



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis de la mission régionale d'autorité
environnementale (MRAe) de Normandie
sur le projet de réaménagement du carrefour
RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry
sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)**

N° : 2020-3771

Accusé réception de l'autorité environnementale : 8 septembre 2020

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>



Avis n° 2020-3771 du 6 novembre 2020 sur le projet de réaménagement du carrefour RD 6154 / VC 27 / rue du Bois Henry sur la commune d'Angerville-la-Campagne (27)

Mission régionale d'autorité environnementale de Normandie

Normandie

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 28 août 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie a été saisie, conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, du dossier de demande d'avis sur le projet de réaménagement du carrefour situé entre la RD 6154, la rue du bois Henry et la voie communale 27 sur la commune d'Angerville-la-Campagne, dans le département de l'Eure.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la Dreal de Normandie.

Cet avis est émis par Monsieur Noël JOUTEUR, membre de la MRAe de Normandie, par délégation de compétence donnée par la MRAe lors de sa séance collégiale du 29 octobre 2020.

Les membres de la MRAe Normandie ont été consultés le 2 novembre 2020 et le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020¹, Monsieur Noël JOUTEUR atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier de consultation du public.

1 Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/textes-officielsde-la-mrae-normandie-r457.html>.

SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le présent projet, porté par le conseil départemental de l'Eure, consiste à sécuriser le carrefour situé entre la route départementale 6154, la voie communale 27 et la rue du Bois Henry sur la commune d'Angerville-la-Campagne, située dans le département de l'Eure.

Ce projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas qui a conduit l'autorité en charge de cet examen (préfet de région), à le soumettre à évaluation environnementale, compte tenu notamment de ses impacts notables potentiels sur la biodiversité.

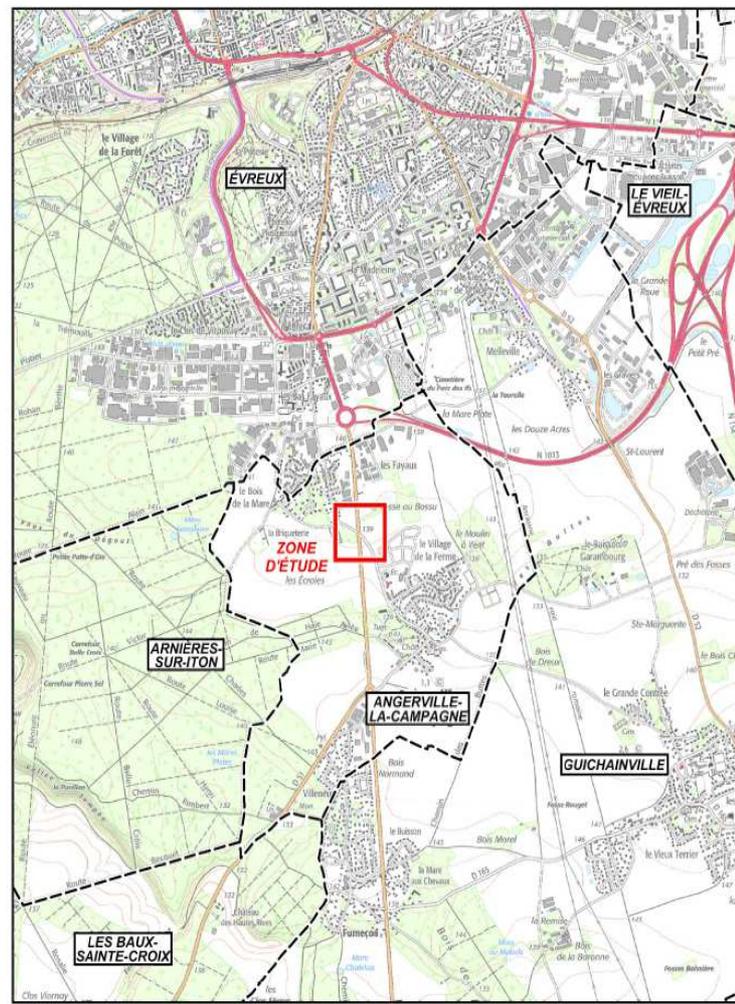
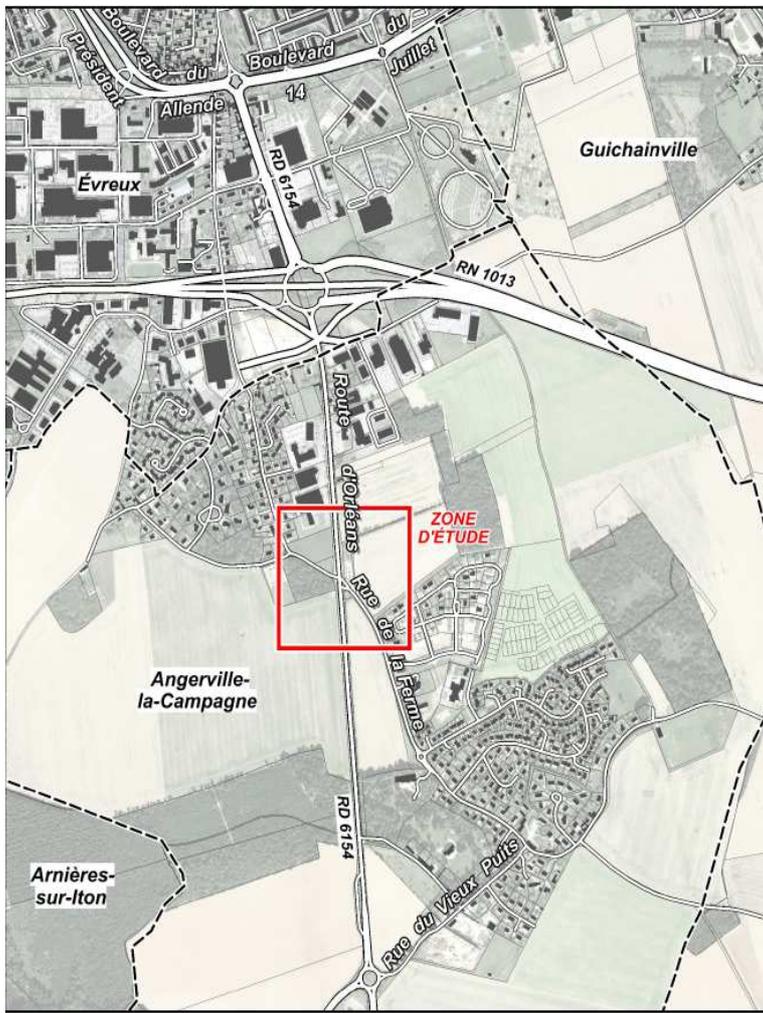
D'une manière générale, l'exercice d'évaluation environnementale n'apparaît pas avoir été réalisé de manière satisfaisante.

Les documents produits, malgré leur longueur (en particulier celle, excessive, du résumé non-technique), manquent parfois de clarté et de précisions. L'énoncé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) envisagées et celui de leur dispositif de suivi sont souvent trop imprécis, et certaines de ces mesures ne sont pas la hauteur des enjeux identifiés.

L'étude de solutions alternatives au projet présenté n'a pas été réalisée de manière complète, et le choix de la solution retenue n'a pas été suffisamment justifié au regard de ses impacts notables sur l'environnement.

Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur l'amélioration de l'analyse des impacts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité et le renforcement des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui y répondent, sur la réalisation des études des risques liés à la présence de cavités souterraines, ainsi que sur des compléments à apporter à l'analyse et à la réduction des pollutions et nuisances susceptibles d'être générées par le projet en lien avec les conditions du trafic routier qu'il est susceptible de modifier.

Les observations et recommandations de l'autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé.



Localisation du site du projet (source : étude d'impact)

AVIS DÉTAILLÉ

I- Contexte, présentation du projet, du territoire et des enjeux environnementaux

1- Présentation du projet

Le projet présenté à l'autorité environnementale consiste à sécuriser le carrefour entre la route départementale 6154, la voie communale 27 et la rue du Bois Henry sur la commune d'Angerville-la-Campagne, située dans le département de l'Eure.

La RD 6154 permet principalement de relier Nonancourt à Évreux, et, à terme, d'assurer une liaison avec la future déviation sud-ouest d'Évreux. Elle est également reliée au réseau routier national via la RN 1013, au nord d'Angerville-la-Campagne, tout en permettant un accès au boulevard sud d'Évreux. Cet axe est très fréquenté. Il y circule entre 13 000 et 15 000 véhicules par jour, dont 9 % de poids lourds. En outre, un important mouvement pendulaire est observé, aux heures de pointes, le matin vers le nord, en direction d'Évreux, le soir vers le sud.

Par ailleurs, à l'heure de pointe du matin, des remontées de files sont particulièrement observées, au droit du carrefour visé par le présent avis, sur 700 mètres, jusqu'au carrefour giratoire situé plus au nord, entre la RD 6154 et la RN 1013.

Enfin, ce carrefour comporte la voie d'accès à une entreprise riveraine, PKB, dont la sécurisation constitue également une des finalités du projet.

Le maître d'ouvrage envisage cette mise en sécurité par le biais de la création d'un « tourne à gauche », de la mise en place d'îlots directionnels, du redressement des voies adjacentes, de la mise à double sens d'une partie de la voie communale et par la création d'une nouvelle entrée au droit de l'entreprise PKB. Le projet inclut par ailleurs la création d'une continuité douce entre le bourg et le hameau des Fayaux, situé au nord du carrefour.

2- Contexte réglementaire

La saisine de l'autorité environnementale est consécutive à la décision de soumission à évaluation environnementale du projet, après examen au cas par cas (conformément à l'article R. 122-3 et au tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement), en date du 23 novembre 2018, prise par le préfet de région, en tant qu'autorité en charge de l'examen au cas par cas pour les projets².

Cette autorité a décidé de soumettre le projet à évaluation environnementale, principalement pour ses impacts notables potentiels sur un boisement majoritairement identifié en espace boisé classé au plan local d'urbanisme (PLU)³ et sur un corridor écologique recensé au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Normandie⁴.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact est transmis pour avis à l'autorité environnementale, dans le cas présent, la MRAe de Normandie.

2 http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/d_2018_2891_arretesigne.pdf

3 Dispositions reprises dans le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Évreux Porte de Normandie en vigueur depuis le 7 février 2020.

4 Adopté le 18 novembre 2014, le SRCE fait dorénavant partie intégrante du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) de Normandie, approuvé par le préfet de région le 2 juillet 2020.

L'évaluation environnementale constitue une démarche visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration du projet. Cette démarche trouve sa traduction écrite dans l'étude d'impact du projet.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal).

Cet avis n'est ni favorable, ni défavorable, ne porte pas sur l'opportunité du projet et il est distinct de la décision d'autorisation. Il a pour objet d'aider à l'amélioration du projet et de favoriser la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers soumis à consultation du public.

Enfin, conformément à l'article L. 122-1.VI du même code, les maîtres d'ouvrage mettent à disposition du public « *la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19* ».

L'autorité environnementale relève que le dossier d'étude d'impact ne fait état d'aucune procédure de déclaration ou d'autorisation applicable au projet. Elle rappelle à cet égard les dispositions de l'article L. 122-1-1 (I et II) du code de l'environnement, qui prévoit que « lorsqu'un projet soumis à évaluation environnementale ne relève d'aucun régime particulier d'autorisation ou de déclaration, il est autorisé par le préfet par une décision qui contient les éléments [de motivation] au regard des incidences notables du projet sur l'environnement [...], les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites, [ainsi que] les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine ».

3- Présentation du territoire

La commune d'Angerville-la-Campagne est limitrophe de la ville d'Évreux et des communes de Guichainville, des Beaux-Sainte-Croix et d'Arnières-sur-Iton. Le carrefour à sécuriser se situe en zone peu urbanisée.

La zone d'étude du projet, qui englobe les secteurs limitrophes sur 500 mètres autour du périmètre de l'intersection, se situe au sein de corridors écologiques pour espèces à faibles et à forts déplacements, répertoriés par le schéma régional de cohérence écologique de Normandie (SRCE), et s'inscrit dans un espace de continuités à rendre fonctionnelles en priorité.

La zone d'étude est située à 2,75 km d'un site Natura 2000⁵, la zone spéciale de conservation (ZSC) FR2300128 « *Vallée de l'Eure* » au sens de la directive Habitats. Elle se situe également à des distances comprises entre 2 et 4 km de plusieurs Znieff de type I⁶, et à 400 m d'une Znieff de type II.

La zone d'étude intersecte des périmètres de risques liés à la présence de cavités souterraines.

5 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

6 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

4- Présentation des enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Compte tenu de la nature du projet et de la sensibilité environnementale de son secteur d'implantation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- les milieux naturels, les habitats, la faune et la flore ;
- les risques relatifs aux cavités souterraines ;
- le climat ;
- l'air ;
- le bruit.

II- Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de sa transcription

1- Complétude et qualité globale du dossier d'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, outre les éléments requis pour toutes les catégories de projets, les éléments spécifiques suivants :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement.

Le dossier transmis pour avis à l'autorité environnementale comprend deux pièces distinctes :

- Une étude d'impact (E.I) de 380 pages ;
- Un résumé non-technique (RNT) de 165 pages.

Le résumé non-technique apparaît trop long pour atteindre son objectif de faciliter l'appropriation du projet et de ses impacts sur l'environnement par le public.

Ainsi, par exemple, le tableau de synthèse des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine et des mesures pour les éviter, réduire ou compenser figurant pages 96 à 116 – reproduction à l'identique de celui de l'étude d'impact, aurait gagné à être simplifié et à être rendu plus lisible.

A *contrario*, le chapitre XI de l'étude d'impact (p. 335 à 343) consacré spécifiquement aux éléments réglementaires propres aux études d'impacts des infrastructures de transports est trop peu développé, même s'il renvoie à d'autres chapitres de l'étude d'impact abordant les mêmes problématiques. C'est en particulier le cas pour l'analyse des conséquences potentielles du projet sur le développement de l'urbanisation et pour l'analyse des enjeux liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers. L'analyse de trafic proposée, qui reprend les éléments développés dans l'état initial de l'environnement, n'aborde pas quant à elle les conséquences éventuelles du projet sur les conditions de circulation.

En outre, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité et le chiffrage afférent ne figure pas dans le dossier présenté.

L'autorité environnementale note néanmoins que les nombreux tableaux de synthèse et les encarts de fin de paragraphe, ainsi que les illustrations à travers des photographies d'échelles pertinentes et des schémas, contribuent à faciliter l'appropriation du dossier par le lecteur, même si certains éléments illustratifs auraient pu être mieux légendés, notamment au regard de la datation des données prises en compte.

L'autorité environnementale recommande de produire un résumé non-technique plus synthétique et plus lisible qui permette d'éclairer le lecteur sur le projet et sur l'évaluation environnementale qui a été conduite. Elle recommande également de développer davantage les analyses répondant aux éléments réglementaires propres aux études d'impacts des infrastructures de transports, et de les compléter par une analyse chiffrée des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.

2- Qualité de la démarche itérative et étude de solutions de substitution

L'évaluation environnementale vise une amélioration de la prise en compte de l'environnement dans les projets au travers d'une démarche itérative structurée. Cette démarche implique, durant toute la phase d'élaboration du projet, d'examiner différentes solutions de substitution raisonnables, de comparer leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine, de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC), et de retenir au final celle dont les impacts résiduels, après mise en œuvre des mesures ERC, sont les plus faibles.

Dans le cas présent, le choix de la solution retenue semble avoir essentiellement été guidé par le critère coût. Au-delà de la matrice synthétique jointe (p. 38), une présentation plus détaillée de chacune des quatre variantes d'aménagement envisagées, ainsi que de leurs conséquences sur chacun des enjeux identifiés, aurait permis de mieux justifier le choix retenu.

Par ailleurs, préalablement à l'examen des variantes du même projet, il était attendu de l'évaluation environnementale qu'elle puisse faire émerger d'autres solutions, moins impactantes pour l'environnement et la santé humaine.

Par ailleurs, la démarche d'évaluation environnementale implique une concertation continue avec le public. En dehors des élus concernés, le dossier ne fait aucune mention de concertation avec le public notamment s'agissant de l'examen des différents scénarios d'aménagement.

L'autorité environnementale recommande de :

- ***compléter la justification du projet par l'examen des solutions de substitution alternatives au projet raisonnables ;***
- ***détailler davantage la présentation des différentes variantes d'aménagement envisagées pour mieux en faire ressortir les éléments de comparaison ayant justifié le choix retenu ;***
- ***faire état du dispositif de concertation mis en place le cas échéant avec les populations concernées.***

3- Prise en compte des autres projets dont les effets cumulés doivent être appréciés

Conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, doivent être appréciés les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus qui ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de la loi sur l'eau ou d'une étude d'impact.

Les autres projets connus, dans un rayon de deux kilomètres autour du site du projet et dont la réalisation est envisagée à court, moyen ou long terme, ont été correctement identifiés dans le dossier d'étude d'impact. Il s'agit des projets de la déviation sud-ouest d'Évreux, de plusieurs projets de lotissements dont ceux du « Pré aux fraises » à 400 mètres du projet, de « la rue de la Ferme » qui jouxte le projet et du projet de parc d'activités « long buisson 3 » situé à 800 mètres du projet.

Pour autant, l'analyse des impacts cumulés de ces différents projets avec celui d'aménagement du carrefour à mettre en sécurité n'est pas effectuée.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les impacts cumulés du projet avec ceux des autres projets identifiés par le maître d'ouvrage.

4- Évaluation des incidences Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche du projet est la zone spéciale de conservation (ZSC) FR2300128 « Vallée de l'Eure ». Il est situé à 2,4 km du site du projet, en lisière est de la forêt d'Évreux. Deux autres entités appartenant à ce même site sont présentes dans la vallée de l'Eure à 3,8 et 4 km du projet.

L'évaluation Natura 2000 menée décrit les habitats et les espèces potentiellement impactées par le projet. Cette évaluation conclut à la non-incidence du projet sur le réseau Natura 2000.

5- Mesures éviter, réduire, compenser (ERC)

Certaines mesures dites ERC sont insuffisamment précises et n'apparaissent pas être à la hauteur des enjeux identifiés. L'autorité environnementale relève ainsi, par exemple, l'absence de toute mesure d'évitement, de réduction voire de compensation concernant le défrichement d'une partie de l'espace boisé classé, estimée à 1 365 m², soit 8 % environ de la surface de l'espace boisé identifié au PLU. Elle note également qu'aucune mesure particulière n'est proposée, en dehors de celles prévues en phase chantier, au regard de l'enjeu lié au maintien ou à la restauration des corridors écologiques identifiés par le SRCE, et que, s'agissant du risque lié à la présence de cavités souterraines, il est renvoyé à des études géotechniques à venir le soin de définir les éventuelles mesures d'évitement ou de consolidation à prévoir.

Par ailleurs, en ce qui concerne le chiffrage des coûts des mesures ERC envisagées, l'expression « *coûts intégrés dans le coût total des travaux* » est employée à plusieurs reprises, notamment dans des tableaux récapitulatifs. Ce type d'expression n'est ni adéquat, ni pertinent au regard de l'évaluation environnementale. En la matière, le dossier aurait dû comprendre des éléments concrets, chiffrés et détaillés.

L'autorité environnementale recommande de compléter et préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment s'agissant des impacts potentiels du projet en phase d'exploitation sur l'espace boisé classé, sur les milieux naturels et les continuités écologiques et sur les risques liés aux cavités souterraines. Elle recommande également de détailler et de quantifier les coûts des mesures d'évitement et de réduction, que ce soit en phase travaux ou d'exploitation du projet.

6- Dispositif de suivi

Les indicateurs de suivi des mesures d'évitement et de réduction ne sont pas suffisamment détaillés pour garantir l'efficacité de ces mesures, notamment du fait de l'absence de présentation de valeurs cibles, de périodicité et de précisions quant aux mesures à prendre en cas de non-atteinte des objectifs assignés à ces mesures.

L'autorité environnementale recommande de renforcer le dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées.

III- Prise en compte de l'environnement et la santé humaine par le projet

1- Le climat

L'atténuation du changement climatique consiste à maîtriser les rejets de gaz à effet de serre (GES) et à restaurer ou maintenir les possibilités de captation du carbone par les écosystèmes (notion de « puits de carbone »). Il s'agit d'une préoccupation planétaire qui doit être examinée de façon globale, mais au nom de laquelle chaque projet doit concourir, à son échelle, à la non-aggravation voire à la réduction du phénomène.

Les mesures ERC proposées pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, spécifiquement en phase chantier, ne sont pas suffisamment détaillées et restent uniquement déclaratives et non-engageantes.

De plus, l'étude de trafic comprise dans le dossier d'étude d'impact ne présente que l'état actuel des flux au droit du carrefour étudié, sans analyser l'impact du projet sur ceux-ci.

Il aurait été attendu une analyse poussée de l'impact du projet sur ces flux et sur la congestion du trafic, et par conséquent sur les émissions des gaz à effet de serre et sur le climat en phase d'exploitation.

Le projet comprend également la création d'une piste cyclable qui jouxte le carrefour étudié. Pour la réaliser, un emplacement réservé est prévu au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Évreux Portes de Normandie. Là encore, il est attendu une analyse plus approfondie afin que le lecteur soit en mesure d'apprécier l'intérêt de cet aménagement, ses connexions éventuelles avec d'autres itinéraires existants ou à créer et, par voie de conséquence, ses perspectives de fréquentation et les gains escomptés en matière d'émission de GES. Une concertation amont aurait été l'occasion de conforter cette opération.

Enfin, Il n'est fait état pour la phase d'exploitation du projet que d'impacts extrêmement limités et difficilement quantifiables en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, l'autorité environnementale souligne que l'aménagement envisagé ne paraît pas prendre en compte ou être assorti de mesures destinées à pacifier la circulation, notamment en matière de limitation de vitesse, qui seraient également propices à contenir les émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'analyser les impacts de son projet sur les conditions de circulation et par conséquent sur les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, et de compléter corollairement les mesures visant à éviter, réduire, voire compenser ces émissions, en phase chantier et en phase d'exploitation du projet.

2- Les milieux naturels, les habitats, la faune et la flore

Le dossier précise que les investigations faune/flore ont été menées sur un cycle biologique complet. Dans les faits, elles se sont traduites par quatre visites de terrain sur un cycle de 10 mois. Pour éclairer davantage le public, il serait attendu que soient justifiés les protocoles qui ont été retenus (nombre de passages, périodes, conditions météorologiques, modalités d'échantillonnage), en fonction des

espèces recherchées. L'objectif est de pouvoir apprécier la qualité des états des lieux, sur lesquels repose la démarche d'évaluation environnementale.

Concernant l'analyse des impacts du projet, les différents tableaux de synthèse indiquent le plus souvent des enjeux très faibles à faibles (moyens dans quelques cas rares). Là encore, pour une meilleure appropriation des enjeux par le public, il conviendrait de justifier ces qualifications, par exemple par comparaison du nombre et de la nature des espèces présentes sur le site du projet avec d'autres milieux. Des indicateurs de vulnérabilité des espèces contactées pourraient utilement compléter le dossier.

Enfin, le projet prenant place au sein d'un corridor écologique relatif à des espèces à faible et fort déplacement recensé au sein du Sraddet de Normandie, le dossier aurait dû faire mention de mesures ERC dédiées. Il en va de même pour ce qui concerne les défrichements réalisés dans l'espace boisé classé, pour lesquels il n'est même envisagé aucune mesure de compensation.

Sur ce dernier point, l'autorité environnementale souligne néanmoins que la surface de défrichement envisagée a sensiblement évolué à la baisse entre la demande d'examen au cas par cas et le présent dossier (de 8 000 m², soit environ la moitié de l'espace boisé, à environ 1 350 m² représentant environ 8 % de la surface de cet espace).

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier afin de permettre au public de mieux apprécier la qualité des états des lieux réalisés au titre des milieux et des espèces naturels, et de justifier davantage la qualification des niveaux d'enjeux et d'impacts du projet.

Elle recommande également de proposer des mesures ERC permettant d'une part de préserver, voire renforcer, les continuités écologiques que le projet intercepte, et d'autre part de compenser, à défaut de les éviter ou de les réduire, les défrichements envisagés dans l'espace boisé.

3- Le sous-sol

Un enjeu relatif aux cavités souterraines est répertorié à l'intérieur du périmètre immédiat du projet. Le dossier indique (page 230 de l'étude d'impact) que des « études seront menées » pour cartographier précisément ledit risque afin de lutter contre sa survenance et son impact sur le projet.

Ces études auraient dû être menées en amont de la production du dossier d'évaluation environnementale sur lequel l'autorité environnementale rend le présent avis. Le résultat de ces études est en effet susceptible de faire évoluer le projet ainsi que son coût et, par conséquent, de remettre en cause le choix fait par le maître d'ouvrage à l'issue de la comparaison des différentes variantes.

Des mesures ERC auraient dû également être proposées, à ce stade, et non pas simplement envisagées pour l'avenir et postérieurement à la production de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'effectuer les études géotechniques liées aux risques de cavités souterraines susceptibles de concerner l'emprise du projet et de compléter en conséquence l'étude d'impact par des mesures ERC adéquates.

4- L'air

Les données réglementaires et les données recueillies dans la zone élargie du projet (agglomération d'Évreux) relatives à la qualité de l'air datent de 2014.

Ces données auraient mérité d'être actualisées, et des mesures issues de la station de la ville d'Évreux auraient pu utilement être intégrées au dossier, ainsi que celles qui ont été recueillies récemment dans le cadre du projet de déviation sud-ouest d'Évreux. De plus, des mesures auraient dû être effectuées à l'intérieur d'un périmètre plus proche du projet.

Enfin, il aurait pu être fait mention de la note technique du 22 février 2019 émise par les ministres de la santé et de la transition écologique et solidaire relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts des projets d'infrastructures routières, pour qualifier au mieux les impacts et mettre en place les mesures proportionnées pour les limiter et réduire l'exposition des populations.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser les données relatives à la qualité de l'air, d'effectuer des mesures sur un secteur plus proche du projet et de proposer en conséquence les mesures ERC qui conviennent, tant pour la durée des travaux que pour la phase d'exploitation du projet.

5- Les nuisances sonores

Concernant les nuisances sonores, des mesures de réduction sont présentées pour la phase chantier. Toutefois, il n'est pas fait mention de la présence de zones pavillonnaires à 150 mètres du projet, ni de celle d'une crèche multi-accueil à 300 mètres de celui-ci.

D'une manière générale, comme souligné précédemment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, des mesures d'aménagement complémentaires auraient pu être envisagées pour favoriser la limitation des vitesses au droit du carrefour, éventuellement dans la continuité et en lien avec les mesures de gestion adaptées sur le tronçon de la route départementale se prolongeant au nord, afin de limiter également l'impact des nuisances sonores dues à la circulation routière sur les secteurs habités riverains. De telles mesures paraissent se justifier au regard du contexte d'entrée d'agglomération, avec des perspectives de densification de l'habitat et du trafic déjà illustrées par différents projets de lotissements et de secteurs d'activités à proximité immédiate.

L'autorité environnementale recommande de mettre en place des mesures de réduction complémentaires pour limiter les nuisances sonores impactant les secteurs habités et fréquentés riverains, déjà existants ou en projet.