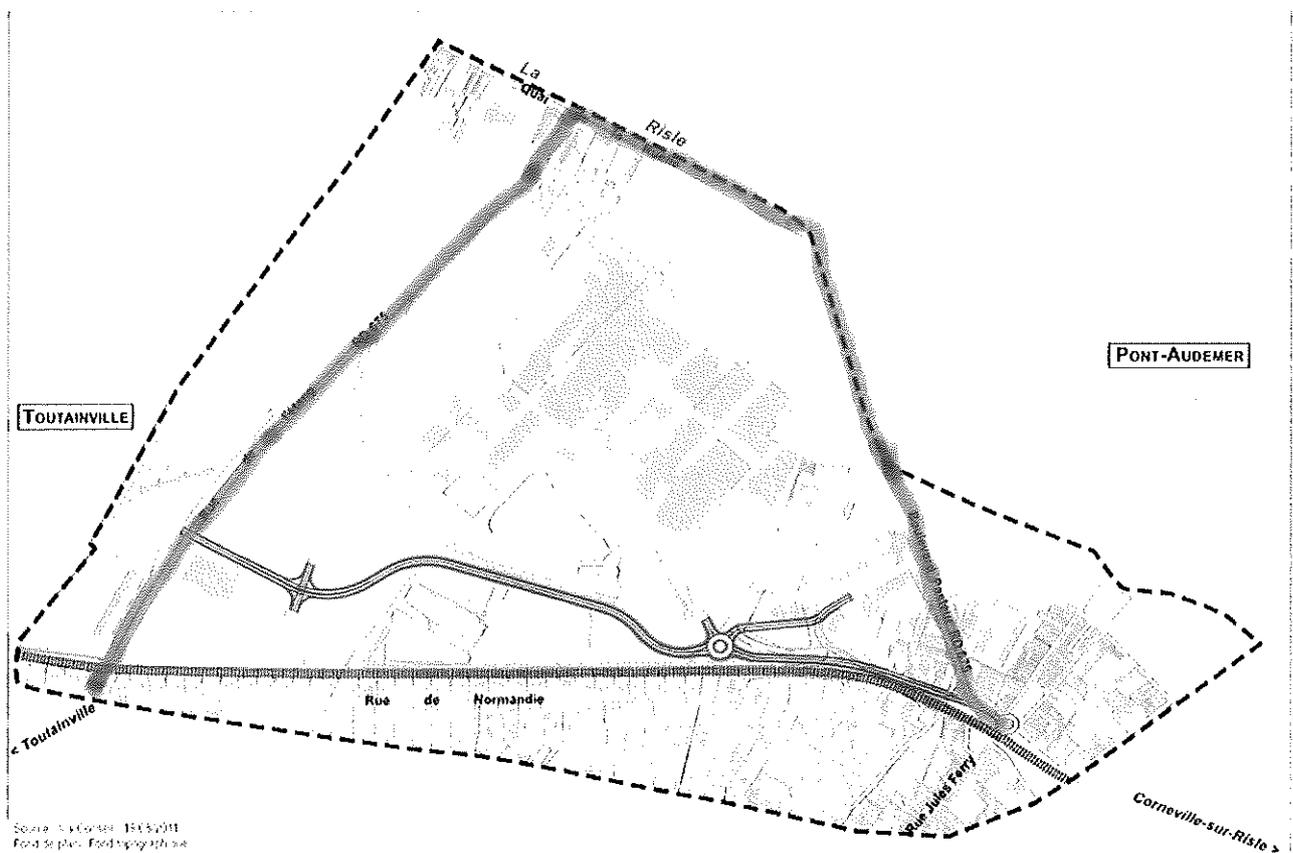
Le site d'implantation du projet présente de nombreux enjeux notamment naturels et paysagers. Les objectifs du projet visent à préserver ou améliorer les enjeux anthropiques. Ainsi, la déviation des flux de transit permettra d'améliorer la sécurité routière et la qualité de l'air en centre ville et donc la qualité de vie pour les riverains de l'itinéraire dévié.

Les inventaires floristiques et faunistiques réalisés ne permettent pas d'appréhender complètement les enjeux présents sur le site d'étude. Il est donc difficile d'apprécier si les mesures associées aux enjeux présents répondent complètement aux impacts.

Des zones humides ont été relevées dans la zone d'étude. Le projet concerne, *a priori*, 5000 m<sup>2</sup> de ces milieux. Les mesures compensatoires sont abordées mais ne sont pas exposées. En outre, les impacts cumulés avec la future zone d'activités des Étangs ne sont pas examinés.

L'analyse multicritères de variantes d'aménagement met en avant l'impact moindre du tracé de l'infrastructure retenu. Le pétitionnaire s'est également attaché à choisir des aménagements de carrefours lisibles et sécurisants.

Au terme de l'analyse du dossier, il est conseillé au pétitionnaire de compléter le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique afin de fournir au public la meilleure information possible.



## **AVIS DETAILLE**

### **1. Analyse du contexte**

#### **1.1 Présentation du projet**

Le projet présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique vise à dévier le trafic de transit empruntant l'actuelle RD675 en intersectant cette route au Nord du magasin « Carrefour Market », sis en bordure de la rue de l'Étang à l'entrée Ouest, pour se raccorder sur la même route à l'extrémité Sud du boulevard Pasteur au droit du carrefour du Pot d'Étain.

En effet, l'actuelle route départementale repique vers le Nord en entrée d'agglomération, longe la Risle via le quai de la Ruelle puis emprunte le boulevard Pasteur selon un axe global Nord-Sud pour enfin acquérir un caractère de boulevard urbain en bordure du centre-ville. Le long de ce tracé, le trafic longe tout d'abord une zone d'activité et des habitations relativement diffuses pour progressivement pénétrer dans un contexte urbain dense. Le projet souhaite donc dévier un certain trafic de l'entrée de l'agglomération.

Ainsi trois principaux objectifs sont avancés :

- Désenclaver le quartier des Etangs,
- Dévier le trafic poids-lourds du centre de Pont-Audemer,
- Créer une liaison dédiée aux circulations douces reliant le centre-ville et les quartiers périphériques.

La route, d'un linéaire de plus d'un kilomètre sera accompagnée d'un système d'assainissement de type séparatif. Les écoulements naturels seront rétablis sous la chaussée ou, lorsque l'ouvrage sera en déblai, seront acheminés via des fossés enherbés vers les ouvrages de rétablissement. Les eaux de la chaussée transiteront via des fossés enherbés à redents vers un ouvrage de régulation avant rejet dans le milieu naturel.

#### **1.2 Contexte juridique**

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact produite de manière spontanée par le Conseil général de l'Eure. Dans le cas contraire, le projet aurait été soumis au cas par cas au titre de la rubrique 6) d) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement. Conformément à l'article R. 122-7 du Code de l'environnement ce projet doit faire l'objet d'un avis de l'autorité compétente en matière d'environnement dite "Autorité environnementale".

Cet avis a été établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie (Pôle Évaluation Environnementale du Service Énergie, Climat, Logement et Aménagement Durable et Service Déplacements, Transports Multimodaux et Infrastructures) après consultation de l'Agence Régionale de Santé, du Préfet de département et des services compétents de l'État.

### **2. Enjeux environnementaux**

Outre les enjeux anthropiques liés aux objectifs du projet, ce dernier se situe sur un site présentant de nombreuses caractéristiques intéressantes. En effet, de par sa localisation dans la vallée de la Risle, la commune de Pont-Audemer possède une richesse naturelle avérée. En outre, le centre historique de la ville, surnommé « Venise normande », est inscrit au titre de la protection du patrimoine.

La zone d'étude, plus précisément possède un caractère humide très intéressant. Ainsi, les prairies présentes sont majoritairement des zones humides. Ces zones sont souvent accompagnées d'un cortège faunistique et floristique intéressant. Cet enjeu est renforcé par la présence de deux étangs dans la zone d'étude et par la proximité de nombreux autres étangs.

Le caractère affleurant de la nappe ainsi que le risque d'inondation par ruissellement attirent également l'attention sur un milieu hydraulique sensible au droit du projet.

Enfin, la requalification de la route déviée pour le développement des modes doux et actifs de transports en ville est un autre point d'attention particulier.

### **3. Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient**

#### **3.1 Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, qualité du résumé non technique**

L'étude d'impact devrait d'avantage tenir compte des nouvelles dispositions introduites par le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Le résumé non technique, est clair et didactique dans sa forme. Il pourrait utilement intégrer le résumé d'informations importantes de l'étude en elle-même.

#### **3.2 Analyse de la qualité et de la pertinence des informations fournies par l'étude d'impact**

##### **a- Etat initial de l'environnement :**

###### *Milieux naturels*

Les inventaires pour la flore ont été réalisés à des périodes adéquates. Il aurait été instructif de mettre en avant les localisations des relevés effectués. En outre, le référentiel de rareté utilisé est obsolète puisqu'il s'agit de l'ancien catalogue de la flore de Haute-Normandie et non le nouveau, en usage depuis mars 2012. Ainsi, il n'est pas certain que l'inventaire réalisé reflète l'actualité de la rareté et des menaces pesant sur les espèces rencontrées.

La conclusion du pétitionnaire qualifiant l'intérêt floristique du site comme assez faible est donc peu démontrée.

La pertinence des inventaires relatifs à la faune ne peut être établie du fait de l'absence d'indication quant à leurs dates. En outre, les secteurs humides et plus ou moins boisés sont des milieux très favorables aux chiroptères. L'absence de recherche pour ce groupe est donc étonnante. Les résultats relatifs aux odonates sont également étonnants dans la mesure où ce sont des espèces inféodées aux milieux humides.

L'avifaune a fait l'objet d'une recherche satisfaisante. Cependant, les documents qualitatifs utilisés sont obsolètes. Ainsi, il aurait été préférable d'utiliser la liste rouge des oiseaux nicheurs de Haute-Normandie en usage depuis 2011 plutôt qu'un Atlas daté de 1989 et des listes rouge et orange datées de 2003. En outre, la référence à l'arrêté de protection du 17 avril 1981 est caduque puisque ce dernier a été amendé par l'arrêté du 29 octobre 2009.

Ainsi, comme pour la flore, l'affirmation du pétitionnaire relative à l'intérêt assez faible du site pour la faune est peu démontrée.

### *Zones humides*

La totalité du site d'implantation du projet est identifiée comme une potentielle zone humide. Les investigations menées par le pétitionnaire montrent que seule la partie occidentale de l'infrastructure s'établira sur un milieu de ce type.

### *Hydrogéologie*

Le maître d'ouvrage a recensé les points d'eau dans un rayon de 5 km à l'aide de la base Infoterre du BRGM. Parmi les cinq ouvrages d'adduction en eau potable identifiés, un seul se situe en aval hydraulique du projet : le captage de Bouquelson. Il est situé sur l'autre rive de la Risle. En plus de cet inventaire, l'étude aurait gagné à être accompagnée d'un recensement des périmètres de protection des captages identifiés.

### *Paysage*

Le projet s'inscrit sur un site dont les enjeux en matière de paysage sont multiples. En effet, l'existence d'un site inscrit et d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager dans la zone d'étude ainsi que l'insertion du tracé de l'infrastructure dans un périmètre de protection de monument historique révèlent l'attention particulière à porter sur ce point.

### *Bruit*

Trois points de mesures ont récolté des données durant 24 h afin de modéliser l'ensemble de la zone d'étude et donc de caractériser la situation initiale au sens de l'arrêté du 5 mai 1995. La méthodologie a bien été décrite par le maître d'ouvrage. Ce dernier a notamment utilisé le logiciel MITHRA qui est adapté à la problématique. La zone d'étude peut ainsi être qualifiée de zone d'ambiance sonore modérée. Le pétitionnaire aurait cependant gagné à expliquer la différence apparente entre les trafics mesurés et les hypothèses retenues pour la modélisation mentionnée ci-dessus.

### *Qualité de l'air*

Le pétitionnaire s'est principalement reposé, pour l'établissement de l'état initial de la qualité de l'air, sur les données de la surveillance exercée par Air Normand. Les stations de mesures les plus proches du site d'implantation sont celles de Quillebeuf-sur-Seine et de Notre-Dame de Gravenchon. Les tableaux de valeurs donnés par le pétitionnaire auraient mérité, pour une meilleure compréhension, d'être accompagnés de la relation polluant-station.

### *Déplacements*

L'étude d'impact recense les voies existantes en modes doux et leur potentiel exploitable en précisant le caractère discontinu global de leur maillage. Elle prend également en compte les flux de véhicules existants et présente une analyse de quantification du trafic routier sur la RD675.

## **b- Raisons du choix du scénario retenu :**

Le pétitionnaire présente deux options de tracé : la première utilise le remblai existant le long de l'extrémité Sud de la zone industrielle puis plonge vers le Sud pour se raccorder à la RD675 juste au Nord du magasin « Carrefour market ». La seconde longe l'actuelle voie ferrée pour traverser les deux étangs et se raccorder au même endroit que la première variante.

Le maître d'ouvrage présente également plusieurs options d'aménagement des deux carrefours à l'Est du projet : le carrefour avec le boulevard Pasteur et celui avec la rue du Président Coty.

L'analyse multicritères des variantes de tracé intègre une situation zéro qui consiste à ne réaliser aucun aménagement. Les différents champs de l'environnement et les aspects techniques et fonctionnels sont assortis de notes pondérées. Plus l'impact est positif, plus la note est positive. Plus l'impact est négatif, plus la note est négative. Le tracé avec la note la plus positive est retenu. Les aménagements des carrefours font l'objet d'une analyse du même type.

## **c- Présentation des impacts sur l'environnement et des mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les conséquences du projet sur l'environnement :**

### *Milieux naturels*

L'incidence sur les milieux naturels est insuffisamment établie par le pétitionnaire du fait des manques de l'état initial réalisé. Le pétitionnaire ne prévoit pas de mesure particulière. Sous réserve de compléments relatifs aux manques soulevés précédemment, plusieurs mesures réductrices d'impacts peuvent être envisagées, telles que le rétablissement des continuités entre les étangs du site et les autres zones humides du site ainsi que des mesures prises pour réduire le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et les chiroptères ou des aménagements permettant de dévier le vol de ces espèces vers des zones plus sûres.

### *Zones humides*

L'implantation du projet conduira à la destruction de 5000 m<sup>2</sup> de zones humides. Le projet prévoit de compenser cette perte mais ne fournit pas de précisions à cet égard. Afin d'assurer la compatibilité de l'aménagement envisagé avec les orientations stratégiques du SDAGE, il est recommandé au pétitionnaire de préciser les mesures envisagées afin de compenser la perte projetée.

Outre la diminution de la surface de zones humides sur le site, le projet constituera un obstacle à la continuité écologique pour ce milieu. Il conviendra donc de prévoir des aménagements de rétablissement afin d'éviter le cloisonnement des deux entités créées par l'infrastructure. Des passages adaptés à la faune des zones humides pourraient ainsi être installés.

### *Hydraulique*

Pour assurer une protection satisfaisante des eaux souterraines et superficielles, le pétitionnaire envisage de collecter l'ensemble des eaux de la plate-forme routière pour les acheminer, via des fossés enherbés ou des caniveaux, dans un double bassin végétalisé destiné à la régulation du débit et au traitement de la pollution chronique. Afin d'assurer le bon fonctionnement de ce réseau d'assainissement, des entretiens réguliers seront réalisés.

### *Paysage*

Le développement des mesures apportées en réponse aux impacts du projet mis en regard de l'enjeu paysager est peu satisfaisant bien que le pétitionnaire promette un traitement soigné. En tout état de cause, l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France devra être recueilli.

### *Bruit*

A l'instar de la méthode utilisée pour l'état initial, une modélisation des niveaux sonores futurs a été réalisée à l'aide du logiciel Mithra. A la mise en service, le projet générera une augmentation des niveaux sonores au niveau des façades de plusieurs habitations. Les éléments apportés par le pétitionnaire permettent une bonne visibilité et une bonne compréhension de la situation future.

Le maître d'ouvrage envisage la réalisation d'aménagements anti-bruit afin de limiter les nuisances auprès des riverains impactés. Certains aménagements sont encore à l'étude mais, globalement, des écrans acoustiques ou des isolations de façades sont prévues.

### *Qualité de l'air*

Les effets du projet sur le plan des émissions atmosphériques ont été étudiés à l'aide d'une estimation des émissions de polluants réalisée par le logiciel IMPACT 2.0. Le modèle est adapté à l'aménagement projeté. Le pétitionnaire décrit correctement les paramètres utilisés.

Le modèle utilisé ne permet pas de simuler l'évolution des émissions au delà de 2025 du fait du jeu de données utilisées pour son fonctionnement. Ainsi, le maître d'ouvrage attire l'attention sur le caractère estimatif des valeurs calculées à l'horizon 2034.

L'inventaire des polluants pouvant être pris en compte dans ce chapitre pourrait être d'avantage explicite.

### *Déplacements*

Les effets temporaires du projet, ressentis lors de la phase chantier, sont assez classiques pour un projet de cette nature : perturbation du trafic local, envolées de poussières, etc..

Sur le long terme, le pétitionnaire estime que le centre-ville devrait être délesté d'environ 80 % des flux actuels. Notamment, le trafic poids lourds devrait très fortement diminué dans le centre ville. Ainsi la sécurité des déplacements sera fortement améliorée. Il serait utile que le chiffre avancé soit étayé.

L'étude ne présente pas l'impact cumulé en terme de trafic avec les projets de demi-diffuseurs complémentaires de Toutainville et Bourneville réalisés afin d'améliorer la desserte de Pont-Audemer.

Enfin, il aurait été intéressant que le pétitionnaire aborde le sujet de la requalification de l'actuelle RD675.

#### 4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

La prise en compte de l'environnement par le projet peut être améliorée. Des précisions accrues sur plusieurs points seraient utiles. L'impact du projet sur l'urbanisation future de la commune et l'attractivité du territoire serait également utilement étudié.

Les tracés de la pénétrante varient d'une page à l'autre de l'étude. L'un de ces tracés laisse apparaître une ouverture possible pour la desserte d'une éventuelle zone d'activité. Cette évolution possible du site pourrait mener à la destruction d'une grande partie des zones humides recensées et préservées par le maître d'ouvrage. L'impact cumulé serait important et une description *a minima* des effets cumulés est donc souhaitable pour la parfaite compréhension des aménagements projetés.

Les mesures hydrauliques et les mesures compensatoires à la destruction des 5000 m<sup>2</sup> de zones humides sont succinctement décrites sous couvert du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau. La pertinence des mesures envisagées n'est pas remise en question du fait de l'avis favorable avec réserves rendu par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Eure mais les manques sur les données incitent à conseiller au pétitionnaire de compléter l'étude.

En conclusion, malgré l'insuffisance des inventaires versés au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'infrastructure projetée permettra d'améliorer fortement les conditions d'accès au centre-ville de Pont-Audemer en déviant les flux de transit des poids lourds et favorisant ainsi la sécurité routière aux abords du centre-ville. La qualité de vie des riverains de l'actuelle route départementale sera grandement améliorée par l'éloignement d'une part non négligeable des trafics et des émissions polluantes.

Rouen, le - 7 MAI 2013

Le Préfet

  
Pierre-Henry MACCIONI