RN13

Aménagement entre **Évreux** et **Chaufour-lès-Bonnières**

CONCERTATION PRÉALABLE
du 5 septembre au 23 octobre 2022

L'ESSENTIEL DU PROJET

RÉGION NORMANDIE

PRÉFET DE LA RÉGION NORMANDIE
Liberté
Égalité
Fraternité

sapn

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

UNE ORGANISATION TRIPARTITE DES PORTEURS DU PROJET

LE PREFET DE LA REGION NORMANDIE
Il est le Maître d'ouvrage du projet et porte les procédures réglementaires dont la présente concertation préalable.

▶ **www.normandie.developpement-durable.gouv.fr**

LA RÉGION NORMANDIE
Elle porte le projet selon les modalités contractuelles avec l'État et pilote les études sur l'intégralité du projet.

▶ **www.normandie.fr**

LA SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE
Elle est le Maître d'ouvrage du barreau autoroutier concédé, réalise et fournit à la Région l'ensemble des éléments techniques propres au barreau

▶ **www.sapn.fr**

@ TOUTE L'INFORMATION ET L'ACTUALITÉ SUR **RN13-evreux-chaufour.fr**

LA CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne de contribuer à l'élaboration des décisions relatives à des politiques publiques, plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement.
Ce droit à l'information et à la participation est inscrit dans la Loi, notamment dans l'article 7 de la Charte de l'environnement, de valeur constitutionnelle.
Les décisions et les actions de la CNDP sont guidées par les principes d'indépendance et de neutralité des tiers garants qui la représentent, de transparence et d'argumentation du débat public, d'égalité de traitement des contributions et d'inclusion.

Pour en savoir plus :
www.cndp.fr

Le pilotage de l'opération d'aménagement de la RN 13 entre Evreux et Chaufour-lès-Bonnières est assuré par **la Région Normandie** sous le contrôle des services de l'État, maître d'ouvrage, représenté par la **Préfecture de la Région Normandie**.
La Société des Autoroutes Paris-Normandie (Sapn) est également étroitement associée au titre du barreau autoroutier de déviation de Chaufour-lès-Bonnières, à réaliser dans la continuité de l'aménagement à 2×2 voies de la RN 13.
Les études amont sont aujourd'hui réalisées. Elles ont permis d'approfondir les besoins de déplacements et les enjeux du territoire, et d'identifier différents scénarios d'aménagement possibles de la RN 13.
Ces propositions doivent maintenant s'enrichir des avis du public.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC
À la suite de la saisine de l'État, la **commission nationale du débat public** (CNDP) a décidé, au regard des impacts du projet sur l'environnement local et de ses enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques, l'organisation d'une **concertation publique préalable**.
Elle a désigné deux garants pour veiller sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet.
Les porteurs du projet et les garants souhaitent que **la participation à la concertation préalable** soit active, que **toutes les questions puissent être posées** et tous les **avis exprimés**. Ils seront pris en compte et viendront orienter les **futures décisions** sur le projet.

LE MOT DES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Dorine BREGMAN
Garante de la concertation

Jean-Louis LAURE
Garant de la concertation

« La concertation ouverte du 5 septembre au 23 octobre 2022 sur le projet de réaménagement de la RN 13 en route à 2×2 voies vise plusieurs objectifs : il s'agit tout d'abord d'informer, de la manière la plus complète et la plus approfondie possible, l'ensemble des parties prenantes, en premier lieu le public riverain dans ses différentes composantes, sur la nature du projet et les différents scénarios envisagés, les modalités de sa réalisation, ses impacts de toutes nature. Il s'agit aussi de pouvoir questionner l'opportunité du projet et de recueillir tout avis, suggestion, recommandation... susceptible d'être pris en compte pour enrichir sa mise au point si sa poursuite était confirmée à l'issue de la concertation.

Ce projet, porté par une maîtrise d'ouvrage partagée, répond à des besoins identifiés et implique de nombreux enjeux territoriaux. Il est ainsi légitime que les publics puissent connaitre et comprendre, questionner et discuter, sans exclusive, et recevoir réponse à leurs questions. C'est la raison d'être de la concertation préalable à un moment clé de la vie du projet.

Nous faisons le vœu que cette procédure de participation constitue une démarche ouverte et utile, non seulement à l'enrichissement du projet mais aussi à une véritable association du public.»

CONTACTER LES GARANTS
jean-louis.laure@garant-cndp.fr
dorine.bregman@garant-cndp.fr

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- Informer sur le projet
- Échanger et débattre sur l'opportunité du projet
- Débattre des solutions alternatives, y compris de l'absence de mise en oeuvre
- Enrichir les scénarios d'aménagement proposés
- Recueillir les questions, avis, attentes ou points d'attention pour éclairer les futures décisions

OÙ EN SOMMES-NOUS ?

21 février 2020
L'État, la Région et Sapn signent la convention tri-partite

2020–2021
Études amont réalisées par la Région

6 octobre 2021
La CNDP décide d'une concertation préalable et désigne 2 garants

Du 20 juin au 4 septembre 2022
Information préliminaire et publicité règlementaire

Du 5 septembre au 23 octobre 2022
Concertation préalable réglementaire

1er Décembre 2022
Bilan de la concertation préalable

Janvier 2023
Lancement de la concertation continue

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION PRÉALABLE ?

DU 5 SEPTEMBRE AU 23 OCTOBRE 2022

S'informer et **participer** en ligne sur la plateforme dédiée de la concertation : **RN13-evreux-chaufour.fr**

Se tenir informé de l'actualité et s'inscrire aux évènements de la concertation

Accéder aux études et à la documentation technique, prendre connaissance des observations déposées par le public et des réponses apportées au fur et à mesure par le maître d'ouvrage

Consulter les FAQ

Contacter les porteurs du projet :
- **par courriel : RN13-evreux-chaufour@normandie.fr**
- **par courrier : Région Normandie • concertation RN13 – CS 50523 – 14035 Caen Cedex1**

0 805 294 455 Service & appel gratuits

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

- Les garants rédigeront un **bilan** portant évaluation du **déroulement** de la concertation et rapportant les **principaux arguments exprimés** et les **réponses** apportées par les porteurs de projet sur les questions mises en discussion.
- Ce bilan sera rendu **public** sur le site de la concertation, ainsi que sur ceux de la CNDP, des services de l'État, de la Région Normandie et de Sapn.
- Le **bilan des garants** s'ajoute au compte-rendu de la concertation préalable établi par les porteurs du projet. Ces derniers rédigeront également un **mémoire en réponse** au bilan des garants.

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

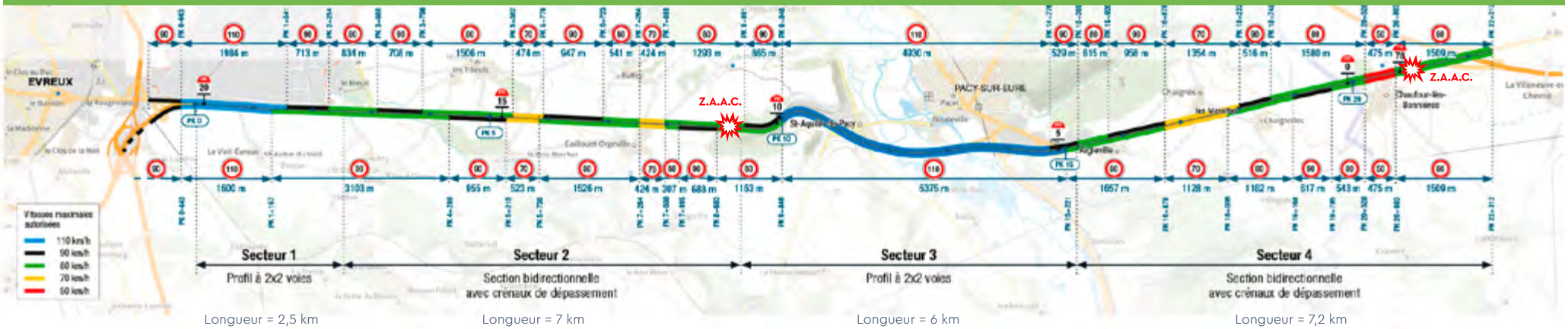
- **3 intercommunalités : Evreux portes de Normandie (EPN) / Seine Normandie Agglomération (SNA) / Communauté de Communes Portes d'Île-de-France (CCPIF)**
- **17 communes concernées plus directement par l'aménagement envisagé de la RN 13**

LA RN13 ACTUELLE

La RN 13 actuelle présente un profil en travers hétérogène avec des sections à 3 voies sur la plus grande partie de l'itinéraire, à l'exception de la déviation de Pacy-sur-Eure à 2×2 voies avec carrefours dénivelés (6 km) et de l'entrée d'Evreux à 2×2 voies avec carrefours à niveaux. L'hétérogénéité des caractéristiques de cette route ainsi que l'existence de nombreux accès directs lui confèrent un caractère d'insécurité avéré.
L'aménagement à 2×2 voies et la modernisation de cette section est un projet de longue date, dont les objectifs sont multiples, avec des enjeux importants en termes d'amélioration des conditions de sécurité et d'adéquation avec les trafics actuels.
Un diagnostic sécurité détaillé a été réalisé de juillet à septembre 2020. Il en ressort que le nombre d'accidents est supérieur à la moyenne nationale avec 33 accidents recensés entre 2014 et février 2020, comprenant 7 Tués, 28 Blessés Hospitalisés et 28 Blessés Légers. Les collisions majoritairement frontales sont graves dans 100% des cas et sont situés principalement dans les zones bidirectionnelles.

La RN 13 entre Evreux et Chaufour-lès-Bonnières est cruciale pour la desserte locale du territoire traversé et par ses fonctions de liaison économique d'une partie de la Normandie avec l'Île-de-France. Elle s'avère en effet indispensable à la mobilité quotidienne d'un territoire majoritairement rural où aucune alternative d'ampleur n'est envisageable à la voiture individuelle. Elle est également nécessaire pour conforter le développement économique du pôle d'Evreux.
La RN 13 est confrontée à de forts enjeux environnementaux et à une insécurité routière persistante. **Seul un aménagement cohérent de l'ensemble de son linéaire serait en mesure d'améliorer le cadre de vie des riverains et la sécurité de ses usagers ainsi que de réduire ses impacts actuels.**

La carte ci-dessous présente les différents secteurs, et notamment, leur profil, leur longueur, le trafic actuel, le nombre de carrefours, ainsi que les vitesses maximales autorisées et les deux zones d'accumulations d'accidents (Z.A.A.C.) décrites précédemment.



Longueur = 2,5 km
TMJA = 24 000 véh/j (deux sens)
3 carrefours dont 1 giratoire

Longueur = 7 km
TMJA = 20 000 véh/j (deux sens)
14 carrefours

Longueur = 6 km
TMJA = 18 000 véh/j (deux sens)
4 carrefours dont 3 dénivelés

Longueur = 7,2 km
TMJA = 13 500 véh/j (deux sens)
19 carrefours

LES OBJECTIFS DU PROJET

Faciliter les échanges **routiers** entre **l'ouest et l'est** de la **Normandie** et **renforcer l'attractivité d'Évreux Portes de Normandie** en améliorant sa liaison avec **l'Île-de-France.**

Améliorer significativement les conditions de **sécurité** et de **lisibilité** de l'itinéraire notamment par son **homogénéisation** et la **suppression** des **carrefours plans** et **accès directs**

Réduire fortement les impacts **environnementaux** (bruit, pollution, rejets d'eaux pluviales, ...) de l'infrastructure actuelle sur les **milieux naturels** et **humains**.

Dévier la commune de **Chaufour-lès-Bonnières**

PRENDRE EN COMPTE LE CADRE DE VIE DES HABITANTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Les principaux enjeux environnementaux ont été identifiés au cours des études amont. La future étude d'impact sur l'environnement proposera des mesures détaillées pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

UN RÔLE ESSENTIEL DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

L'activité agricole est source d'un important trafic sur la RN 13. Le projet devra tenir compte des enjeux liés à cette activité, en particulier les questions foncières (besoins d'emprises pour le projet), la desserte et les déplacements : accès aux parcelles, rétablissement de voiries et de chemins, itinéraires de substitution pour les engins agricoles.

LA SÉCURITE ROUTIÈRE

Le trafic reste dense et comprend une forte proportion de poids lourds, mélangé à la circulation agricole. La présence de nombreux carrefours et l'hétérogénéité de la configuration de la RN 13 actuelle est facteur aggravant de l'accidentalité. Le projet permettra d'améliorer les conditions de sécurité le long de l'itinéraire

UNE RICHESSE ÉCOLOGIQUE

Le territoire se caractérise par la présence de nombreux espaces naturels inventoriés pour leur intérêt, en particulier le bassin de l'Eure, et de continuités écologiques, c'est-à-dire de corridors empruntés par les animaux pour se déplacer.
Le projet cherchera à éviter les zones les plus sensibles dans les secteurs aménagés

LE BRUIT ET LA QUALITÉ DE L'AIR

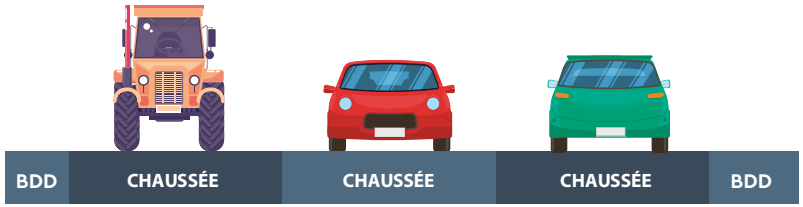
Au vu des mesures de bruit effectuées, l'itinéraire de la RN 13 n'apparaît pas comme une zone bruyante. Cependant, les niveaux de bruit sont importants tout le long de l'axe.
La qualité de l'air apparaît satisfaisante.
Ces enjeux devront être précisés dans la suite des études, une fois que les secteurs à aménager seront connus. L'effet de la déviation de Chaufour permettra un gain substantiel sur ces thématiques.

ZOOM SUR LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Au vu du contexte, des enjeux identifiés et des objectifs, plusieurs scénarios ont été élaborés afin d'y répondre au mieux tout en analysant l'ensemble des effets induits par ces aménagements.
Le périmètre de l'aménagement de la RN 13 s'étend ainsi :

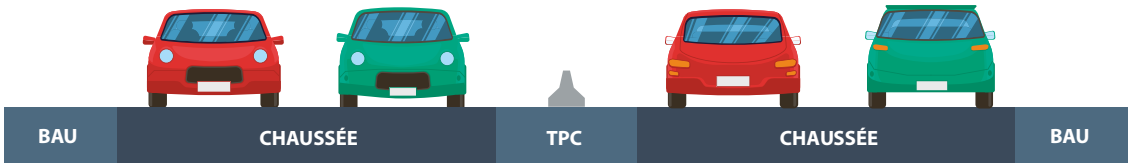
- À l'ouest : le projet inclut l'aménagement de l'échangeur du Coudray à Evreux.
- À l'est : par le raccordement sur l'A13 et le réaménagement de l'actuelle traversée de Chaufour-lès-Bonnières, et, en fonction des scénarios, une éventuelle déviation par un itinéraire spécifique.

Le Scénario dit « de référence » sert de référence de comparaison avec les 2 scénarios de projet. Son principe est de maintenir la configuration actuelle de la RN 13 en termes de largeur de ses voies et d'améliorer son fonctionnement au regard des enjeux décrits dans les chapitres précédents. Les profils en travers de l'aménagement seront ainsi conformes à la configuration actuelle.



▲ Profil en travers type de section bidirectionnelle avec créneau de dépassement du scénario de référence / Maintien de la plateforme existante

Les Scénarios de projet 1 et 2 présentent les variantes étudiées dans la mise à 2×2 voies complète de la RN 13. Leurs principales variations résident dans la création des échangeurs. Les deux scénarios de projet sont établis sur la base du tracé actuel de la RN 13 aménagé sur place. Ils réutilisent les deux sections existantes de 2×2 voies, d'une longueur cumulée de 9,4 km.



▲ Profil en travers type de section en 2×2 voies des scénarios de projet 1 et 2 / Aménagement en 2×2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire

RETROUVEZ LA PRESENTATION DETAILLÉE DES SCÉNARIOS DANS LE DOSSIER DE CONCERTATION ET SUR LE SITE DU PROJET :
RN13-EVREUX-CHAUFOUR.FR

Ces scénarios sont prolongés à l'Est par des 2 variantes de déviation de Chaufour-lès-Bonnières jusqu'au raccordement avec l'A13 : le barreau autoroutier (VA) avec une continuité autoroutière ou le contournement nord (VB) sans continuité autoroutière. Deux options ont été étudiées pour le barreau autoroutier (VA) pour son échangeur avec l'A13 : ¾ (VA.1) soit 3 mouvements possibles ou complet (VA.2) avec 4 mouvements.

BAU – BANDE D'ARRÊT D'URGENCE
Zone dégagée de tout obstacle, sur autoroute entre autres, et généralement bordée à l'extérieur d'une berme engazonnée. Réalisée pour permettre, en cas de nécessité, l'arrêt ou le stationnement des véhicules, cette zone correspond à la bande dérasée qui peut être rencontrée sur les autres types de routes.

BDD – BANDE DÉRASÉE DE DROITE
Partie d'accotement d'une route qui a été renforcée pour pouvoir supporter la charge d'un véhicule procédant à une manœuvre d'évitement ou bien à un arrêt d'urgence.

TPC – TERRE-PLEIN CENTRAL
Séparateur central entre les voies de circulation généralement de sens contraire, favorable en termes de sécurité routière.

LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

Le scénario de référence répond à la nécessité actuelle d'un aménagement en place de l'axe sur sa longueur de 23,5 km, d'un point de vue sécuritaire et environnemental. Il est **comparé aux deux scénarios de projet.**

La RN 13 génère un impact environnemental lourd sur le milieu naturel (collisions d'animaux, non-traitement des eaux de plateforme...) comme sur le milieu humain (points noirs bruits...). Elle s'avère non-conforme aux exigences actuelles.

La mise en sécurité en place de l'axe a été étudiée sur la base des diagnostics sécurité et environnementaux réalisés. Elle prend en compte le **maintien du trafic agricole** sur tout le projet.

Le Scénario de référence correspond aux résultats de cette étude et comprend les aménagements suivants :

- Aménagements de sécurité avec mise aux normes des carrefours et échangeurs existants
- Sécurisation des accès par la suppression de 18 carrefours, ainsi que l'augmentation de 20% de la longueur des créneaux de dépassement
- Mise en place ponctuelle d'itinéraires de substitution pour les circulations locale et agricole
- Réaménagement de la traversée de Chaufour-lès-Bonnières
- Insertion des modes actifs avec une piste cyclable longeant l'itinéraire et 3 aires de covoiturage
- Mise aux normes environnementales, notamment en matière de gestion de l'assainissement routier.

LES SCÉNARIOS DE PROJET

Le scénario de projet 1 comporte l'aménagement de **5 points d'échange**. La distance moyenne entre les échangeurs sur l'axe complet est de 3,5 km permettant une **excellente desserte du territoire traversé**.
Il comporte un **itinéraire de substitution** tout le long de l'itinéraire avec **3 franchissements** routiers supplémentaires, une **continuité cyclable sur 23,5 km** et **6 aires de covoiturage**.
Il prévoit également le réaménagement qualitatif de la **traversée actuelle de Chaufour-lès-Bonnières**. Ce scénario est compatible avec l'ensemble des variantes de sa déviation.

ZOOM SUR LA DÉVIATION DE CHAUFOUR-LÈS-BONNIÈRES

La réalisation d'un raccordement entre Chaignes et l'A13 au nord de Chaufour-lès-Bonnières constitue un élément de programme structurant de la modernisation et la mise à 2×2 voies de la RN 13. Le principal objectif de ce projet est de limiter le trafic dans la traversée de Chaufour-lès-Bonnières en assurant son report sur une nouvelle infrastructure. Pour cela, deux variantes sont étudiées :

- **Variante A** avec continuité autoroutière : la création d'un barreau autoroutier avec un nouveau point d'échange sur l'autoroute A13. Il permettrait aux usagers d'emprunter majoritairement un nouvel échangeur, ou de continuer à emprunter celui existant (n°15). Selon le report de trafic souhaité dans la traversée de Chaufour-lès-Bonnières, des aménagements pourraient être envisagés :
  - La réalisation d'un échangeur partiel (3 bretelles), ou complet (4 bretelles),
  - La fermeture d'une ou deux bretelles de l'échangeur n°15 existant pour favoriser le report de trafic recherché.
- **Variante B** sans continuité autoroutière : la création d'un contournement routier par le nord de Chaufour-lès-Bonnières qui se raccorderait à l'échangeur n°15 existant.

Le scénario 2 comporte l'aménagement de **2 points d'échange**. La distance moyenne entre les échangeurs sur l'axe complet est **de 7 km, dégradant la desserte du territoire traversé** par rapport au scénario 1. Le scénario 2 limite cependant les emprises sur le parcellaire agricole par rapport au scénario 1 avec un **gain de 5 ha**, de l'ordre de 8 %.
Il comporte un **itinéraire de substitution** tout le long de l'itinéraire avec **6 franchissements routiers supplémentaires**, une **continuité cyclable sur 23,5 km** et **3 aires de covoiturage**.
Il prévoit également le réaménagement qualitatif de la **traversée actuelle de Chaufour-lès-Bonnières**. Ce scénario est compatible avec 2 des 3 variantes de sa déviation, les VA.2 et VB, puisqu'il nécessite un échangeur complet.

LES SCÉNARIOS DE PROJET IMPLIQUENT LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RN 13 ACTUELLE SUR 19,2 KM.

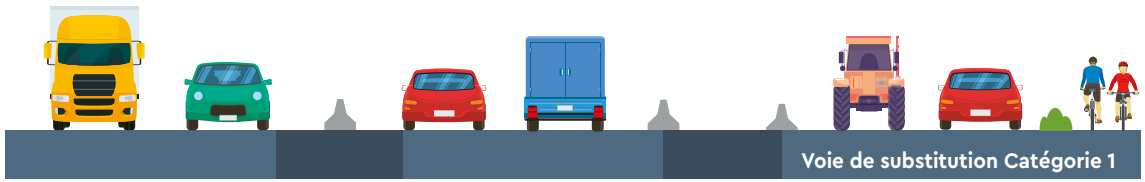
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES SCÉNARIOS

	SCÉNARIO DE REFERENCE MISE EN SÉCURITE ET MISE AUX NORMES SANS DÉVIATION DE CHAUFOUR-LÈS-BONNIÈRES	**SCÉNARIO 1** VARIANTE A OPTION 1 ASP 5 ÉCHANGEURS ET BARREAU AUTOROUTIER DIFFUSEUR 3/4	**SCÉNARIO 1** VARIANTE A OPTION 2 ASP 5 ÉCHANGEURS ET BARREAU AUTOROUTIER DIFFUSEUR COMPLET	**SCÉNARIO 1** VARIANTE B ASP 5 ÉCHANGEURS ET CONTOURNEMENT NORD DE CHAUFOUR-LÈS-BONNIÈRES	**SCÉNARIO 2** VARIANTE A OPTION 2 ASP 2 ÉCHANGEURS ET BARREAU AUTOROUTIER DIFFUSEUR COMPLET	**SCÉNARIO 2** VARIANTE B ASP 2 ÉCHANGEURS ET CONTOURNEMENT NORD DE CHAUFOUR-LÈS-BONNIÈRES
MONTANT	Entre 95 et 105 M€	Entre 245 et 260 M€	Entre 250 et 265 M€	Entre 245 et 260 M€	Entre 235 et 250 M€	Entre 230 et 245 M€
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS	Mise en sécurité et mise aux normes sans déviation de Chaufour-lès-Bonnières	Mise à 2×2 voies à 5 échangeurs avec barreau autoroutier et diffuseur à 3 mouvements	Mise à 2×2 voies à 5 échangeurs avec barreau autoroutier et diffuseur à 4 mouvements	Mise à 2×2 voies à 5 échangeurs avec contournement nord de Chaufour	Mise à 2×2 voies à 3 échangeurs avec barreau autoroutier et diffuseur à 4 mouvements	Mise à 2×2 voies à 3 échangeurs avec contournement nord de Chaufour
DÉVIATION DE CHAUFOUR-LÈS-BONNIÈRES	Pas de déviation	Déviation avec continuité autoroutière avec l'A13.	Déviation avec continuité autoroutière avec l'A13.	Déviation sans continuité autoroutière avec l'A13.	Déviation avec continuité autoroutière avec l'A13.	Déviation sans continuité autoroutière avec l'A13.
NOMBRE DE CARREFOURS AVEC LA RN 13	22	5			2	
TEMPS DE PARCOURS	18 minutes 30 sec.	14 minutes				
VITESSES LIMITES AUTORISÉES	50 70 80 90	90 110				
ACCÈS AUX VEHICULES LENTS SUR LA RN13 DONT ENGINS AGRICOLES	Accès autorisé	Mise en place d'itinéraires de substitution				
EMPRISES AGRICOLES CONSOMMÉES	35 à 45 ha	80 à 100 ha			75 à 95 ha	
MOUVEMENTS DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A13	Maintenus sur le diffuseur n° 15 existant	Echangeur neuf avec 3 mouvements sur 4	Echangeur neuf complet (4 mouvements)	Maintenus sur le diffuseur n° 15 existant	Echangeur neuf complet (4 mouvements)	Maintenus sur le diffuseur n° 15 existant

ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION POUR LES VÉHICULES LENTS LE LONG DE LA RN13 :

DANS LES SCÉNARIOS DE PROJET 1 ET 2 :

Ces itinéraires permettent la circulation des véhicules lents et sécurisent les mobilités douces (piétons, vélos, etc.)



LA COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Les deux scénarios de projet proposent un aménagement homogène et sécurisé. Ils **offrent des conditions de circulation optimales** qui se traduisent par un gain de temps de parcours de 25 % et une nette amélioration de l'accidentalité de l'ordre de 25 à 30 %. Ils ont un effet positif sur l'activité économique.

Le scénario de référence améliore certes la situation existante de la RN 13 et diminuera l'accidentalité en améliorant les conditions de visibilité et de perception des usagers. Cependant, **l'itinéraire reste toujours très hétérogène**. Par ailleurs, sécuriser l'itinéraire conduit à une dégradation perceptible des conditions de circulation avec **un allongement net du temps de parcours et une baisse de la vitesse moyenne**. Au niveau environnemental, il met en œuvre des mesures de protection de la ressource en eaux, prend en partie en compte les milieux naturels traversés, et prévoit des protections acoustiques. **Toutefois, la traversée de Chaufour-lès-Bonnières reste conservée avec ses nuisances actuelles.**

Les scénarios **de projet** ont un **effet plus positif sur le cadre de vie,** notamment du fait de la **déviation de Chaufour-lès-Bonnières** entraînant la suppression de l'essentiel des nuisances. **Sur les thématiques des milieux naturels et du milieu agricole, ils apporteront des mesures de réduction et de compensation plus fortes et plus appropriées** aux principaux enjeux : la reconstitution de la continuité des milieux naturels et une prise en compte globale des impacts sur l'activité agricole. Parmi les deux scénarios de projet, le scénario 1 d'aménagement sur place à 2×2 voies avec 5 échangeurs concourt à une meilleure desserte locale du territoire et présente les effets les plus positifs sur la qualité de vie. Il contribue également à la mise en place de nouvelles mobilités (covoiturage, vélo, transport collectif) pouvant offrir des alternatives à la voiture individuelle.

Impact très favorable	Impact favorable	Impact neutre	Impact défavorable	Impact très défavorable

Thématiques	Scénario de référence Mise en sécurité et mise aux normes sans déviation de Chaufour-lès-Bonnières	Scénarios de projet			
		Scénario 1 Variante A option 1 ASP 5 échangeurs et barreau autoroutier diffuseur 3/4	**Scénario 1** Variante A option 2 ASP 5 échangeurs et barreau autoroutier diffuseur complet	**Scénario 1** Variante B ASP 5 échangeurs et contournement nord de Chaufour-lès-Bonnières	**Scénario 2** Variante A option 2 ou Variante B ASP 2 échangeurs et barreau autoroutier diffuseur complet ou contournement nord de Chaufour-lès-Bonnières
Milieu physique – Eau					
Milieux naturels protégés					
Paysage et patrimoine					
Activités économiques					
Milieu agricole					
Cadre de vie et santé publique					
Accidentalité					
Conditions de circulation					
Desserte et conditions d'accès					

RÉGION NORMANDIE

PRÉFET DE LA RÉGION NORMANDIE
Liberté
Égalité
Fraternité

sapn

CONCEPTION/CRÉATION : EGIS ET **AGENCE DBCOM** / 03-2022