

DOSSIER : Saint Sébastien et la déviation Sud-Ouest

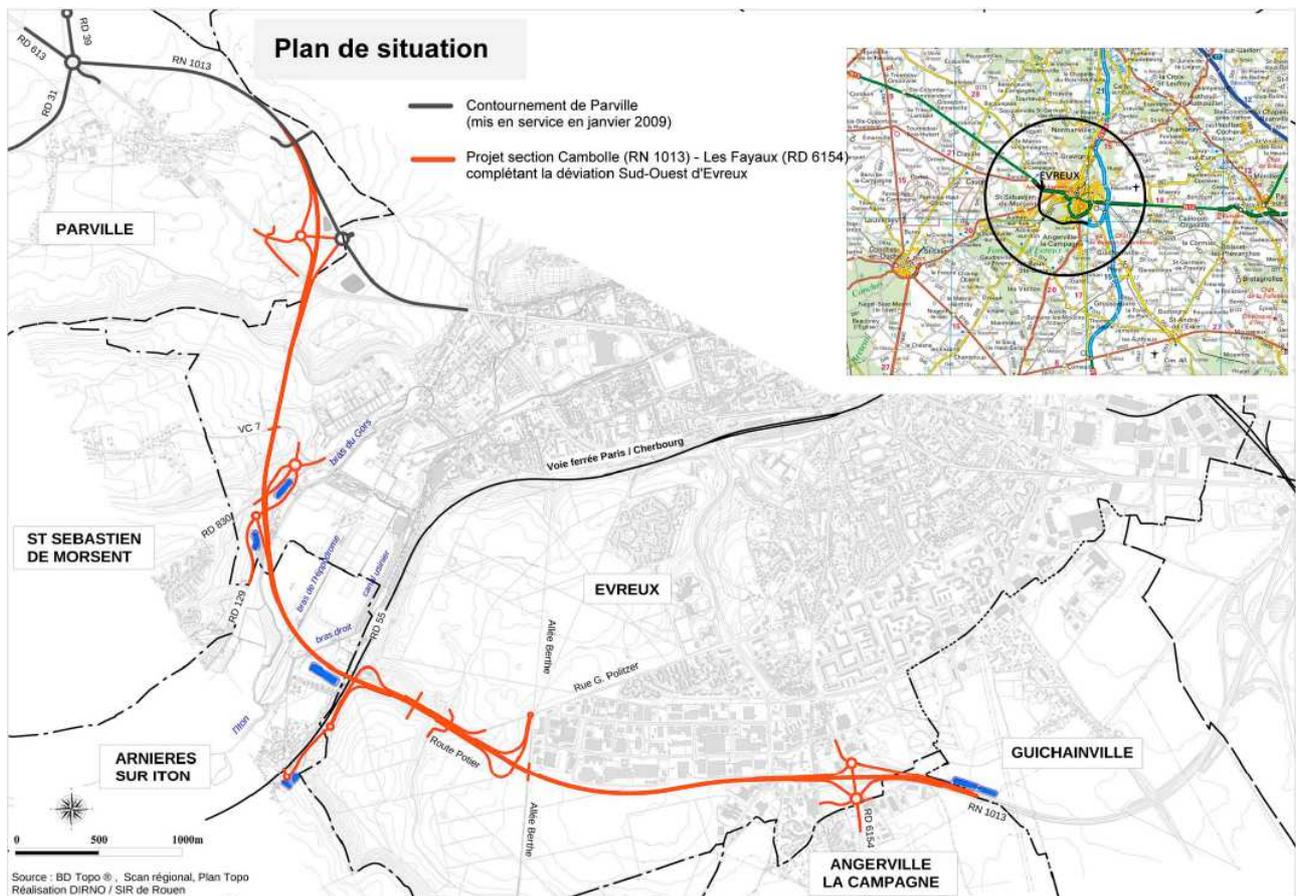
Nous vous proposons dans ce sujet de nous intéresser aux conséquences pour notre commune à terme lorsque la déviation Sud-Ouest d'Evreux (DSOE) aura été mise en service.

Précisons d'emblée que **notre propos ici n'est pas de nous prononcer pour ou contre la réalisation de cette infrastructure routière**, arlésienne attendue ou redoutée depuis plusieurs dizaines d'années.

Nous vous invitons à aller consulter au préalable le site du maître d'ouvrage, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, qui vous permettra en naviguant dans ses différents onglets de vous familiariser avec l'histoire et les principales caractéristiques techniques de cette opération, une des dernières de cette nature qui sera portée par l'Etat dans le département de l'Eure :

<https://www.deviation-evreux.fr/les-caracteristiques-generales/>

Vue générale du tracé complet de la DSOE



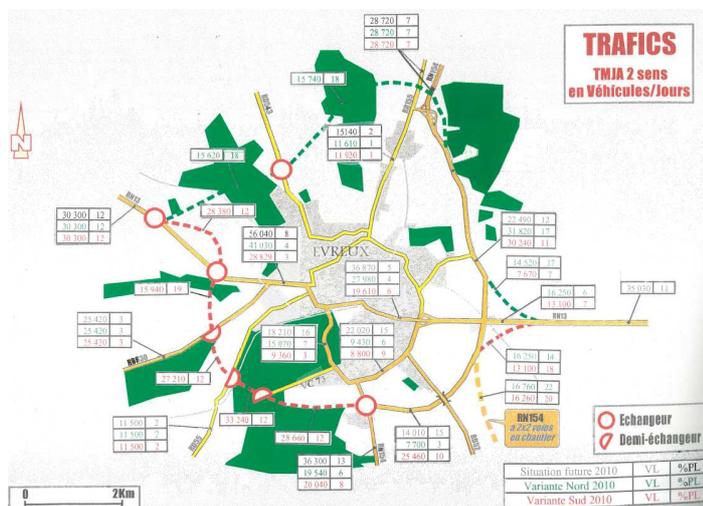
Un demi-échangeur sera créé pour assurer la jonction entre la déviation, la RD 830 et la RD 129 afin de permettre une desserte des quartiers ouest d'Evreux et Saint-Sébastien de Morsent.

Considérant qu'il s'agit d'une route express à 2 X2 voies avec une vitesse autorisée de 110 km/h, l'automobiliste usager empruntant la RD 830 qui traverse Saint-Sébastien retiendra en pratique :

- qu'il pourra partir directement depuis ce demi-échangeur vers Paris, et inversement y sortir vers Saint-Sébastien lorsqu'il arrive de Paris par la RN 13, sans avoir à traverser Evreux comme actuellement,
- qu'il pourra accéder à la zone commerciale Carrefour/le Long Buisson en 7 à 8 mn.

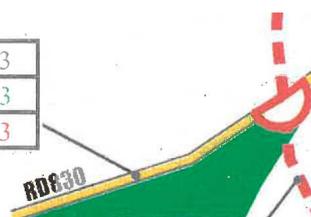
Reflexions sur le trafic

On rappellera l'estimation prévisionnelle du trafic réalisée en 1996, qui proposait une projection du trafic attendu en 2010 une fois la DSOE mise en service (l'optimisme régnait encore sur les délais de réalisation à cette époque...), extrait du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) présenté à l'enquête publique en 1999, document E page 83 ci-dessous :



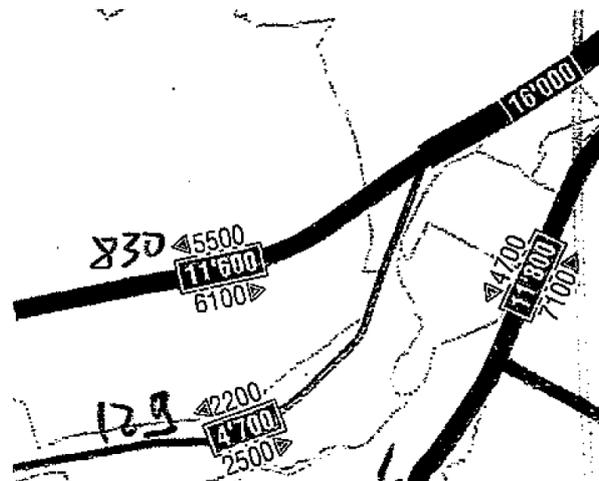
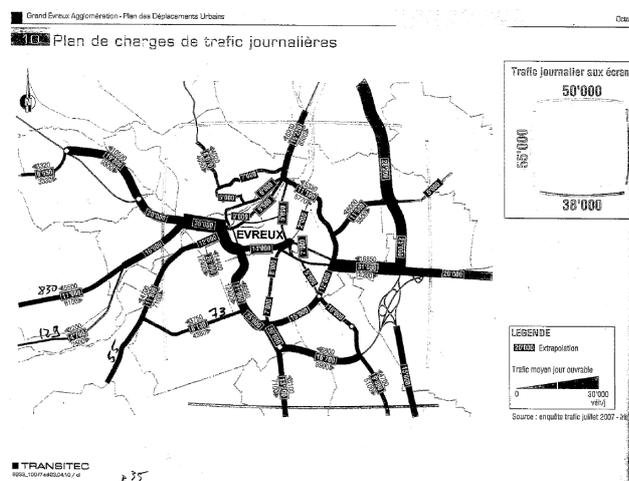
Situation future 2010	VL	%PL
Variante Nord 2010	VL	%PL
Variante Sud 2010	VL	%PL

25 420	3
25 420	3
25 420	3



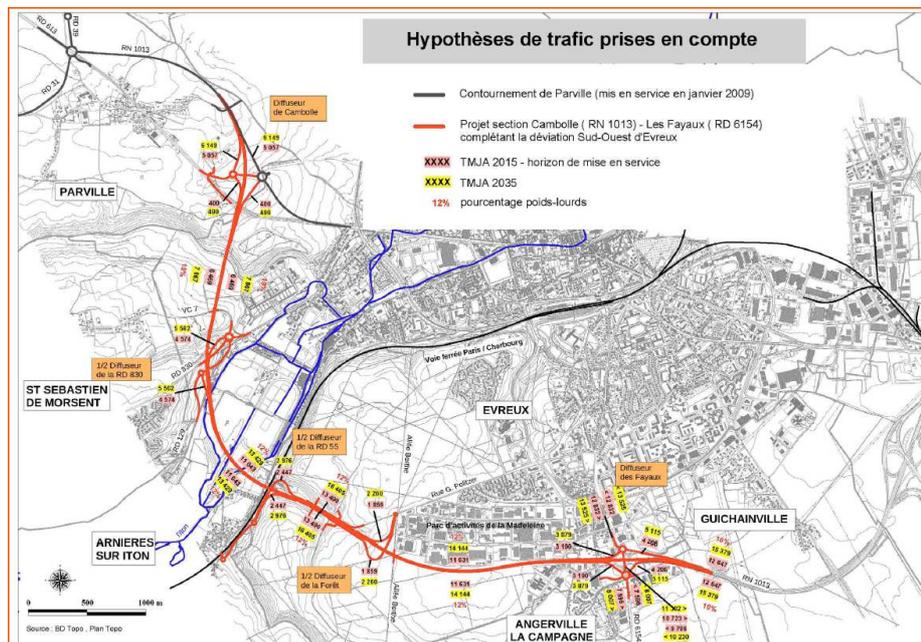
La DREAL prévoyait ainsi **25 420 véhicules par jour cumulé sur les RD 830 et 129 une fois la déviation réalisée**, dont 3 % de poids lourds (environ 760), alors que le trafic recensé en 1996 au même endroit sur la RD 830 n'était que de 16100 véhicules par jour (page 84 du document E).

Cette dernière estimation de trafic sans la DSOE correspond avec celle de l'étude réalisée 10 ans plus tard pour le plan de déplacement urbain d'Evreux en 2007, page 35 :

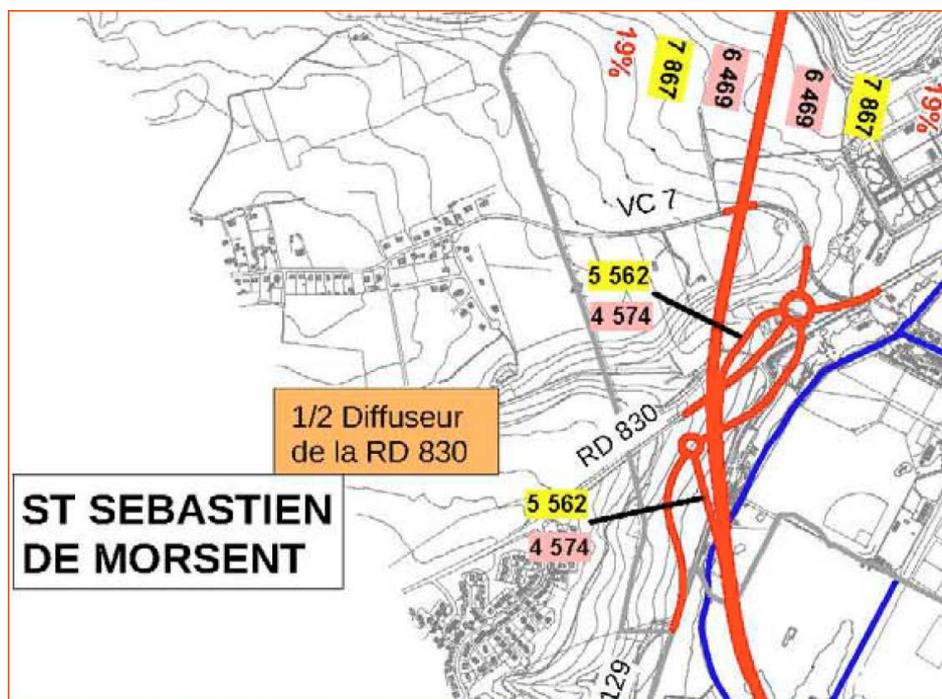


Le Sébamorsentin contemporain peut donc avoir une idée, si ces prévisions sont exactes et restent toujours d'actualité, de l'augmentation de trafic moyen prévisible une fois la DSOE mise en service : **de l'ordre d'environ 30 % de plus à partir de 2026 que celui d'aujourd'hui.**

Ces chiffres de trafic cumulé sur les RD 830 et 129 peuvent être mis en perspective avec ceux présentés en novembre 2012, page 77 dans le dossier « loi sur l'eau » mis à enquête publique, qui correspondent aux hypothèses de trafic prises en compte pour le calcul théorique des charges de pollution annuelle engendrée par la déviation.



Le zoom ci-dessous permet de visualiser le trafic attendu sur la déviation au niveau de l'échangeur de Saint-Sébastien et des liaisons avec les 2 ronds-points :



A plus long terme, l'automobiliste heureux et libre pourra également profiter de la mise à 2 x 2 voies de la liaison par la RN 13 entre Chauffour et Evreux, en 2031 si tout se passe selon les plans prévus, par exemple comme décrit en page 3 dans l'article de l'Eure Infos du 25 février 2020.

Donc en respectant les limites de vitesse et sans aucun feu rouge, on pourra relier le boulevard périphérique parisien/porte de Saint-Cloud au demi-diffuseur de Saint-Sébastien **en 90/100 mn.**

Restrictions d'accès aux usagers

Le classement de la future voie en **route expresse** n'est pas sans conséquences, comme le stipule l'article L151-1 du code de la voirie routière :

*« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et **qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.** »*

Comme souligné en page 3 dans le document G du de DUP de 1999 :

LES CONSEQUENCES DU STATUT DE ROUTE EXPRESS

En application de ce statut et pour assurer la sécurité des usagers et des riverains, les principales conséquences à en attendre sont les suivantes :

- Les propriétés riveraines de la déviation de l'agglomération d'Evreux par la R.N. 13 classée en route expresse ne jouiront plus du droit d'accès direct.
- A compter de la réalisation des travaux, la route expresse ne sera accessible qu'en des points aménagés à cet effet. La traversée de la route expresse sera possible au moyen de passages dénivelés.

L'accès de la route expresse sera interdit en permanence :

- aux piétons,
- aux cavaliers,
- aux cycles,
- aux animaux,
- aux véhicules à traction non mécanique,
- aux véhicules à propulsion mécanique non soumis à l'immatriculation,
- aux cyclomoteurs soumis à immatriculation,
- aux tricycles et quadricycles à moteurs,
- aux tracteurs et matériels agricoles ainsi qu'aux matériels de travaux publics visés à l'article R 138 du Code de la Route.
- aux véhicules automobiles ou ensemble de véhicules qui ne seraient pas par construction capables d'atteindre, en palier, une vitesse minimum de 40 km/h

A la lecture de ces interdictions, devons-nous nous inquiéter d'un effet de coupure entre Saint-Sébastien et Evreux par rapport à la situation actuelle ?

Le rétablissement des liaisons interceptées par la DSOE

En 1999 le document E relatif à l'étude d'impact prévoyait bien le **rétablissement des liaisons** interceptées par l'infrastructure routière, extraits ci-dessous page 111 :

L'origine du tracé de la déviation Sud-Ouest d'Evreux (variante Sud) se situe au droit du giratoire plan actuel de la déviation Sud-Est d'Evreux et de l'actuelle R.N. 154. Le tracé longe tout d'abord la zone industrielle de la Madeleine puis utilise l'emprise de la route Potier pour traverser la forêt d'Evreux. Le tracé passe sous la voie S.N.C.F. et la R.D. 55, puis traverse la vallée de l'Iton au Sud de l'hippodrome, en suivant le tracé courbe du bras Est de l'Iton. Le tracé franchit ensuite la R.D. 129, passe sous la R.D. 830, puis traverse perpendiculairement la vallée de la Queue d'Hirondelle. Enfin il contourne la commune de Parville par le Nord et se raccorde à la R.N. 13 Ouest, en amont du bourg de Parville et au droit de l'actuel carrefour R.N. 13-R.D. 39.

Plusieurs dispositifs d'échange sont prévus pour raccorder la déviation Sud-Ouest au réseau viarie existant. Ils seront aménagés avec :

- La R.N. 154 (diffuseur existant à aménager).
- La route Berthe (1/2 diffuseur dirigé vers Caen).
- La R.D. 55 (1/2 diffuseur dirigé vers Paris).
- Les R.D. 830 et 129 (1/2 diffuseur dirigé vers Paris).
- La R.N. 13 à Cambolle (diffuseur complet).
- La R.N. 13 à Parville (diffuseur complet).

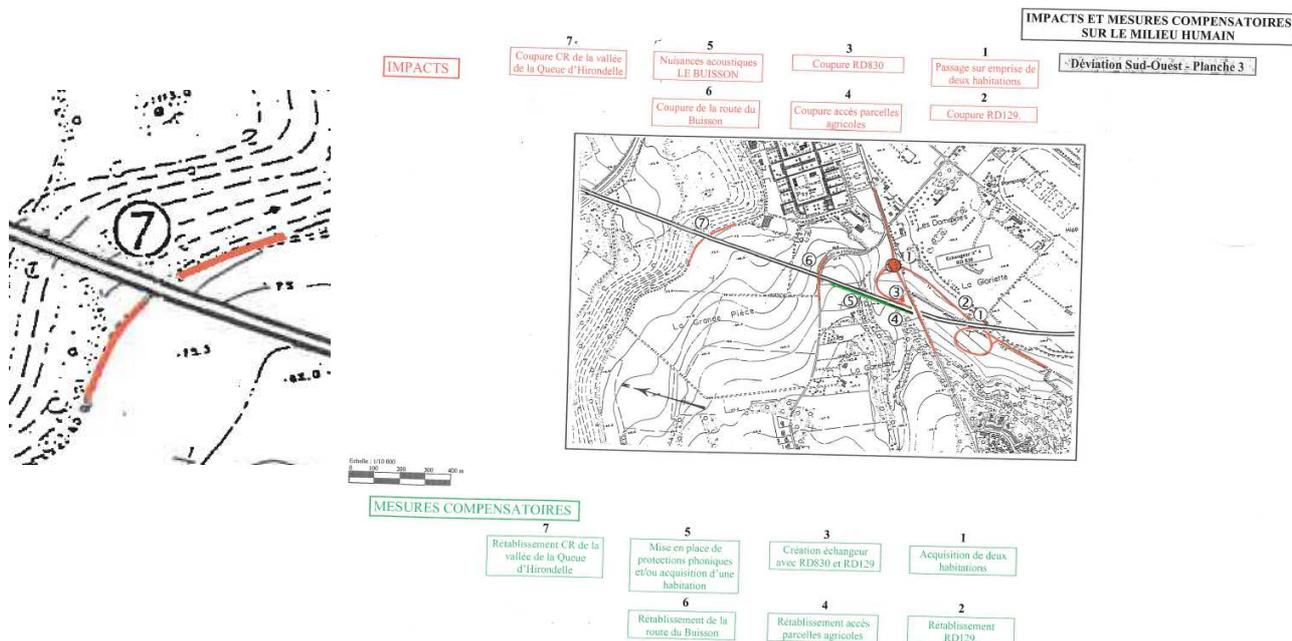
Le projet de déviation Sud-Ouest va couper plusieurs voies routières et chemins qui sont, d'Est en Ouest :

- La rue d'Avrilly non rétablie,
- La route Potier rétablie indirectement par l'intermédiaire de la déviation et de deux demi diffuseurs,
- La R.D. 55 rétablie en passage supérieur,
- La R.D. 129 rétablie en passage inférieur,
- La R.D. 830 rétablie en passage supérieur,
- La V.C. 7 (route du Buisson) rétablie en passage supérieur,
- Le Chemin Rural de la vallée de la Queue d'Hirondelle rétabli en passage inférieur,
- La V.C. 96 et le G.R. 222, rétablis par un passage supérieur,
- La R.N. 13 déclassée rétablie par un passage inférieur,
- La R.D. 39 rétablie par un passage supérieur.

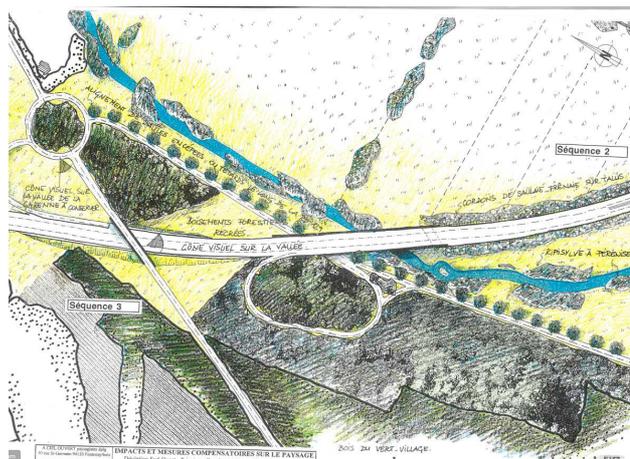
Le Chemin Rural de la Queue d'Hirondelle

Le lecteur Sébamorsentin attentif aura bien sûr immédiatement remarqué dans cette aride description administrative du projet que le rétablissement du chemin rural de la vallée de la Queue d'hirondelle devrait être **rétabli en passage inférieur** (sous la déviation pour être clair).

D'ailleurs, en page 150 du même document, **ce rétablissement est même identifié comme une mesure compensatoire**, il s'agit du **point 7** décrit ci-dessous :



On note au passage qu'il était bien prévu que la déviation passe **au-dessus de la RD 129**, ainsi que cela apparaît sans ambiguïté dans cette vue paysagère page 157 :



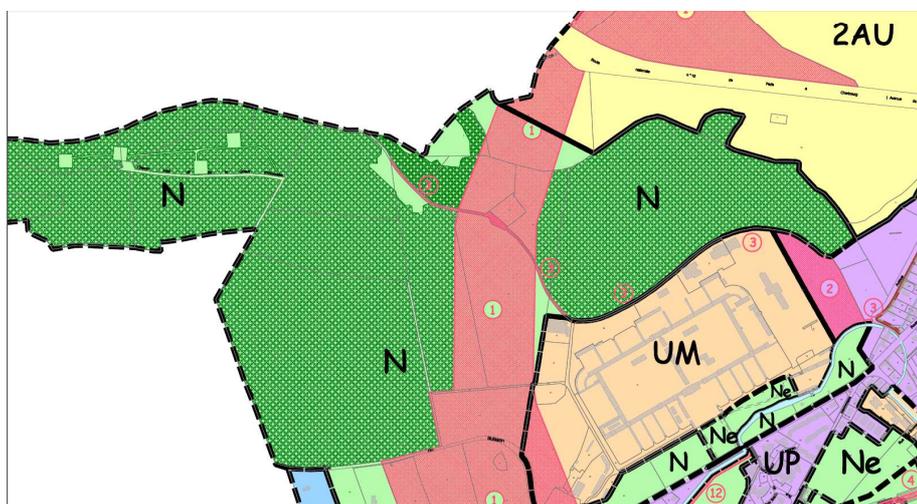
Notre artiste proposait également une vue bucolique du franchissement de la 2 X 2 voies par la RD 830, avec un cycliste descendant paisiblement depuis Saint Sébastien :



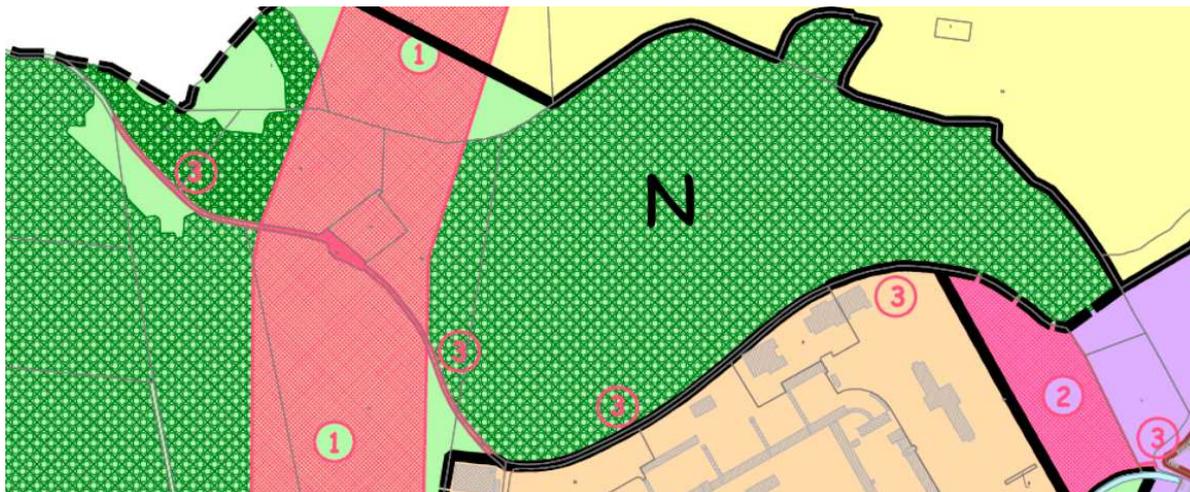
Enfin, le plan local d'urbanisme d'Evreux prévoyait alors le **maintien d'un emplacement n°3** dans son zonage d'alors, qui correspondait au maintien de ce chemin piéton à travers le fuseau foncier n°1 réservé à la DSOE ici figuré en rouge :

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

N°	VOCATION	BENEFICIAIRE
1	DEVIATION SUD-OUEST	ETAT
2	EXTENSION DU CIMETIERE DE NAVARRE	COMMUNE
3	CHEMIN PIETON CIMETIERE DE NAVARRE - QUEUE D'HIRONDELLE	COMMUNE

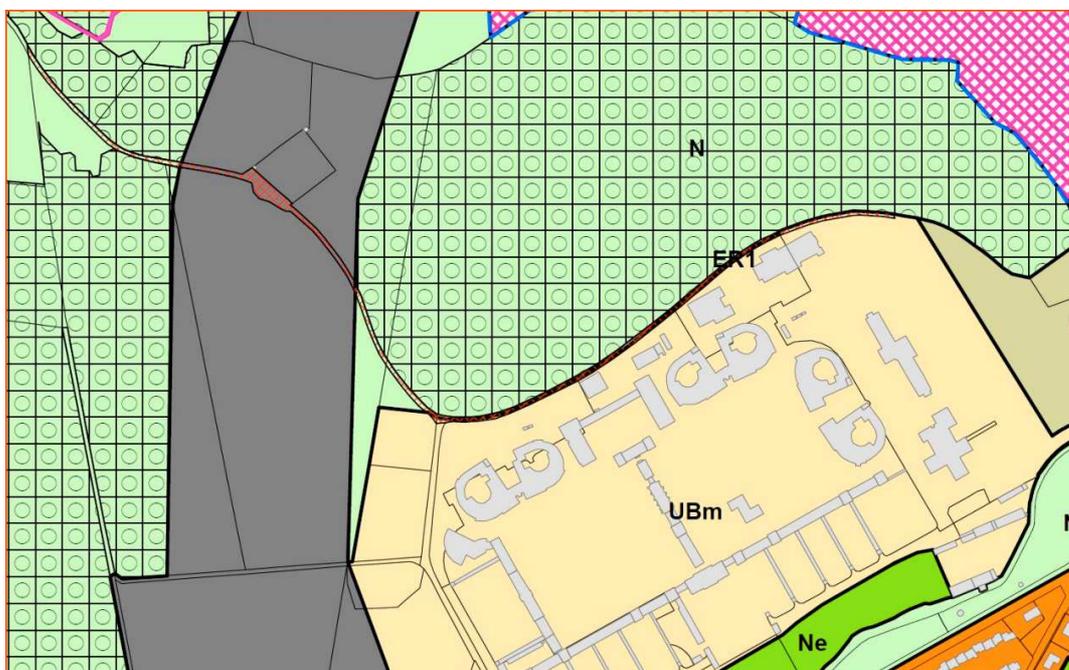


Le chemin rural correspond à l'emplacement réservé n°3



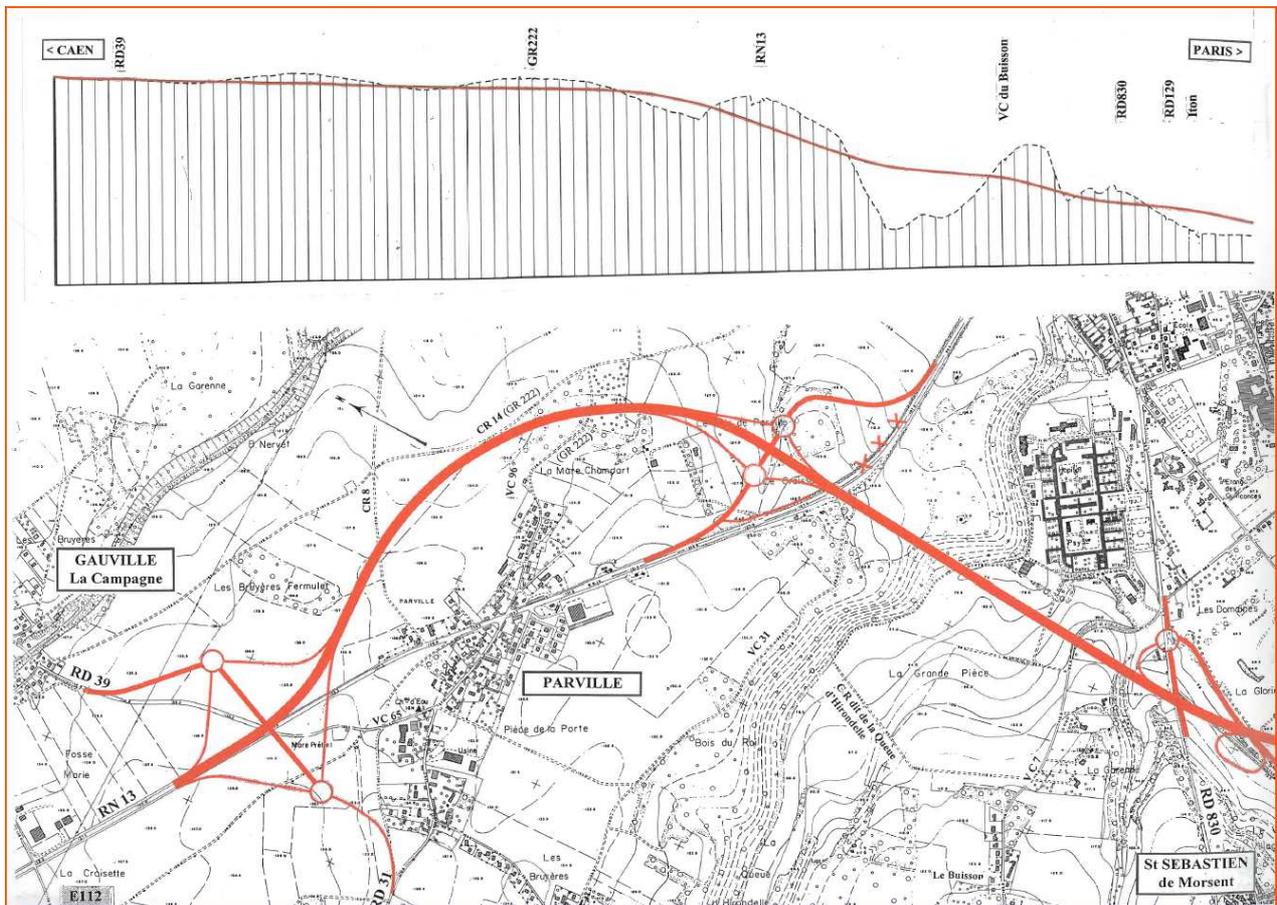
Cet emplacement réservé subsiste d'ailleurs toujours dans le zonage du PLUI-HD d'Evreux, désormais **référéncé ER1** à travers le fuseau foncier réservé à la DSOE ici figuré en gris :

Commune	N°	Désignation	Bénéficiaire	Surface (m²)
Evreux	1	Chemin piéton Cimetière de Navarre - Queue d'Hirondelle	EPN	5 250
	2	Promenades le long de l'Itton - Centre Ville	Commune	1 662
	3	Promenades le long de l'Itton - Saint Léger	Commune	6 055
	4	Promenade douce sur le bord de l'Itton	Commune	3 845
	5	Projet voie verte et raccordement avec le parking d'accueil	Commune	4 510
	6	Bretelle voie verte et pôle gare	Commune	1 475
	7	Raccordement voie verte et pôle gare	Commune	2 685
	8	Création d'une route forestière	Commune	15 160
	9	Elargissement de la rue du Faubourg Saint-Léger	Commune	330
	10	Création d'un bassin de gestion des eaux pluviales	Commune	11 170
	11	Voie nouvelle : rue Faubourg Saint Léger - Bois des Communes	Commune	49 450
	12	Elargissement du chemin de Garambouville	EPN	12 225

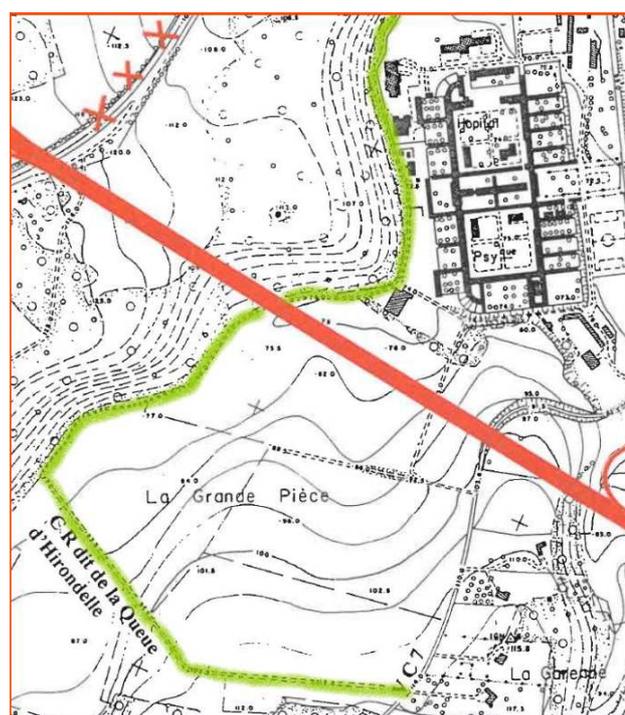


Pourtant, il ne correspond plus à la configuration retenue par le maître d'ouvrage routier.

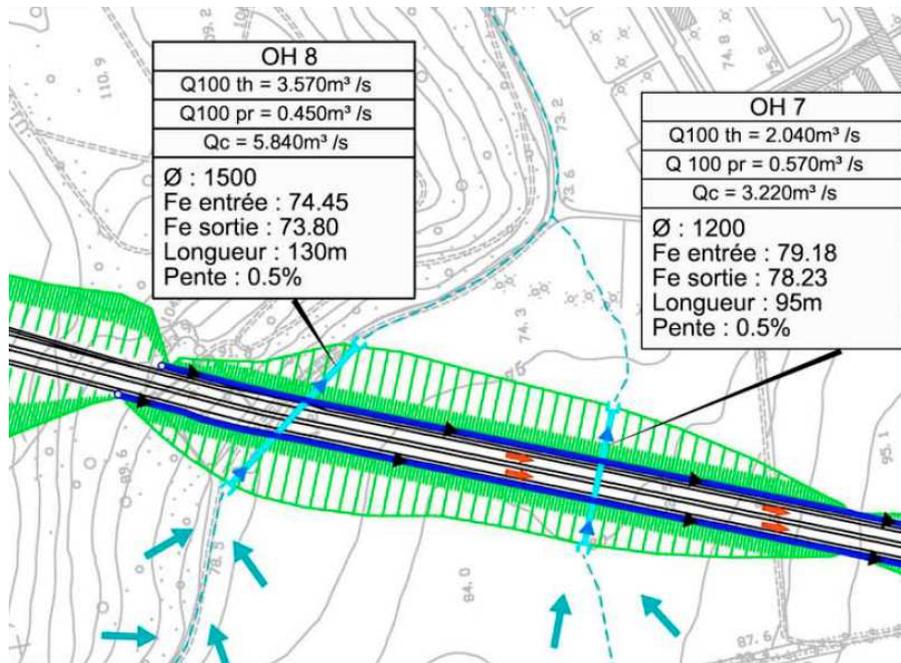
Sur cette vue en plan et en coupe, page 112 du document E d'étude d'impact en 1999, on constate que le profil de la chaussée va passer en remblai par rapport à l'altimétrie du terrain naturel sur plus de 20 mètres de hauteur au niveau de la traversée du vallon de la Queue d'Hirondelle :



Sur cette vue rapprochée du même document, l'interception par la plate-forme-routière du chemin rural (CR) figuré en vert dit de la Queue d'Hirondelle est parfaitement localisée dans le vallon :



Or, sur cet extrait du dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » mis à enquête publique en novembre 2012, page 96, **seule une buse** désignée OH 8 de diamètre 1500 mm est positionnée au droit du chemin rural de la Queue d'Hirondelle, et est destinée comme sa voisine OH 7 à **assurer uniquement l'écoulement d'eaux pluviales** provenant des ruissellements des bassins versants interceptés :



On peut comprendre que l'intention initiale de rétablir ce chemin rural de la Queue d'Hirondelle ait finalement été abandonnée, car cela aurait nécessité la réalisation d'un tunnel au gabarit piéton/cyclistes souterrain **de près de 90 mètres de longueur**.

Cette contrainte correspond à la **largeur approximative du remblai d'assise** de la plate-forme routière au droit de cette interception en fond du vallon, et un éclairage permanent aurait été indispensable pour garantir une traversée en toute sécurité.

Néanmoins, **il ne semble pas que la possibilité de solutions alternatives ou de compensation équivalente de fonctionnalité à un autre endroit ait été recherchée**, ce qui aura pour effet d'**interdire le franchissement piétonnier et éventuellement à vélo sur ce secteur** : il y aura un **cul-de sac des 2 côtés du remblai**, sauf à tenter une traversée de la buse avec une lampe torche...

Le maire d'Evreux avait formulé cette remarque dans son avis en date du 28 septembre 2012, qui a été joint au rapport du commissaire-enquêteur du 13 février 2013, mais qui est restée sans suites :

Pièce N°1

Point n°3 : Maintien des traversées sur le parc de Navarre et le site de la Queue d'hirondelle

Le dossier prévoit de réaliser un petit viaduc dans l'axe du parc de Navarre, principalement pour permettre aux eaux de crue de l'Iton de pouvoir traverser la déviation. Cet ouvrage pourrait assurer une seconde fonction : permettre le rétablissement des usages de part et d'autre de la déviation.

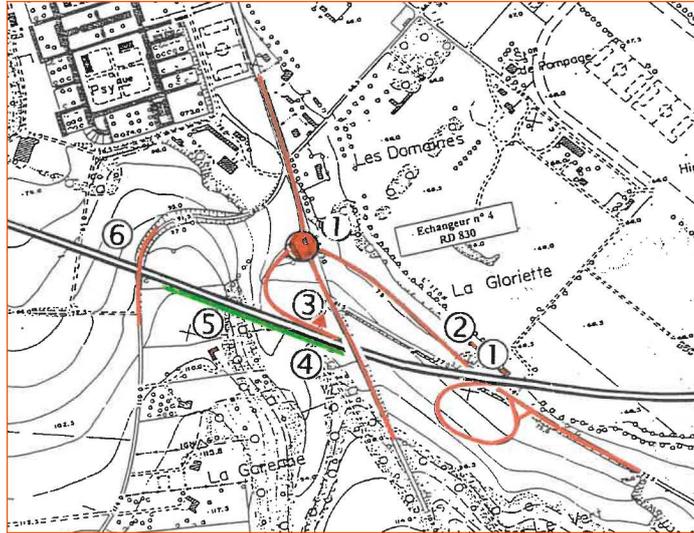
Concernant le site de la Queue d'Hirondelle, une solution devrait permettre au fond de cette vallée sèche, la circulation des eaux de ruissellement et le rétablissement des usages actuels de part et d'autre de la déviation, dont : la desserte forestière, la circulation des engins d'entretien des plantations, les circulations piétonnes et cyclables.

Il est à remarquer que le chemin existant au fond de la vallée de la Queue d'Hirondelle se prolonge sur la commune d'Evreux par un emplacement réservé au PLU pour permettre une desserte piétonne et cyclable entre Evreux (quartier de Navarre) et la surface boisée.

La VC 7, la RD 830 et la RD 129

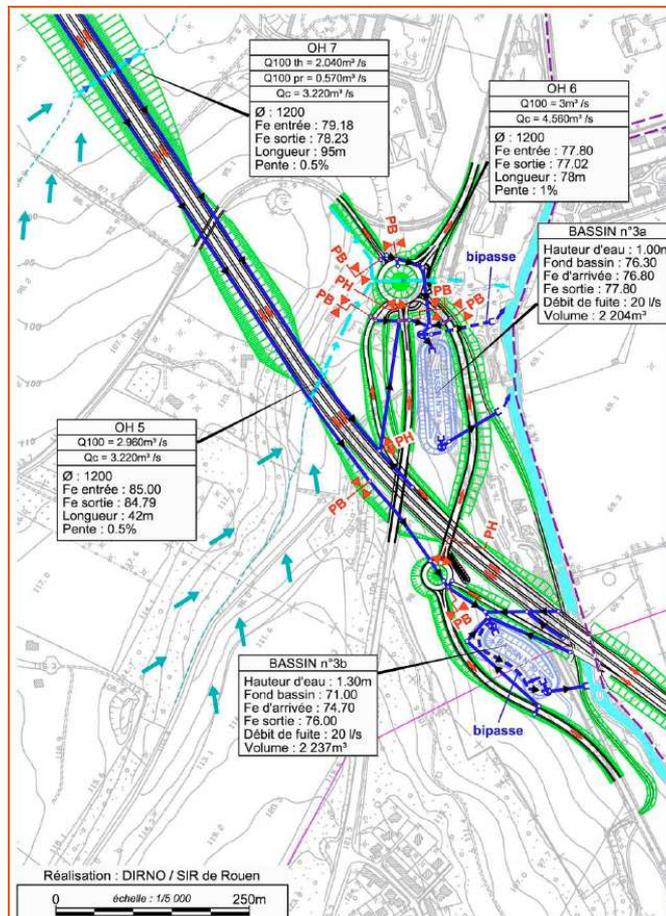
Axe principal qui traverse Saint-Sébastien, la RD 830 va être **rétablie en passage supérieur**, c'est-à-dire par un pont passant au-dessus de la 2 X2 voies, comme la VC 7.

Il en est de même pour la RD 129 qui assure la liaison en vallée de l'Iton vers Arnières-sur-Iton et la Bonneville-sur-Iton, mais en 1999, il était prévu un rétablissement en passage inférieur, comme figuré sur le plan ci-dessous extrait du document E d'enquête publique de DUP en 1999 :



La configuration initialement envisagée du demi-diffuseur été modifiée en raison des conditions de traversée de la vallée de l'Iton par la plate-forme routière, notamment au niveau du profil en long du viaduc qui enjambera le bras dit du Gors et de la mise en oeuvre de l'assainissement pluvial.

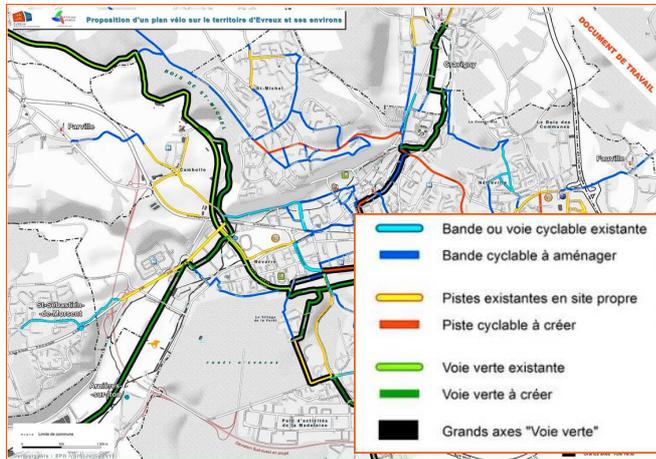
On constate sur le plan ci-dessous, **extrait du dossier « loi sur l'eau »** présenté à l'enquête publique en novembre 2012, que les caractéristiques de cet échangeur ont sensiblement évolué :



Le dossier « loi sur l'eau » de 2012 **était muet** sur cette question des rétablissements piétonniers et cyclistes.

Les documents disponibles sur le site EPN relatifs au « plan vélo » ne sont pas d'un grand secours non plus pour qui souhaite s'informer des perspectives sur ce sujet :

<https://www.evreuxportesdenormandie.fr/1859-plan-velo.htm>



Lors de l'enquête publique en 2012, cette question n'apparaît pas dans les documents mis en consultation, ni dans le rapport du commissaire-enquêteur.

La liaison entre Evreux et Saint-Sébastien serait-elle donc oublié de tous ?

Et bien non, pas tout à fait, car le Conseil Général avait bien envisagé de financer **un programme de « liaison douce »** dont le communiqué de presse ci-dessous rappelle le principe consistant à créer une voie verte distincte d'une piste cyclable :

Commission permanente de décembre 2012

DÉPARTEMENT DE
L'EURE

Projet de liaison douce entre Evreux et Saint-Sébastien-de-Morsent

Le Département de l'Eure va signer une convention avec la commune de Saint-Sébastien-de-Morsent et le Grand Evreux Agglomération (GEA) pour réaliser l'aménagement de la liaison douce le long de la RD 830, entre les communes d'Evreux et de Saint-Sébastien-de-Morsent. Le Département s'engage à verser 100 000 € au GEA.

Les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison douce consistent à :

- créer une voie verte de 3 m de large sur l'emprise d'un chemin rural entre la section comprise entre le carrefour avec la RD 129 et le giratoire d'accès à la ZAC du Vallon Fleuri
- créer une bande cyclable de 3 m de large sur le trottoir, à l'approche du giratoire d'accès à la ZAC du Vallon Fleuri, le long de la RD 830 dans le sens Evreux.

"Nous soutenons ce projet, indique Jean Louis Destans, président du Conseil général de l'Eure, car il est conforme aux préconisations de notre "plan climat départemental" visant à lutter contre le réchauffement climatique. Je rappelle à cet égard que nous agissons dans ce cadre à la fois sur la maîtrise énergétique dans les bâtiments, les équipements publics et les logements, ainsi que sur la production d'énergies renouvelables à partir des ressources naturelles et agricoles du département."

Les liaisons douces

Les liaisons douces permettent aux modes doux (non motorisés) de relier différents points de la ville. Une rue piétonne est typiquement une liaison douce. Une « zone 30 », où les voitures circulent maximum à 30 km/h, est très complémentaire des liaisons douces.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Seule la voie verte a été réalisée, et ayant été goudronnée, à fini par être assimilée par EPN à une voie cyclable existante comme vu plus haut, la bande cyclable sur trottoir n'a jamais vu le jour.

On rappellera juste que les aménagements dits en « **modes doux** » concernent en particulier les personnes à mobilité réduite et les piétons de manière générale ainsi que les cyclistes et autres usagers d'engins de toute sorte non-motorisés comme les rollers ou skateboards des « d'jeuns ».

La question des trottinettes électriques est d'ailleurs venue récemment perturber quelques certitudes en la matière et devra être prise en compte à l'avenir.

Tous ces usagers variés doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité, de manière confortable et bénéficier d'accès aisé sur la voirie et aux équipements publics.

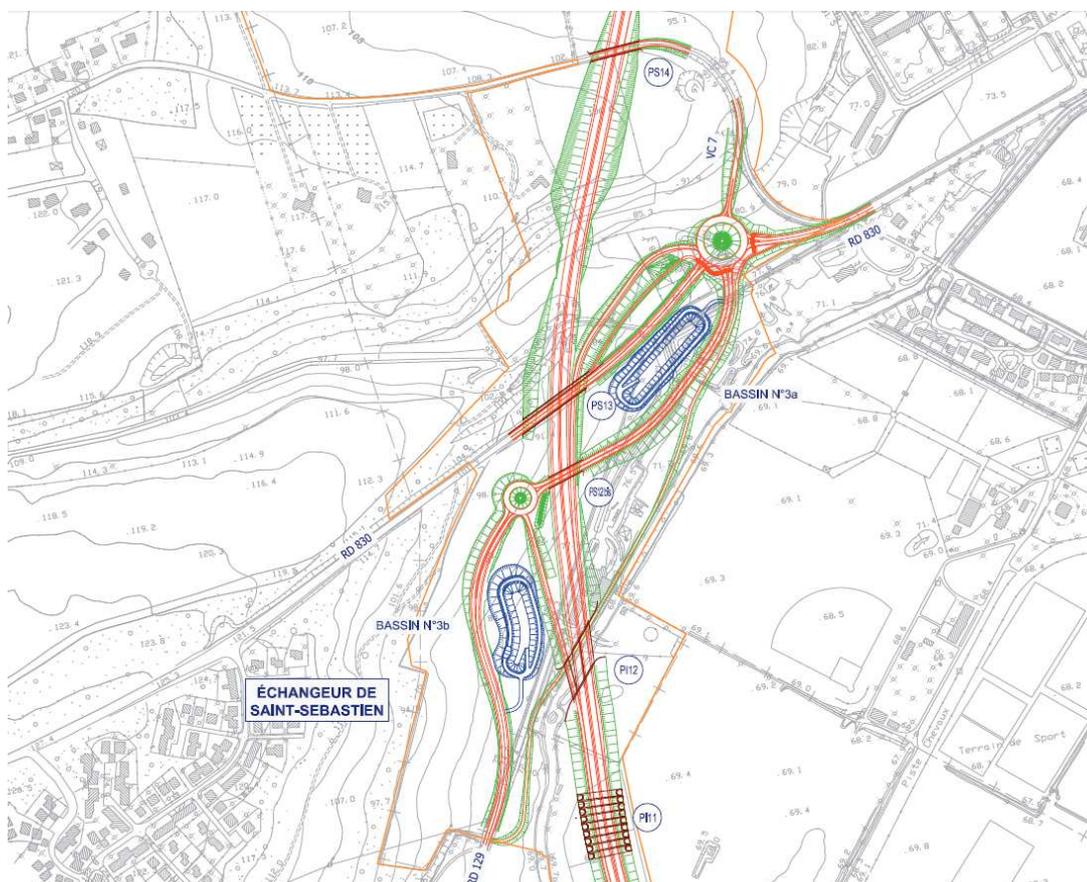
Leur mise en œuvre de modes de transports doux suppose une politique volontariste en leur attribuant davantage d'espace public, mais avec une réflexion en amont qui soit partagée avec les autres usagers, au premier rang desquels les automobilistes, mais également les transports collectifs, les systèmes de covoiturages avec des aires réservées, etc...

Sur ce dernier point, la municipalité a engagé un effort louable qui doit être porté à son crédit :

<https://www.evreuxportesdenormandie.fr/39-mobilites-douces.htm>

Revenons à l'avenir des liaisons douces Sébamorsentines une fois la DSOE mise en service.

Ce plan répond à une partie de notre questionnement sur ce point, et confirme qu'a priori, un passage pour les piétons et les cycliste est bien prévu par la DREAL :

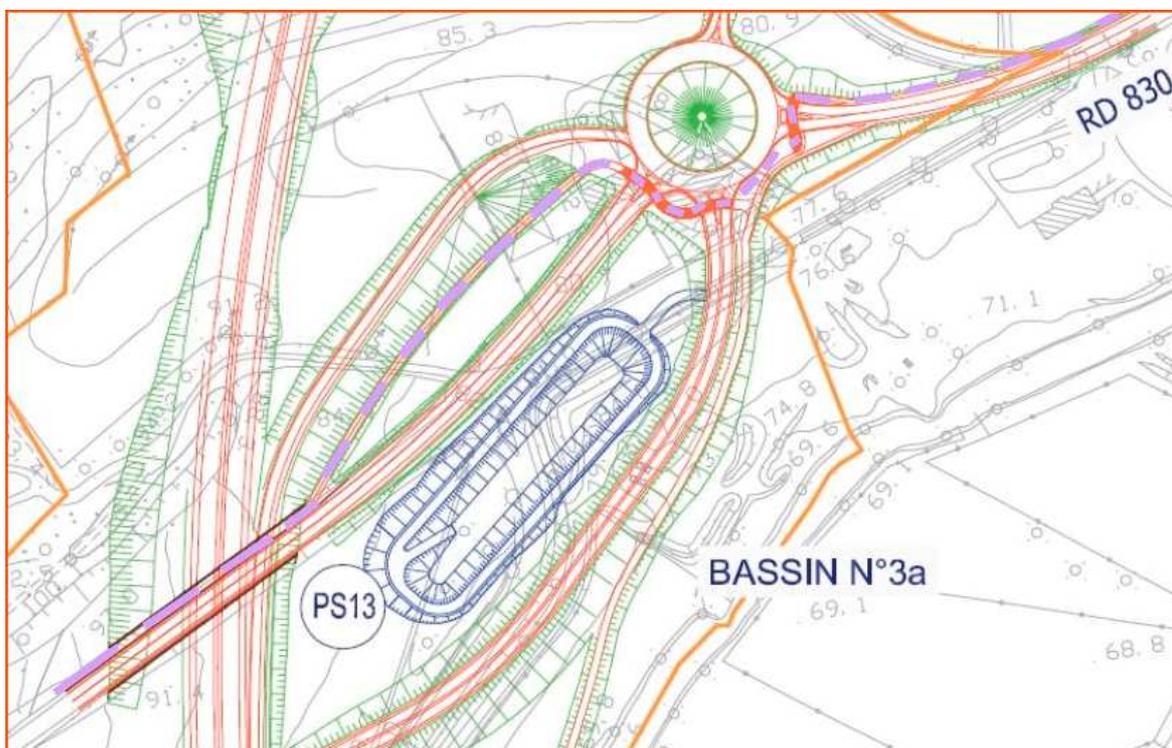


D'après ce document :

- Sur le pont du rétablissement de la RD 830, dénommé PS 13, une voie semble prévue du côté de la chaussée dans la direction Evreux/Saint-Sébastien.

Il y aurait ensuite une voie dédiée aux piétons et cyclistes entre ce pont et le rond-point qui desservira aussi la VC 7, **figurée en pointillés de couleur mauve**.

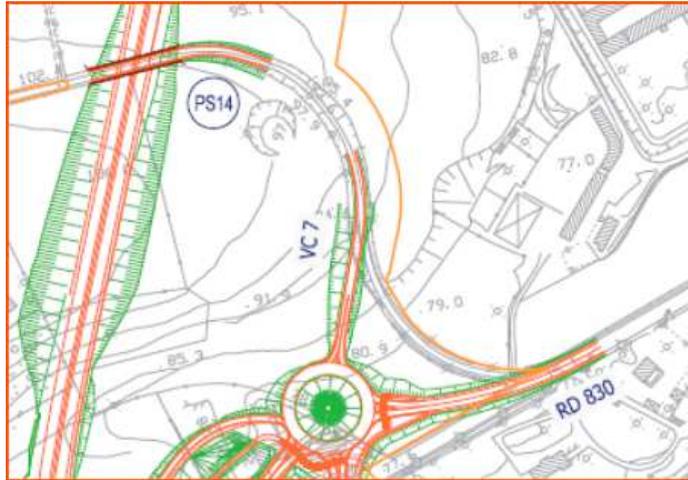
Mais on ignore si la liaison avec le rond-point implanté qui dessert la zone du Vallon Fleuri se fera en repiquant sur le tracé la piste cyclable existante, ou en longeant la RD 830 parallèlement à la chaussée pour rejoindre le tronçon de trottoir existant en attente.



- Pour la RD 129, le rétablissement en passage inférieur par un pont dénommé PI 12 sous la plateforme à 2 X 2 voies comprendrait également une voie dédiée aux piétons et cycliste, également figurée ci-dessous **en pointillés de couleur mauve**, qui tangenterait le bras du Gors de l'Iton en traversant l'emprise de l'ancienne ferme Lambert avant de rejoindre le rond point de la RD 830.



- Enfin pour la VC 7, le rétablissement par franchissement en passage supérieur dénommé PS 14 ne semble **pas accompagné d'une voie pour piétons et cyclistes**, la présence éventuelle d'un trottoir sur le pont et longeant la chaussée n'est pas clairement visible non plus.



Quelques données à avoir en tête relatives aux modes de déplacements doux

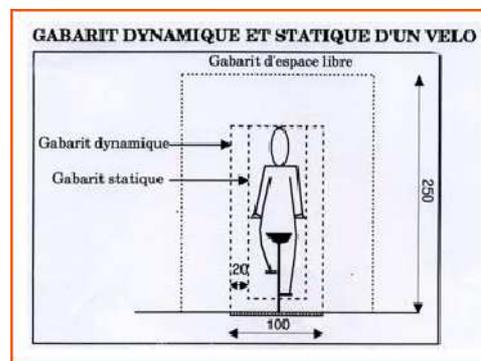
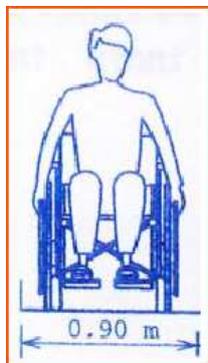
On rappelle que le **gabarit statique** des piétons est de **0,7 mètre**, leur hauteur de regard est portée à 1,6 mètre, leur visibilité est à préserver entre 0,7 mètre et 2,30 mètres.

Le **gabarit dynamique** d'une personne à mobilité réduite est **de 0,9 mètre**.

Pour les vélos, le **gabarit statique** standard d'un cycliste est de **0,6 mètre**.

Le **gabarit dynamique**, en d'autres termes, lorsque le cycliste est en mouvement est **de 1mètre**, soit une variation de 0,6 mètre à 1mètre.

La hauteur de regard des cyclistes est portée à 1,5 mètre.



- La **piste cyclable** est un aménagement de voirie dédié exclusivement aux cyclistes, séparée de la chaussée routière par une délimitation physique infranchissable (bordure de béton, barrière, aménagement paysager, fossé...), il existe différentes variantes.

La largeur minimum d'une piste cyclable standard est de 1,5m hors marquage en unidirectionnel, et en bidirectionnel, la **largeur minimum est de 2,5m à 3m** (secteurs plus urbains), hors marquage.

- La **bande cyclable** est une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies, elle est délimitée par une ligne de peinture discontinue.

Elle doit avoir une **largeur de 1,50 mètre** (1,25 mètre minimum, de manière ponctuelle).

- **L'espace cyclable partagé** correspond à la partie cyclable du trottoir lorsque celle-ci est séparée de la partie piétonne par un marquage (ligne continue) ou différenciée par un revêtement distinct.

Les largeurs sont les mêmes que pour une piste cyclable sur chaussée, avec un écartement de la bordure de chaussée de 0,50 m. au minimum, **l'emprise minimale est de 3,40 m**.

Niveau acoustique et zone de bruit

Des mesures acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact destinée à l'enquête publique de la DUP en 1999, page 142 du document E pour ce qui concerne Saint-Sébastien, reproduite ci-dessous.

Les résultats d'émissions sonores alors que la DSOE serait mise en service **sans mise en place de protections** contre les nuisances sont figurés ci-dessous :

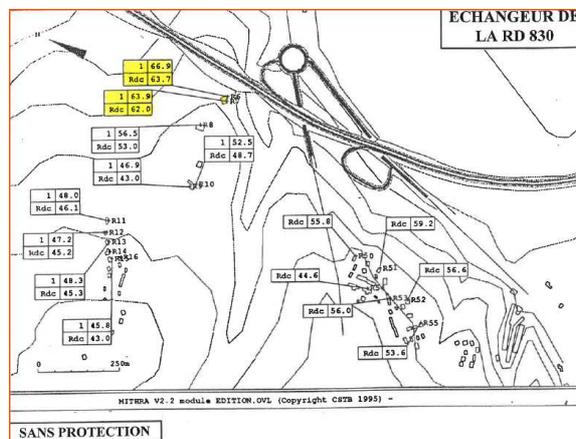
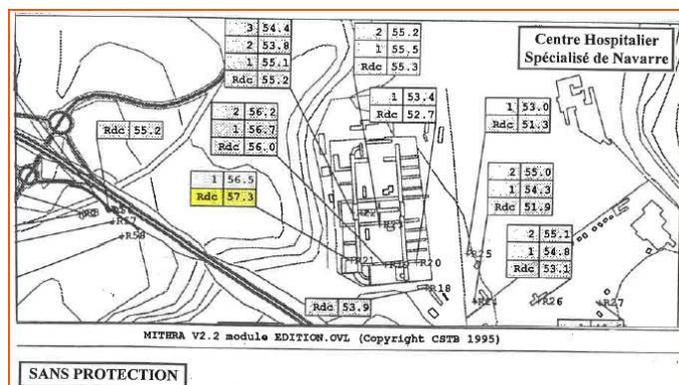
Echangeur avec la R.D. 830

Une habitation située en flanc de coteau de la Garenne surplombe l'échangeur et connaît des niveaux supérieurs à 60 dB(A). Une protection importante à la source permet de ramener les niveaux autour de 60 dB(A), mais le renforcement de l'isolement acoustique de façade paraît nécessaire.

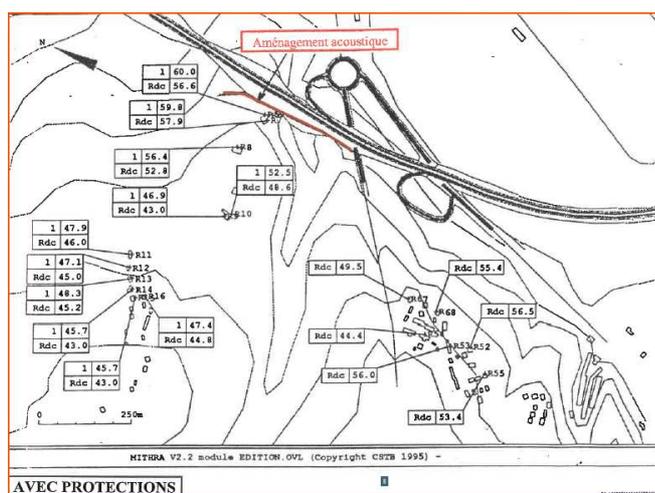
L'achat de l'habitation sera proposé au propriétaire.

Le Centre Hospitalier Spécialisé de Navarre

Le Centre Hospitalier Spécialisé de Navarre est situé à proximité du tracé de la déviation Sud-Ouest d'Evreux (200 m pour le point le plus proche). La contribution sonore maximum admissible de l'infrastructure pour ce type d'établissement de santé est de 60 dB(A) pour le LAeq (6h-22 h) référence diurne retenue comme la plus contraignante. Pour les salles de soins et salles réservées au séjour des malades, ce niveau est abaissé réglementairement à 57 dB(A). Le seul point supérieur à ce dernier seuil reste inférieur à 60 dB(A) et ne correspond ni à une salle de soin ni à une salle réservée au séjour des malades.



Au vu de ces résultats, il était donc proposé **un seul aménagement acoustique** tel que représenté ci-dessous pour respecter le niveau de 60 dB(A) :



Considérant l'amélioration technologique des systèmes de mesures des émissions sonores depuis plus de 20 ans, il serait logique que des mesures récentes du bruit, **sans déviation en service**, soient réalisées dans le cadre de la nouvelle demande d'autorisation environnementale mise à jour et permettent ainsi de confirmer ou d'adapter les mesures de protection acoustique.

Il faut également noter la création en 2008/2009 de l' I.M.P (Institut Médico-Pédagogique) "Julie CORALLO", Route de Buisson Saint Jean, qui a été alors averti de la proximité du tracé de la DSOE et de la nécessité de prendre en compte les nuisances sonores qui seront engendrées suite à sa mise en service.



La même remarque vaut pour le C.H.S de Navarre, même s'il est implanté sur Evreux, mais qui a sensiblement été modifié en 2010/2011, avec la construction de 14 unités d'hébergement et la réhabilitation de bâtiments existants.

La question de la circulation durant les travaux

Les services routiers disposent de la technicité et de l'expérience requises pour intégrer dans leurs projets, dès la conception, la phase travaux et les mesures à prendre pour minimiser les gênes que peuvent occasionner des chantiers, surtout de cette ampleur avec construction d'ouvrages d'art, déplacements de routes existantes, etc...

Le maintien des conditions de la circulation et des transports en communs dans des conditions similaires à ceux du trafic actuel est un objectif au respect duquel les Sébamorsentins seront très sensibles lors de la mise en place des différents chantiers.

La communication envers les usagers pour que cette phase de transition se passe sans problème est de l'intérêt de tous, et il est légitime d'être informés à l'avance des travaux.

La gestion et la résorption des embouteillages en fonction des horaires et des pics des flux automobiles durant les jours ouvrés constituera un indicateur pertinent.

Il n'y aura pas que des automobilistes à prévenir...

Et dans 10 ans, 20ans, 30 ans ?...

Les conséquences socio-économiques pour Saint-Sébastien de la mise en service de la DSOE, qui est à ce jour envisagée pour 2026, sont encore difficilement mesurables.

Il est probable que le fait de **relier l'Est à l'ouest d'Evreux en moins de 10 mn sera à terme générateur d'une augmentation de la population, accompagnée d'une forte pression foncière et immobilière .**

Nos propositions relatives à la déviation Sud-Ouest d'Evreux

1) Prendre contact directement avec la DREAL de Normandie pour une réunion de travail destinée à lui permettre de nous faire part de ses éléments de réponse au regard des points que nous venons de passer en revue.

Il n'est pas nécessaire d'attendre l'enquête publique à venir d'ici la fin de l'année dans le cadre de la nouvelle autorisation environnementale pour engager cette démarche.

2) Rendre compte aux Sébamorsentins de ces éléments de réponse et leur permettre de poser des questions supplémentaires s'ils le souhaitent, puis en faire part à la DREAL dans le cadre d'un **échange constructif et continu** à maintenir régulièrement jusqu'à la mise en service de l'infrastructure.

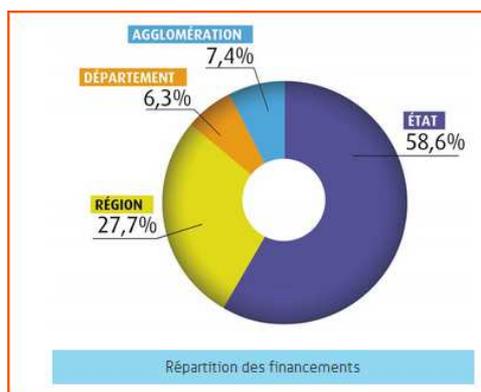
Un correspondant référent au sein de l'équipe municipale pourrait être identifié à cette fin.

Une réunion de présentation préalable des travaux à la population par la DREAL, avant le démarrage des différents chantiers autour de l'échangeur de la RD 830 et du secteur de la Queue d'Hirondelle, sera de nature à faciliter l'acceptation des contraintes temporaire et la compréhension des enjeux.

3) Prendre contact avec le Conseil Départemental et EPN pour discuter **dès à présent** des interfaces relatives aux travaux, aux voiries, aux liaisons, aux transports en commun.

Mettre en avant nos demandes spécifiques concernant les liaisons, les modes de déplacements doux et leurs rétablissements, sujet sur lequel nos partenaires ne sont pas très en pointe...

On rappelle ici qu'ils participent de façon minoritaire au financement de l'infrastructure, et qu'en conséquence ils ont la possibilité de faire valoir leur point de vue sur ces points trop souvent négligés.



4) Solliciter des **volontaires directement** parmi la population pour accompagner les élus du conseil municipal dans ces discussions, en les informant, les associant et leur rendant compte régulièrement lors d'ateliers de travail consacrés à ce sujet.

Conclusion

La mise en service de la déviation **ne doit pas être subie** par Saint Sébastien.

A nous de ne pas rester dans la contemplation au prétexte « qu'on ne peut rien faire »...