



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NORMANDIE

**Autorité environnementale**  
**Préfète de région (Normandie)**

**Projet d'aménagement d'un demi-diffuseur sur l'autoroute A13 à  
Toutainville (27),  
présenté par la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN)**

**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)**

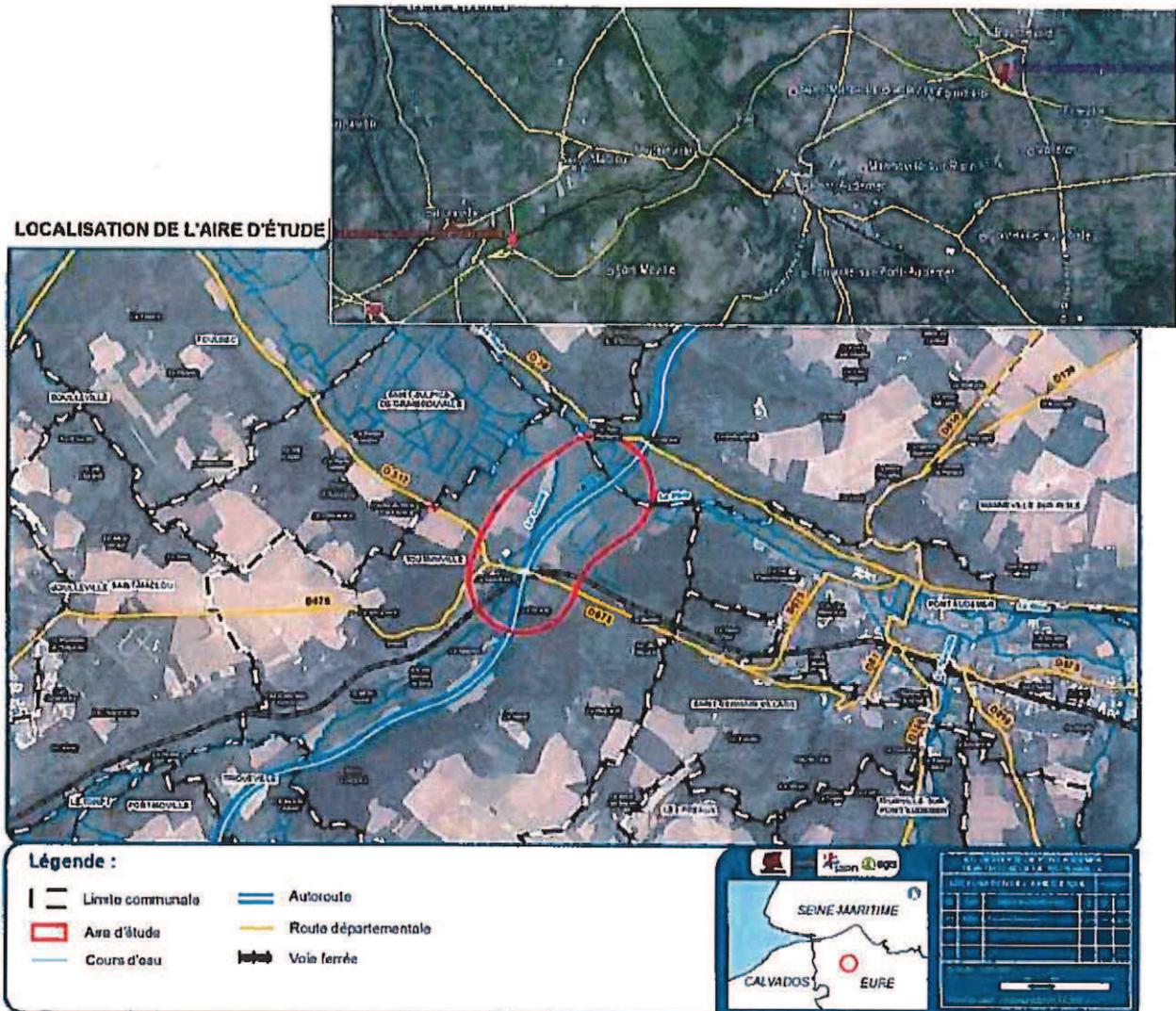
N° : 2016-001899

Accusé réception de l'autorité environnementale : 19 octobre 2016

## RÉSUMÉ DE L'AVIS

- Le projet consiste à réaliser un demi-diffuseur sur l'A13 pour les usagers en provenance ou en direction de Paris, au niveau de la commune de Toutainville dans le département de l'Eure.
- L'étude d'impact présentée est, à l'exception de l'étude de trafic et de l'analyse paysagère, de bonne facture :
  - le diagnostic environnemental est proportionné à la sensibilité globalement élevée du territoire concerné par la réalisation du demi-diffuseur ;
  - l'analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures proposées répondent de manière adéquate aux enjeux environnementaux identifiés.
- L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur les points suivants et notamment :
  - d'étoffer l'analyse paysagère et de préciser les essences plantées ;
  - d'enrichir l'étude de trafic en apportant notamment des éléments plus tangibles ;
  - d'annexer au dossier l'étude détaillée de circulation réalisée par EGIS en 2015.

### LOCALISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE



## AVIS DÉTAILLÉ

### 1- Présentation du projet et de son contexte

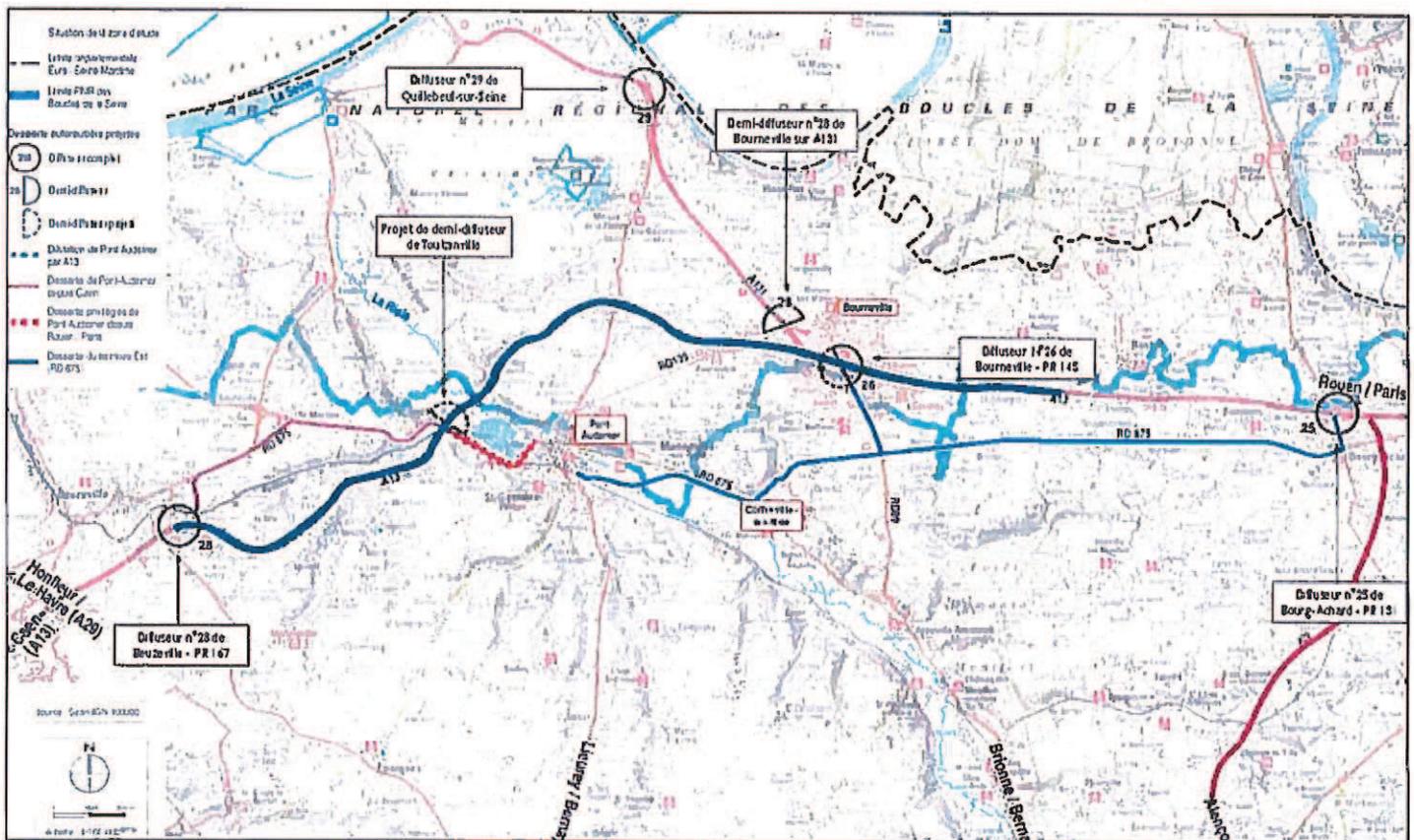
L'autoroute A13, axe traversant le territoire francilien et normand d'est en ouest, relie Paris à Caen en passant à proximité de Rouen. Le présent projet consiste en la création par la SAPN, société concessionnaire, d'un demi-diffuseur orienté vers Paris sur l'A13, au niveau de la commune de Toutainville dans l'Eure.

« L'amélioration des conditions d'accès à l'A13 dans le secteur de Pont-Audemer par une recherche des solutions les plus appropriées » est inscrite dans le contrat de plan État – Région 2000-2006. Deux solutions ont été alors proposées : la réalisation d'un demi-diffuseur orienté vers Paris sur la commune de Toutainville et le complément du demi-diffuseur existant de Bourneville.

Ces deux opérations ont fait l'objet d'un dossier de demande de principe approuvé le 19 novembre 2007 par décision ministérielle. Des réflexions techniques ont été par la suite menées sur le projet de création amenant à l'étude d'une variante différente de celle approuvée. Un dossier de demande de principe modificatif incluant le changement de la géométrie du projet, a été transmis en août 2012 à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ; mais il a été par la suite abandonné par la SAPN.

Une demande de principe modificatif concernant les deux opérations, a été déposée en 2014 et a abouti à une décision ministérielle en date du 10 juin 2016.

Le programme de desserte de Pont-Audemer est inscrit au Plan de relance autoroutier qui a fait l'objet d'un accord signé le 9 avril 2015 entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.



L'objectif assigné au présent projet, en association avec le complément du demi-diffuseur existant de Bourneville, est l'amélioration de la desserte de Pont-Audemer via la RD675.

Le projet présenté consiste à :

- créer une bretelle d'entrée sur l'autoroute A13 en direction de Paris et une bretelle de sortie de l'A13 sur la RD675 ;
- aménager une gare de péage automatique et sans auvent au nord de l'autoroute ;
- raccorder les bretelles sur la RD675 par un giratoire réalisé dans le cadre de l'aménagement projeté ;
- rétablir le chemin de la Fièrre et la route des Étangs.

## **2- Cadre réglementaire**

Un premier dossier déposé le 21 avril 2012 à la préfecture de l'Eure, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 23 août 2012. Les procédures engagées n'ont cependant pas été poursuivies.

Les dispositions du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, sont applicables aux projets dont le dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est déposé auprès de l'autorité compétente à compter du 1<sup>er</sup> juin 2012. Ce décret a particulièrement modifié le champ d'application des études d'impact et leur contenu. C'est notamment dans ce cadre que la SAPN a mis à jour l'étude constituant le dossier de 2012, et a pris en considération les évolutions intervenues de l'environnement du territoire au sein duquel il s'implante depuis les études précédemment réalisées pour le projet.

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact systématique au titre de la rubrique 6° b) « Infrastructures routières – Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs » du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement<sup>1</sup>. Il est en outre soumis à enquête publique, conformément à l'article L123-2 repris dans l'article R123-1 du code de l'environnement.

Ainsi que précisé à l'article R122-7 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 ». L'autorité environnementale, telle que désignée à l'article R122-6 du code de l'environnement, est la Préfète de la région Normandie.

Cet avis a été établi par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie après consultation de l'Agence régionale de santé et du Préfet de département de l'Eure, conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement. L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Le présent avis n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A ce titre, il est joint au dossier d'enquête publique (article R122-9 du code de l'environnement).

## **3- Enjeux environnementaux et de santé publique**

Le territoire au sein duquel s'insère le projet, présente dans sa globalité une sensibilité environnementale relativement élevée. Il s'implante au niveau d'un réseau hydrographique composé du cours d'eau de la Risle et d'un de ses affluents, la Corbie. Ces deux cours d'eau sont fortement influencés par les marées, le territoire est ainsi exposé à des risques d'inondation par submersion marine. La nappe souterraine y est de plus sub-affleurante ce qui engendre des risques importants de remontée de nappe. Le territoire s'inscrit par conséquent en zone inondable et humide. Le Marais Vernier qui englobe ce dernier, a d'ailleurs été classé le 18 décembre 2015 en "zone humide d'importance internationale" au titre de la Convention de Ramsar<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Le décret n° 2016-1110 a été pris pour l'application de l'ordonnance n° 2016-1058 dont l'article 6 prévoit que « Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent :

- aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1er janvier 2017 ;
- aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. [...] »

Ces dispositions ne sont donc pas applicables au présent projet.

<sup>2</sup> La convention sur les zones humides, dite convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale en matière de conservation et d'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Adoptée en 1971 à Ramsar, en Iran, elle est entrée en vigueur en 1975.

Le secteur d'étude est concerné en outre par plusieurs zones réglementaires, contractuelles et d'inventaires du patrimoine naturel (terrains gérés par le Conservatoire du littoral, sites Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique, périmètre du parc naturel régional des boucles de la Seine Normande...).

La sensibilité du territoire se manifeste d'ailleurs avec cohérence au travers des résultats des investigations de terrain du milieu naturel. La présence de prairies, de zones humides ou encore de cours d'eau est favorable aux insectes parmi lesquels a été notamment recensé l'Agrion de Mercure, espèce inscrite à la Directive dite « Habitat-Faune-Flore »<sup>3</sup> et protégé à l'échelle nationale. Une importante activité de chasse et de transit de huit espèces de chauves-souris a été décelée notamment le long des talus boisés de l'A13, des ripisylves de la Corbie et de la Risle, ou encore au niveau des prairies humides. Quelques arbres de la zone étudiée possèdent de plus des caractéristiques propices à accueillir en période d'hibernation et de reproduction des chauves-souris (arbres mûres avec loges, fissures ou cavités). L'un d'entre eux se situe à proximité de l'emprise du projet. Ces gîtes éventuels n'ont cependant pas été confirmés. La Corbie présente un potentiel majeur en termes d'habitats et de frayères pour des espèces piscicoles migratrices telles que le Saumon atlantique, la Lamproie fluviatile ou la Truite commune où elles ont été d'ailleurs détectées. Les milieux présents (prairies, haies, bosquets,...) sur le territoire sont également propices à de nombreuses espèces d'oiseaux protégées au niveau national et d'intérêt patrimonial.

La création du demi-diffuseur intercepte des réservoirs et corridors écologiques humides et aquatiques référencés dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'ancienne Haute-Normandie et la déclinaison locale de la trame verte et bleue à l'échelle du parc des boucles de la Seine Normande. Cette dernière souligne d'ailleurs l'importance du rôle de la Corbie et de la Risle en termes de continuités écologiques.

La zone d'étude s'inscrit dans un paysage à dominante rurale et comporte au sud-est et au sud-ouest des espaces urbanisés très proches de l'A13. De par cette proximité, les riverains sont susceptibles d'être affectés par des pollutions de l'air, des nuisances sonores et visuelles lors des travaux et la mise en œuvre du projet de demi-diffuseur.

#### **4- Analyse de la complétude et de la qualité globale de l'étude d'impact**

L'étude d'impact constitue le volume 4 du dossier fourni par le pétitionnaire. Elle comporte l'ensemble des éléments requis par l'article R122-5 du code de l'environnement qui définit le contenu d'une telle étude, même s'ils ne sont indiqués pas dans le même ordre.

L'étude d'impact est bien structurée, rédigée et abondamment illustrée par des documents adaptés aux différentes thématiques environnementales abordées. Des encarts synthétiques rappellent judicieusement les principales conclusions des analyses développées pour chaque thématique. L'étude d'impact ainsi élaborée permet une meilleure appréhension de l'étude par le lecteur. À l'exception de l'étude de trafic et de l'analyse paysagère, l'étude d'impact est de bonne qualité.

Le résumé non technique reprend de manière synthétique l'ensemble des points abordés dans le même ordre que l'étude.

La description du projet figure de la page 62 à 75 du volume 4. Les caractéristiques techniques des aménagements projetés y sont exposées de manière bien détaillée et illustrée.

L'analyse de l'état initial aborde, globalement de manière proportionnée, toutes les composantes environnementales pertinentes eu égard à la sensibilité environnementale relativement élevée des milieux concernés par le projet et aux aménagements projetés. Elle a été dûment actualisée avec les données environnementales récentes telles que celles issues du schéma régional de cohérence écologique de l'ancienne Haute-Normandie approuvé le 18 novembre 2014, et avec les résultats d'investigations de terrains menées en 2015 et 2016. Une synthèse des enjeux environnementaux ainsi recensés est proposée en pages 176 et 177, sous la forme d'un tableau identifiant le niveau d'enjeu pour chaque composante environnementale étudiée via un code couleur. Le lecteur peut ainsi rapidement bien appréhender les principaux enjeux du territoire concerné par les aménagements. Ce chapitre se clôture par une analyse des interrelations entre les différentes composantes

<sup>3</sup> Directive européenne 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages

environnementales étudiées.

Le chapitre 5 est consacré à la **présentation des diverses variantes d'aménagement du projet** examinées par la SAPN et des **raisons pour lesquelles**, eu égard aux effets sur l'environnement et la santé publique, **le projet présenté a été retenu**. Différentes solutions de position de la gare de péage, de raccordement des bretelles du demi-diffuseur sur la RD675 et par la suite, de raccordement de la route des étangs à la RD675, ont été comparées via une analyse multi-critères intégrant des aspects économiques, techniques et environnementaux (sécurité des usagers de l'A13, proximité de la Corbie, morcellement du parcellaire agricole...). L'analyse a été retranscrite sous la forme de tableaux de comparaison accompagnés d'un code couleur permettant au lecteur d'identifier aisément par critère, la variante la plus favorable. Cette comparaison s'agrémente très utilement de plans des variantes examinées et d'encarts synthétiques justifiant le choix retenu.

**L'analyse des effets du projet** sur les composantes environnementales identifiées lors de l'état initial, est abordée au chapitre 6 à partir de la page 190. Elle met ainsi en évidence des impacts plus significatifs en phase chantier particulièrement sur le milieu physique (risque de dégradation qualitative et quantitative des eaux superficielles et souterraines, risque d'inondation...) et le milieu naturel (destruction d'habitats d'espèces et d'espèces notamment protégées, destruction de zones humides...). Les **mesures d'évitement, de réduction et de compensation** des effets de la création sur l'environnement sont bien définies pour chaque composante au sein de ce même chapitre. La séquence éviter-réduire-compenser a été bien menée par la SAPN, les mesures définies sont pertinentes. Leurs modalités de suivi et leurs coûts sont présentés des pages 295 à 298.

L'étude d'impact comporte conformément au II de l'article L122-1 du code de l'environnement, une **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** (pages 299 à 307)<sup>4</sup>. En effet, selon cet article, « lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages [...] lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. [...] Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ». La SAPN a ainsi évalué l'impact de l'ensemble formé par le projet de création d'un demi-diffuseur à Toutainville et le complément du demi-diffuseur existant de Bourneville. Ce programme est dénommé « desserte de Pont-Audemer ».

**L'analyse des effets cumulés** du projet avec d'autres projets connus au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement<sup>5</sup>, est bien abordée au chapitre 8 des pages 308 à 312.

Conformément aux articles L414-4 et R414-19 du code de l'environnement, le projet de création doit faire l'objet d'une **évaluation des incidences au titre de Natura 2000**. Celle-ci figure bien au chapitre 9 de l'étude d'impact et son contenu s'accorde à celui indiqué dans l'article R414-23 du code de l'environnement. L'évaluation concerne quatre sites Natura 2000 dont deux sont impactés directement par les aménagements projetés pour une surface d'un peu plus de 2 ha, la zone spéciale de conservation (ZSC)<sup>6</sup> « Marais Vernier, Risle maritime » et la zone de protection spéciale (ZPS)<sup>7</sup> « l'estuaire et les marais de la basse Seine »<sup>8</sup>. Les incidences que le projet est susceptible d'avoir sur l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites ciblés, sont bien identifiées (accentuation de la fragmentation des habitats et de l'effet de coupure pour la faune, altération indirecte des cours d'eau par les matières en suspension produites par les travaux et

4 Le décret n° 2016-1110 a été pris pour l'application de l'ordonnance n° 2016-1058 dont l'article 6 prévoit que « Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent :

- aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1er janvier 2017 ;
- aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. [...] »

Ces dispositions ne sont donc pas applicables au présent projet.

5 Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

6 Désignée au titre de la Directive européenne 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages

7 Désignée au titre de la Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages

8 Les deux autres sites Natura 2000 concernés sont la ZSC « la Risle, la Guieil et la Charentonne » et la ZSC « la Corbie ».

l'exploitation du demi-diffuseur...). Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est toutefois directement impacté. La carte en page 330 permet utilement de visualiser les habitats et espèces d'intérêt communautaire au niveau du projet de demi-diffuseur, et d'illustrer ainsi la démonstration. Les mesures proposées par le pétitionnaire en réponse aux incidences identifiées, sont appropriées. L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut que le projet n'est pas en mesure de remettre en cause les objectifs de conservation des quatre sites.

**La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R122-17 du code de l'environnement sont appréciées au sein des pages 332 à 338. La prise en compte du schéma régional de cohérence écologique de l'ancienne Haute-Normandie est traitée par la suite.**

**Les parties spécifiques aux infrastructures de transport demandées par le III de l'article R122-5 du code de l'environnement, précèdent le chapitre 12 qui expose les méthodes utilisées pour élaborer l'étude d'impact et les difficultés rencontrées.**

## **5- Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais elles portent sur les thématiques identifiées « à enjeu important » par l'Autorité environnementale.

### ***5.1 - Le milieu physique***

La création du demi-diffuseur engendre l'apport de remblais d'un volume de 1180 m<sup>3</sup> en zone inondable au niveau de la Risle. Un volume de 1180 m<sup>3</sup> de stockage d'eau en cas d'expansion des crues de la Risle sera donc supprimé.

Pour compenser cet impact et garantir la neutralité hydraulique, une dépression humide sera aménagée dans le lit majeur de la Risle, au sud-est de l'A13, d'un volume équivalent à celui qui va disparaître et dans le même secteur. Cette dépression sera réalisée à une profondeur réduite afin de ne pas la mettre en eau par la nappe alluviale sub-affleurante en partie est.

### ***5.2 - Le milieu naturel***

Les effets du projet sur cette composante ont été bien évalués par la SAPN. Cette dernière les a judicieusement cartographiés de manière synthétique à la page 251 pour une appréhension plus rapide par le lecteur.

Le pétitionnaire s'est attaché à éviter au maximum les habitats naturels présentant le plus d'intérêt écologique sur le secteur étudié tels que le cours d'eau de la Corbie, ses berges et sa ripisylve. Une faible surface de prairies humides et mésophiles en limite des sites Natura 2000, est toutefois impactée par le projet, mais celles localisées au sein des périmètres Natura 2000 présentant le plus d'intérêt écologique, sont principalement évitées.

La variante retenue d'aménagement engendre la destruction de 0,96 ha de zones humides qui possèdent selon l'état initial, des fonctionnalités hydrologiques moyennement à assez favorables, des fonctionnalités biogéochimiques assez favorables et biologiques élevées.

Les mesures prévues de réduction de cette destruction (mise en place de dispositifs de stockage étanche de substances toxiques et récupérateurs d'hydrocarbures en dehors de tout site sensible par exemple) ne sont pas assez suffisantes pour atteindre un impact résiduel acceptable.

Des propositions de compensation ont été ainsi effectuées sur le terrain au sud-est de l'A13 également désigné pour accueillir la compensation relative à la perte de volume en zone inondable. La SAPN a opté avec pertinence pour une mutualisation des compensations. La disposition D6.83 « Éviter, réduire et compenser l'impact des projets sur les zones humides » du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2016-2021 stipule que « [...] les mesures compensatoires doivent permettre de retrouver des fonctionnalités au moins équivalentes à celles perdues, en priorité dans le même bassin versant de masse d'eau et sur une surface au moins égale à la surface impactée ». Elle poursuit sur les mesures d'accompagnement soutenant la gestion des zones humides pour assurer leur pérennité. Dans ce cadre, le pétitionnaire a

choisi de s'engager dans une compensation à hauteur de 100 % de la surface supprimée puisque le site de compensation se situe dans le même bassin versant que les zones humides vouées à être détruites ; et d'ajouter une compensation complémentaire à hauteur de 50 % de la surface impactée (mesure d'accompagnement), soit une surface totale de compensation de 1,44 ha.

La zone compensée a fait l'objet de sondages pédologiques, d'expertises faunistique et floristique (pages 227 et 228) permettant de définir des mesures de compensation adaptées. Une évaluation des fonctionnalités hydrologiques, biogéochimiques et biologiques du site a été ensuite réalisée à la partie 6.3.2.4.3. dans son état initial (fonctionnalité globale faible), un an, cinq ans puis dix ans après mise en œuvre des mesures. Dix ans après les travaux, la fonctionnalité hydrologique est estimée moyenne, la fonctionnalité biogéochimique de moyenne à élevée ; et la fonctionnalité biologique assez élevée à élevée. Ces niveaux correspondent globalement à ceux qui ont été perdus dans le cadre du projet.

Deux espèces exotiques envahissantes ont été par ailleurs décelées à proximité des emprises des travaux et du futur site de compensation : la Renouée du Japon et le Robinier faux-acacia. Des mesures de prévention de propagation (végétalisation des terrains mis à nu le plus rapidement possible par exemple) et des moyens de lutte adaptés contre ces deux espèces ont été pertinemment définies afin d'éviter leur colonisation et développement sur le site, préjudiciables pour les espèces floristiques indigènes.

La mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser a par ailleurs mis en exergue la nécessité de proposer une compensation des impacts résiduels du projet sur la faune et ses habitats. Partant du principe que de nombreux habitats présentent des fonctionnalités écologiques répondant aux exigences de plusieurs espèces, une mutualisation de compensation entre espèces a été recherchée pour une meilleure efficacité écologique, les efforts sont en effet concentrés sur des habitats à plus grande diversité biologique. Cette compensation concerne les espèces protégées des milieux boisés et semi-ouverts (partie 6.3.14).

La compensation relative aux espèces des milieux boisés a été intégrée au sein du projet paysager. Celui-ci a été conçu de manière à privilégier la diversité d'habitats naturels et ainsi favoriser le maximum d'espèces même celles qui ne sont pas visées par la présente compensation (espèces d'insectes ou encore de reptiles).

Pour répondre à l'objectif de compensation relatif aux milieux semi-ouverts, la surface de 1,44 ha compensée dans le cadre de la destruction des 0,96 ha de zones humides sera portée à 2,43 ha. Après analyse de l'état de la surface ajoutée et des enjeux écologiques, des mesures de gestion ont été déterminées (plantations de haies arbustives et d'arbres...) et schématisées à la page 261 de l'étude d'impact. Les modalités de mise en œuvre de cette compensation sont par la suite détaillées (estimation de la plus-value écologique, planning de réalisation des travaux...). Une analyse paysagère aurait toutefois permis d'apporter des arguments paysagers en plus quant aux choix de composition paysagère retenus.

En accompagnement, la SAPN s'engage à installer des gîtes à chiroptères, des nichoirs à oiseaux et des hibernacula<sup>9</sup> notamment sur la zone compensée.

Afin d'évaluer l'efficacité des mesures mises en place, un suivi du site de compensation sur une période de 5 ans suivant l'exploitation du demi-diffuseur, sera réalisé. En cas d'insuffisance de certaines actions, des mesures correctrices seront proposées en concertation avec le futur gestionnaire du site et les services de l'État.

La présence d'impacts résiduels sur certains groupes faunistiques a été prise en considération avec cohérence dans le volume 5 qui comporte la demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces animales protégées au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement.

Un passage inférieur à faune menant à la route des Étangs (prévue dans le cadre de la déviation de la RD675), sera d'autre part réutilisé pour la bretelle de sortie du projet et sera par conséquent infranchissable pour la faune. Un diagnostic réalisé en 2015 sur cet ouvrage a révélé sa faible utilisation par la faune en raison du manque de quiétude et de l'aménagement inapproprié de l'ouvrage (peu de végétalisation de la banquette). Le pétitionnaire garantit toutefois l'implantation d'un couloir de

<sup>9</sup> Les hibernacula sont constitués des produits de coupes sylvicoles conservés sur place. Ces dispositifs sont favorables à de nombreuses espèces de faune, dont les reptiles, amphibiens et micromammifères.

guidage bordé de plantations arbustives de part et d'autre pour la faune, au sud en direction du viaduc de l'A13 au niveau de la Risle, entre le pied de talus de l'autoroute et le Golf de Pont-Audemer depuis la route des Étangs. Les animaux seront ensuite naturellement guidés (aucun aménagement nécessaire) vers le chemin existant d'environ 3 m de large, situé entre la pile et la culée du viaduc. Cette mesure sera bénéfique pour les insectes, les mammifères terrestres et les chiroptères. L'ensemble des mesures en faveur du milieu naturel a été reporté sur la carte de la page 252.

### **5.3 - Le paysage**

Le paysage est apprécié à la partie 4.6 de l'étude d'impact. L'analyse qui y est réalisée, fournit une description de l'unité paysagère dans laquelle s'inscrit le projet et décline les séquences paysagères afférentes à ce dernier. Elle permet ainsi de comprendre les principes d'organisation du paysage. Cependant pour être complète, elle aurait pu être amendée d'un repérage des points de vue privilégiés sur le projet avec une vigilance sur la future barrière de péage, ainsi que d'une étude des paysages donnés à voir depuis l'autoroute sur ce secteur. Ces éléments sont essentiels pour forger un référentiel paysager, pour comprendre comment l'échangeur va modifier le paysage et ainsi développer un parti paysager avec des préconisations adaptées.

Le déboisement des flancs de talus de l'A13 sera nécessaire dans le cadre du chantier, ce qui créera une ouverture paysagère nouvelle sur le paysage perçu par les usagers de l'autoroute et renforcera la perception des riverains sur l'infrastructure. Les aménagements paysagers prévus consistent donc en :

- la reconstitution des boisements détruits de manière à élaborer un filtre végétal entre les bandes roulantes et l'espace agricole restant ;
- la réalisation d'une frange boisée en tant que barrière visuelle pour masquer la gare de péage vis-à-vis des riverains, et l'aménagement de cette dernière au niveau du terrain naturel pour limiter son impact paysager ;
- l'absence d'auvent au niveau de la gare de péage qui constitue un élément d'appel visuel ;
- l'absence d'éclairage au niveau des bretelles d'accès ;
- l'aménagement spécifique des bassins de traitement des eaux de chaussée en fonction de leur géométrie, la topographie du site et l'accompagnement végétal de leurs abords ; de manière à ce qu'ils se fondent au mieux dans le paysage.

Les mesures d'insertion paysagère envisagées sont pertinentes et de qualité. Néanmoins, en lien avec les insuffisances constatées au sein de l'état initial, le parti choisi pour l'emplacement des ouvertures visuelles sur l'espace agricole et en retour la manière dont ces ouvertures vont donner à voir l'autoroute, ainsi qu'à une plus grande échelle, la manière dont ces aménagements permettent une bonne insertion du projet (étude des points de vue) auraient pu être précisés. De plus, les variétés et essences arborées préconisées pour les plantations mériteraient d'être détaillées même si quelques indications sont apportées aux pages 7, 290 et 291.

En outre, s'il n'y a pas de risque de ruissellement et de dispersion d'espèces exotiques envahissantes, l'engazonnement n'est pas à privilégier au contraire de la colonisation spontanée par la banque de graines indigènes. Auquel cas, des essences de plantes sauvages locales (label végétal local) seront à utiliser ou en dernier recours, des espèces autochtones. Un encart à gauche du schéma des aménagements paysagers (page 291) indique « enherbement rustique de l'ensemble du projet ». Il conviendrait donc de spécifier la nature cet enherbement rustique.

### **5.4 - Le trafic routier**

Une étude de circulation comportant une enquête origine-destination, a été réalisée en décembre 2015 sur le site concerné par le projet de desserte de Pont-Audemer qui regroupe les deux projets d'aménagement de demi-diffuseurs (Toutainville et Bourneville). Les résultats de cette étude sont présentés en page 152 sous forme de cartes de volume de trafic moyen journalier annuel (TMJA) mesuré sur les axes structurants pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL). La répartition des trafics entre les VL et les PL constitue en effet un élément de diagnostic important notamment pour qualifier plus précisément les impacts du projet sur le cadre de vie des habitants en termes de bruit, de qualité de l'air ou encore de sécurité routière.

Aucune indication du trafic sur la RD675 au droit du centre-ville de Pont-Audemer n'est cependant

apportée au sein de ces cartes et plus globalement dans l'état initial de l'étude d'impact. Ainsi, les résultats tels qu'ils sont affichés, ne permettent pas d'obtenir une connaissance fine de l'état initial des flux au cœur des secteurs concernés autant en termes de nature que de quantification. Ce point aurait mérité d'être plus détaillé.

La figure de la page 48 représentant le trafic routier mesuré en 2015 et attendu sur l'échangeur de Toutainville en 2039, présente les simulations de trafic en différents points du réseau routier concerné à horizon 2039, sans et avec projet. Le pourcentage de PL y est ici spécifié. Ainsi, les variations de flux induits par le projet, peuvent être évaluées. Sur la RD675 entre Bourneville et Beuzeville en passant par Toutainville, ce différentiel est de l'ordre de :

- 290 véh./j. au point de comptage 1 situé à l'est de Colletot (6770 véh./j. en 2039 sans projet et 6480 véh./j. avec) ce qui représente une diminution d'environ 4,3 % du trafic en ce point ;
- 890 véh./j. au point 2 à l'est de Manneville-sur-Risle, soit une réduction d'environ 6,2 % ;
- 1070 véh./j. au point 3 localisé à l'est de Pont-Audemer ce qui correspond à une diminution approximative de 8,6 % ;
- + 860 véh./j. au point de comptage 4 situé à l'ouest de Pont-Audemer ce qui représente une augmentation d'environ 7,9 % ;
- 960 véh./j. au point 5 à l'ouest de Toutainville, soit une diminution d'environ 8 %.

Une hausse de 1% de PL est en outre observée aux points de comptage 1 à 4. Le point 5 présente quant à lui une réduction de 3 % de PL.

De cette simulation, il apparaît qu'une partie du flux sur la RD675 à l'est de Pont-Audemer, de l'ordre du millier de véhicules, paraît être reportée à l'ouest. La circulation en traversée de Pont-Audemer n'est pas renseignée. Or « la réalisation du programme va permettre d'assurer une meilleure desserte de Pont-Audemer par la création de deux demi-diffuseurs [...] et facilitera l'accès des habitants de Bourneville à Caen, en leur évitant la traversée de Pont-Audemer et de Toutainville » (page 304). L'absence de données ne permet toutefois pas de constater le bénéfice annoncé au niveau du trafic de transit au cœur de Pont-Audemer. Le tableau en pages 277 et 278 portant sur le trafic attendu par tronçon sur le secteur de Toutainville, expose quant à lui une diminution de 0,25 % de PL entre l'A13 et le chemin du colombier à Toutainville (tronçon 15) et une constance de 19,06 % de PL sur la RD675, de la RD180 à l'A13 (tronçon 12). La figure en page 48 affiche pour autant une réduction de 3 % de PL (point 5).

L'appréciation des impacts de la desserte de Pont-Audemer sur le trafic indique également que « ces aménagements vont engendrer un report de trafic de la RD675 entre Pont-Audemer et Bourneville [...]. Ainsi, le trafic routier et notamment le pourcentage de poids-lourds sur ces voiries va diminuer ce qui entraînera une baisse du risque d'accidents de poids-lourds. [...] ». Ce report est bien décelé sur la figure du trafic routier mesuré en 2015 et attendu sur l'échangeur de Toutainville en 2039. L'étude aurait, toutefois, mérité d'être plus précise sur la réduction du pourcentage de PL attendue.

A Rouen, le

**16 DEC. 2016**

La Préfète de la région Normandie



Mme Nicole KLEIN