DÉPARTEMENT DE L'EURE

ENQUÊTE PUBLIQUE DE VOIRIE

CONSÉCUTIVE À LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N° 20

& À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET ROUTIER INDUIT

DÉCLASSEMENT ET TRANSFERT D'UNE SECTION DE LA RD83 DANS LA DOMAINE PUBLIC ROUTIER COMMUNAL

& CRÉATION D'UNE NOUVELLE SECTION DE LA RD83 RELIANT LA RD88

SUR LES COMMUNES DE

LES MONTS DU ROUMOIS ET THÉNOUVILLE

ENQUÊTE PUBLIQUE CONDUITE DU 23.09 AU 08.10.2026 INCLUS

SELON L'ARRÊTÉ PRIS LE 26 AOÛT 2026
PAR M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'EURE

RAPPORT D'ENQUÊTE
& CONCLUSIONS MOTIVÉES
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
M. POQUET Bernard

AVANT-PROPOS

L'enquête publique a pour objet de permettre au public de s'informer sur le projet présenté par un maître d'ouvrage, d'en apprécier les motivations, les principales caractéristiques et les effets prévisibles, puis de formuler ses observations et propositions.

Le commissaire enquêteur veille à la qualité de cette information, recueille les contributions en toute indépendance et impartialité et en assure une restitution fidèle.

Dans le cas présent, cette démarche contribue également à éclairer les autorités compétentes avant toute décision relative au déclassement de la section de la RD 83, son transfert dans le domaine public routier communal, ainsi que la création et le classement de la nouvelle section départementale.

Lorsque les opérations de classement ou de déclassement sont susceptibles de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie, l'enquête publique constitue une étape préalable obligatoire à leur réalisation.

Ainsi, l'objectif du rapport est double :

- d'une part, il se veut être un compte-rendu de l'enquête publique par une transcription fidèle, complète et objective de son déroulement, accompagnée de l'appréciation personnelle et motivée du Commissaire enquêteur ;
- d'autre part, il a également vocation à apporter à l'autorité compétente les éléments d'appréciation utiles à sa décision.

À ce titre, le présent document se compose de deux parties :

√ Le « ***Rapport d'enquête*** » rappelle l'objet et les caractéristiques du projet soumis à enquête publique, en retrace l'organisation et le déroulement, présente les éléments du dossier et l'analyse des observations recueillies ;

√ Les « ***Conclusions motivées*** » exposent mon appréciation personnelle, indépendante et impartiale, ainsi que mon ***avis*** sur le projet de déclassement/transfert d'une section de voirie départementale dans le domaine public routier communal, et sur la création d'une nouvelle section de route départementale.

Je, soussigné Bernard POQUET, commissaire enquêteur désigné pour conduite l'enquête publique, certifie ne pas être intéressé à l'opération, à titre personnel ou en raison de mes fonctions présentes ou passées, notamment au sein de la Collectivité qui porte le projet.

LIMINAIRE

Évolution du réseau viaire

La présente enquête publique s'inscrit dans le cadre d'une réorganisation du réseau routier, portant à la fois sur le déclassement d'une section de route départementale destinée à intégrer la voirie communale et sur la création d'une nouvelle section de route départementale.

Une route départementale relève du domaine public routier départemental lorsqu'elle appartient au Département et qu'elle est affectée à la circulation publique. Son classement, son déclassement, son ouverture, son redressement ou son élargissement relèvent de la compétence du conseil départemental, conformément aux dispositions du Code de la voirie routière.

Le déclassement d'une section de route départementale, lorsqu'il s'accompagne de son transfert dans la voirie communale, ne signifie pas nécessairement la disparition de son usage public. Il s'inscrit dans une modification de l'organisation du réseau routier, destinée notamment à adapter le statut des voies à leur fonction et aux besoins de desserte des territoires concernés.

Transfert dans le domaine communal

Le transfert d'une section de voirie départementale dans le domaine public routier communal suppose l'accord des collectivités concernées et l'intervention des décisions relevant de leurs compétences respectives.

Le Département se prononce sur la sortie de la section concernée du réseau routier départemental, tandis que la commune intervient pour son intégration dans la voirie communale, selon les modalités juridiques retenues.

Cette opération ne constitue pas une aliénation au profit d'un propriétaire privé. La voie conserve sa vocation de circulation publique, mais relève désormais de la collectivité communale, notamment pour sa gestion et son entretien, sous réserve des éventuelles adaptations de ses conditions d'utilisation.

Création d'une route départementale

La création d'une route départementale consiste à réaliser une nouvelle infrastructure destinée à intégrer le domaine public routier départemental. Elle peut répondre à différents objectifs d'intérêt général, notamment l'amélioration de la sécurité routière, la continuité des itinéraires, l'organisation de la circulation ou l'adaptation des conditions de desserte.

Cette opération peut nécessiter des acquisitions foncières, des travaux de raccordement aux voies existantes, des modifications d'accès ainsi que des aménagements destinés à garantir la sécurité des usagers.

Elle implique également de prendre en considération les effets de la nouvelle infrastructure sur les circulations, les propriétés riveraines, les usages locaux et l'environnement immédiat, afin d'apprécier la cohérence de la nouvelle organisation du réseau routier.

Par arrêté préfectoral du 8 avril 2026, la **suppression du passage à niveau n° 20** a été autorisée et le **projet de création d'une nouvelle liaison routière** entre les RD 83 et RD 88 déclaré d'utilité publique, afin d'assurer la continuité de la circulation.

La présente enquête publique porte donc sur cette **nouvelle voirie et les aménagements qui lui sont associés**, ainsi que sur la **mise en voie sans issue d'une section de la RD 83,** dans le secteur de Basville, sur la commune des MONTS DU ROUMOIS.

PARTIE I

RAPPORT D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

Le **Rapport**

Chapitre 1 : GÉNÉRALITÉS

1.1 Présentation du projet - historique

1.2 Voies dont le transfert est envisagé

Chapitre 2 : RÉGLEMENTATION

Chapitre 3 : ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 ORGANISATION

3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur - modalités et préparation de l'enquête publique

3.1.2 Composition du dossier mis à enquête publique

3.2 DÉROULEMENT

3.2.1 Information du public

3.2.2 Permanences

3.2.3 Visites sur site

3.2.4 Recueil des observations

3.2.5 Clôture de l'enquête - transfert dossier et registre

3.2.6 Climat de l'enquête

3.2.7 Relation comptable des observations

3.2.8 Synthèse des contributions

Chapitre 4 : ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les **Conclusions motivées**

ANNEXES

- 1. Document de synthèse des observations/questions adressé au Porteur de projet
- 2. Éléments de réponse apportés par le Conseil Départemental de l'Eure

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 PRÉSENTATION DU PROJET - HISTORIQUE

Commune nouvelle des MONTS DU ROUMOIS (27370-27520)

Créée le 1er janvier 2017, la commune des MONTS DU ROUMOIS est située dans le département de l'Eure, en région Normandie. Cette commune nouvelle relève de l'arrondissement de BERNAY, du canton de GRAND-BOURGTHEROULDE et appartient à la communauté de communes Roumois Seine.

Implantée dans la partie nord-ouest du département, au cœur de la région naturelle du Roumois, elle s'inscrit dans un environnement rural, également à proximité de BOURG-ACHARD et BRIONNE et des axes permettant de rejoindre l'agglomération rouennaise. D'une superficie de 23,81 km², la commune compte 1 639 h en 2023, pour une densité d'environ 68,8 h/km².

La commune se caractérise par un habitat réparti entre plusieurs bourgs, villages et hameaux issus des anciennes communes, au sein d'un paysage de plateau agricole ponctué de secteurs boisés. Son cadre de vie demeure principalement résidentiel et agricole, tout en bénéficiant de la proximité des pôles de services et d'emplois de GRAND-BOURGTHEROULDE, BOURG-ACHARD et ROUEN.

L'occupation des sols confirme la vocation rurale du territoire, avec une prédominance d'espaces de terres cultivées et de prairies. Les boisements forment des ensembles plus ponctuels, tandis que les espaces urbanisés demeurent concentrés autour des noyaux bâtis et des principaux hameaux.

Commune nouvelle de THÉNOUVILLE (27290)

La commune nouvelle de THÉNOUVILLE, située dans le département de l'Eure, en région Normandie, relève de l'arrondissement de BERNAY, du canton de GRAND-BOURGTHEROULDE et appartient à la communauté de communes Roumois Seine.

Implantée dans la partie nord-ouest du département, dans la région naturelle du Roumois, elle se situe également à proximité de BOURG-ACHARD et BRIONNE, ainsi que des axes reliant le territoire à ROUEN. D'une superficie de 13,19 km², la commune compte 1 014 h en 2023, pour une densité d'environ 76,9 h/km² confirmant son caractère rural à habitat dispersé.

La commune présente une organisation multipolaire héritée du regroupement de plusieurs villages et hameaux, avec un cadre de vie principalement résidentiel et agricole, marqué par d'espaces ouverts, exploitations agricoles et quelques secteurs boisés. Elle conserve les caractéristiques d'une commune rurale tout en demeurant intégrée au bassin de vie du Roumois et à l'aire d'attraction de ROUEN.

L'occupation des sols traduit la forte vocation agricole de la commune, les terres cultivées et les prairies occupant l'essentiel du territoire. Les espaces boisés et naturels complètent cette trame paysagère, tandis que l'urbanisation reste limitée aux villages, hameaux et voies de desserte, témoignant d'une artificialisation contenue et d'un paysage rural encore largement préservé.

HISTORIQUE DU PROJET

Le projet vise à améliorer la sécurité des circulations routière et ferroviaire par la suppression du PN n° 20, dont le profil est inadapté aux véhicules longs et lourds.

Cette suppression entraînera une interruption de la continuité de l'actuelle RD 83 au droit du PN, ce qui nécessite la création d'une nouvelle section de voirie départementale reliant RD 83 et RD 88, sur la commune des MONTS DU ROUMOIS.

Sont également prévus la reconfiguration du raccordement à la RD 88 ainsi que des aménagements en faveur des mobilités douce

Situé sur la ligne *Serquigny–Oissel*, le PN est franchi quotidiennement par environ 17 trains circulant jusqu'à 140 km/h. Sa configuration en sortie de virage, marquée par une surélévation entre voies, impose un fort ralentissement. La RD 83 accueille environ 550 véhicules/jour et la RD 88 près de 2 300. Deux accidents matériels, sans victime, ont été recensés en 2016 et 2018.



L'enquête publique unique, organisée fin 2025, portait sur la suppression du passage à niveau 20, sa déclaration d'utilité publique de la liaison routière et la délimitation des emprises nécessaires dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Un peu plus d'une vingtaine de contributions ont été formulées par le public, les observations ne remettant pas seulement en cause la suppression du PN mais portant surtout sur la sécurité et la fonctionnalité de la solution de remplacement :

- la sécurité routière, le fonctionnement du futur carrefour, la sécurisation des piétons et cyclistes,
- l'allongement des parcours et la modification des usages locaux,
- le maintien des mobilités douces et franchissement du pont,
- les incidences du projet sur l'exploitation des parcelles agricoles,
- le coût global de l'opération et proposition de solutions différentes.

A la suite de ces contributions, le **Département de l'Eure** et **SNCF Réseau** ont confirmé que :

- la suppression du PN20 répond à un objectif de sécurité en supprimant le croisement entre la route et la voie ferrée, en rappelant que, d'une part le projet, concerté depuis 2022, a été adapté aux contraintes locales et que, d'autre part l'augmentation future du trafic ferroviaire renforcerait sa nécessité.
- le raccordement à la RD 88 doit être sécurisé par le rehaussement et le reprofilage de la chaussée, l'amélioration de la visibilité, la pose de panneaux, un tourne-à-gauche, la reprise du parapet et une limitation à 70 km/h. Une étude précisera le nouveau garde-corps. Un giratoire ou des feux sont écartés au regard du trafic.
- la fermeture du PN entraînera effectivement un allongement des trajets, estimé à environ 500 m, mais ne remettra pas en cause les liaisons locales ni les transports scolaires, le pont demeurant utilisable, bien que peu adapté aux PL qui devront emprunter des itinéraires départementaux plus appropriés.
- le chemin existant sera réaménagé pour les déplacements doux, des itinéraires de substitution étant proposés aux randonneurs. Toutefois, il est notable que le passage au droit du pont restant ponctuellement étroit (environ 0,67 m de largeur sur 25 m), ce point nécessite encore des précisions.
- le tracé de la nouvelle RD, rapproché du chemin existant, vise à limiter la consommation et la fragmentation des terres agricoles. Les accès et drainages affectés seront rétablis, tandis que les eaux pluviales seront gérées par des fossés favorisant le ralentissement des écoulements et l'infiltration.

Par **arrêté préfectoral en date du 8 avril 2026**, le projet a été **déclaré d'utilité publique** au profit du Département de l'Eure :

> ***Article 1er*** *: Le projet de création d'un aménagement routier permettant de relier la RD 83 à la RD 88 sur les communes de Thénouville et les Monts du Roumois afin de pouvoir ensuite procéder à la suppression du passage à niveau n° 20, situé sur le territoire de la commune des Monts du Roumois, est déclaré d'utilité publique au profit du Département de l'Eure.*
>
> ***Article 2*** *: Le passage à niveau n°20 de la ligne SNCF 372000 – reliant Serquigny à Oissel, sur la commune des Monts du Roumois sera supprimé dès que le projet de création d'un aménagement routier permettant de relier la RD 83 à la RD 88 sur les communes de Thénouville et les Monts du Roumois sera réalisé.*

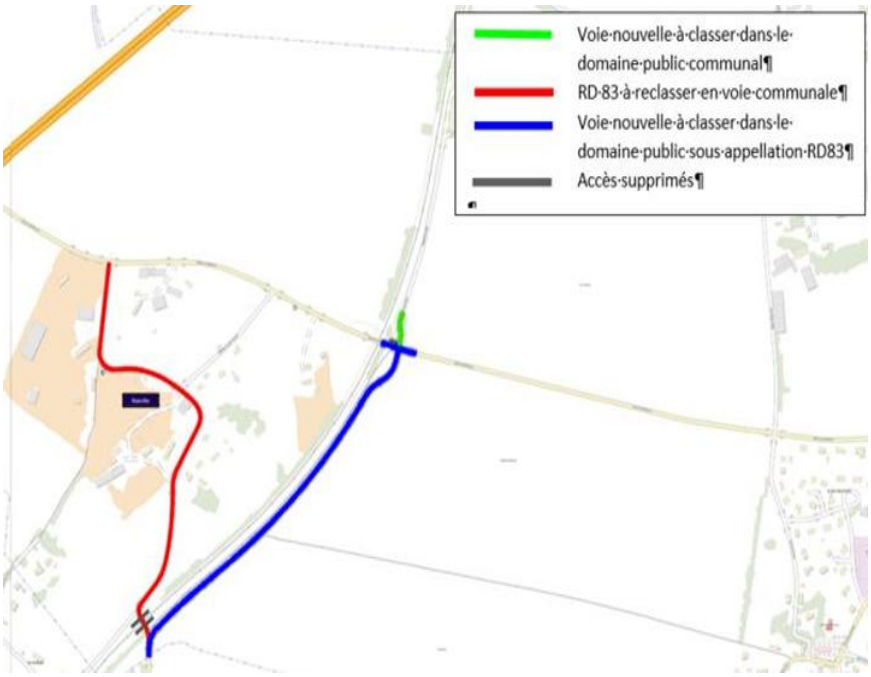
A noter que, pendant les travaux, des mesures sont prévues pour le stockage des engins et carburants, la gestion de la circulation et la limitation du départ de matières fines vers les fossés.

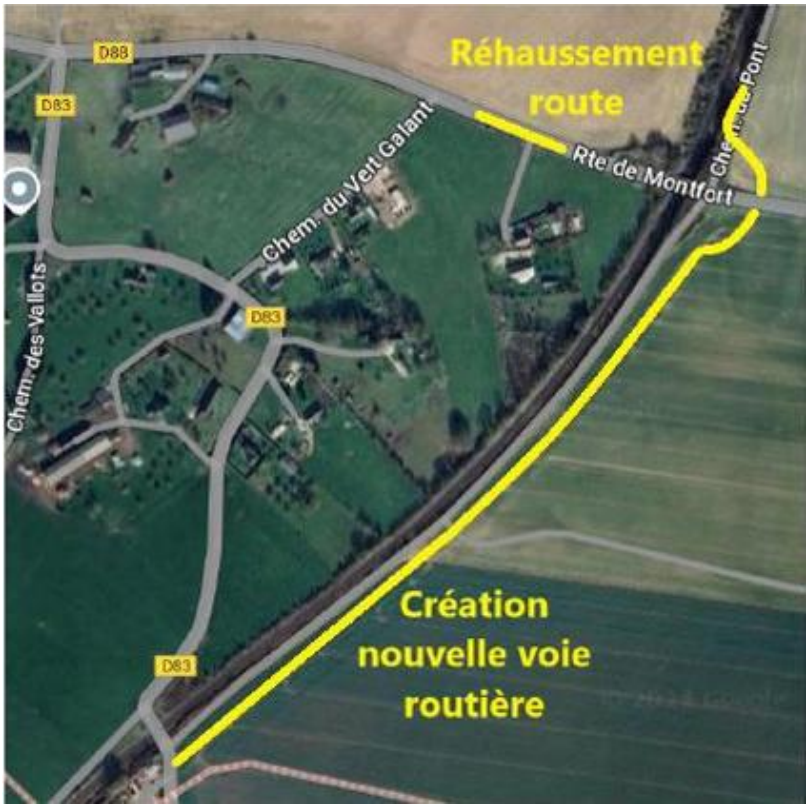
Le Département est autorisé à acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les terrains nécessaires à sa réalisation. Les acquisitions foncières donneront lieu aux indemnités prévues. Par ailleurs, le maître d'ouvrage estime la solution proportionnée, un ouvrage d'art distinct étant plus coûteux et plus impactant. Le projet est donc maintenu, sous réserve de précisions sur le franchissement piéton du pont et le garde-corps.

1.2 VOIES DONT LE TRANSFERT EST ENVISAGÉ

La RD 83 franchit actuellement la voie ferrée, orientée N-E/S-O, au droit du PN n° 20. De part et d'autre de celui-ci, elle porte respectivement les dénominations de « *route de Basville* » et « *route de Bourg-Achard* ». La section, située au nord du PN, est appelée à être déclassée du domaine public routier départemental et transférée dans le domaine public routier communal.

Type	PR	Classement actuel	Classement proposé	Nouveau n°	Longueur
Déclassement	15+865 à 16+616	RD 83	Voie communale		818 m
Voie nouvelle			Route départementale	**RD 83**	717 x 5,50 m



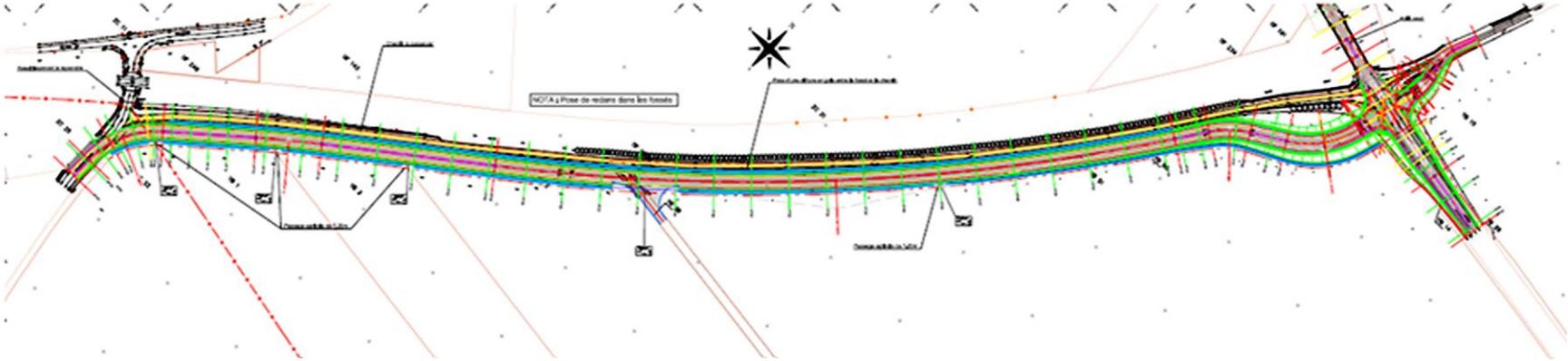


√ **Caractéristiques des aménagements**

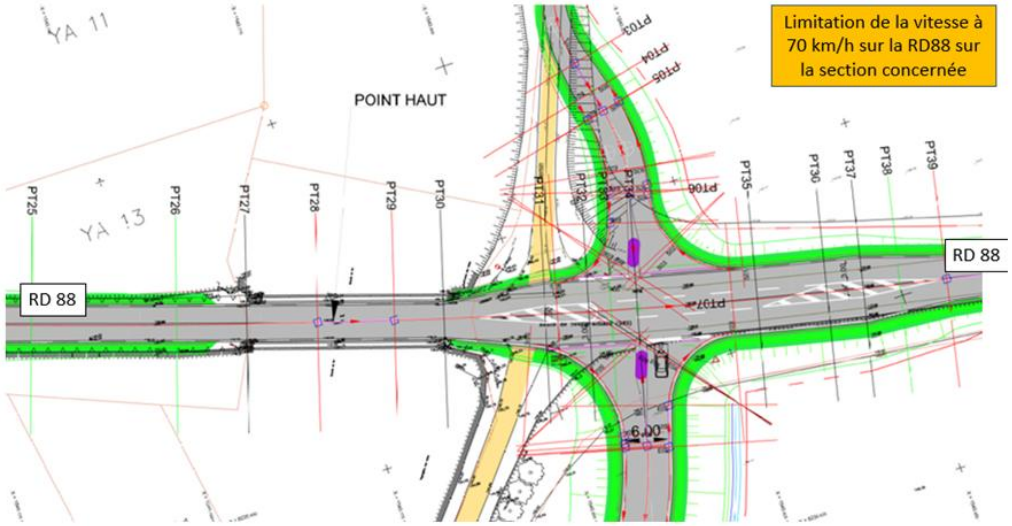
La voie nouvelle permettra de rabattre le trafic de la RD 83 sur un carrefour du type tourne à gauche, aménagé sur la RD 88. Il est prévu des passages agricoles d'une largeur de 7,20 m desservant les parcelles cultivées en-deçà et, par ailleurs, le chemin de terre, situé au sud et entre les deux extrémités de la future RD, sera desservi depuis la nouvelle voie, les piétons pouvant l'emprunter pour le rejoindre.

La route de Basville, section de l'actuelle RD 83 située en amont du PN n° 20 et objet du déclassement, sera reclassée en voie communale et mise en impasse au droit du PN supprimé.

Vue en plan du projet, de la liaison RD 83 – RD 88 :
Echelle 1/500eme

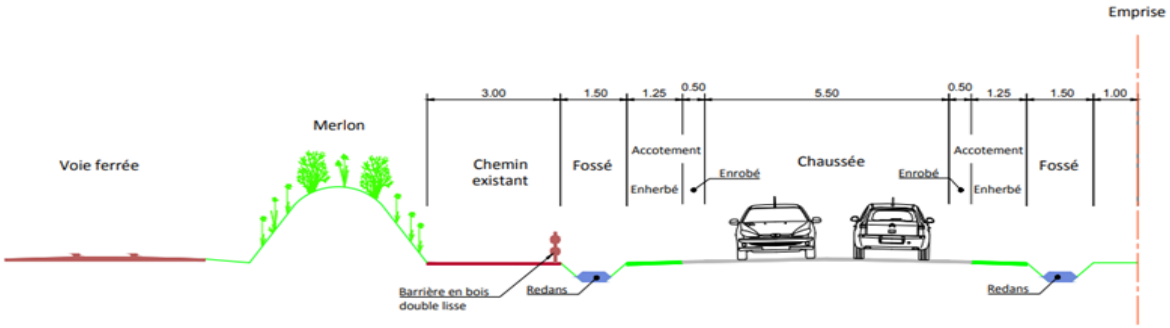


Zoom de l'aménagement du tourne à gauche sur la RD 88 :



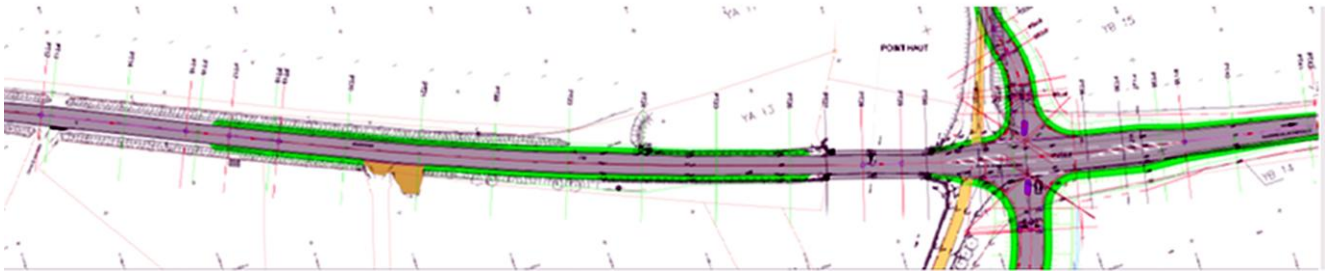
La voie fera l'objet d'un élargissement de 0.50m de part et d'autre afin d'améliorer les conditions de croisement des engins agricoles et des cars, portant sa largeur totale à 6.50m.

PT type
Liaison RD83-RD88
Communes de Thénouville et Les Monts du Roumois



Le profil en long de cette voie nouvelle, jusqu'au raccordement avec la RD 88, sera élargi à 6,00 m, mis à niveau pour optimiser la visibilité, et faciliter les insertions par les engins de grande longueur.

Section (en vert) de reprofilage sur la RD 88 :



De même, ce profil sera rehaussé ponctuellement pour supprimer la perte de tracé des véhicules sur la RD 88 côté A28.



La route de Basville, objet du déclassement et actuelle RD 83 partielle sur la commune des MONTS DU ROUMOIS, sera reclassée voie communale sans issue au niveau du PN20. Le classement dans la voirie communale sera effectué après remise en état de la voirie, par un entretien courant, à savoir sa remise en état par la réalisation d'un enduit ou d'un enrobé coulé à froid.

Des dispositifs, du type filtres à paille, seront installés dans les fossés existants et dans les fossés nouvellement créés, pour éviter la dispersion de fines dans le milieu en cas d'intempéries.

Les voiries, empruntées par les engins de terrassement, seront balayées pour éviter la dispersion de poussières et la dégradation des conditions de conduite et les camions seront bâchés.

La circulation sur l'axe, fortement réduite, ne desservira dorénavant que les riverains les proches et les parcelles agricoles, ce qui atténuera les nuisances sonores, et améliorera ainsi le quotidien des habitants, par voie de conséquence.

Durant la phase des travaux, des aires seront aménagés pour le stockage des engins et le plein de carburant.

Les travaux seront réalisés en grande partie hors période de forte circulation routière, hormis lors des raccordements aux extrémités du projet (des circulations alternées ou ponctuellement des déviations de circulation).

2. RÉGLEMENTATION

L'objectif de l'enquête étant double : attribuer le **statut de RD 83 à la voie nouvelle créée**, transférer une **section de l'actuelle RD 83 dans la voirie communale** (route de Basville), il conviendra de s'appuyer sur le **code de la voirie routière**, le **code général de la propriété des personnes publiques** -CG3P- et le **code général des collectivités territoriales** -CGCT-.

- **Code général de la propriété des personnes publiques**, notamment l'art. L.2111-14 relatif au domaine public routier : lorsque l'opération donne lieu à enquête publique en raison d'une atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie, peuvent également être mobilisées les dispositions réglementaires du code de la voirie routière relatives aux enquêtes de voirie départementale ou communale, selon la collectivité compétente.
- **Code de la voirie routière**
  - art. L.131-1 et L.131-4 relatifs aux routes départementales : il prévoit que le classement et le déclassement, redressement et élargissement des routes départementales relèvent du Conseil départemental. Il précise aussi que les délibérations de classement ou de déclassement sont dispensées d'enquête publique préalable, sauf si l'opération porte atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie […] .
  - art. L.141-3 relatif aux voies communales : c'est l'article principal pour la commune. Il prévoit que le classement et le déclassement des voies communales sont prononcés par le conseil municipal, avec la même logique : enquête publique seulement si l'opération porte atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.
  - art. R.131-3 : organisation de l'enquête par arrêté du président du conseil départemental, désignation du commissaire enquêteur, objet, dates et durée de l'enquête avec une durée comprise entre 15 jours et 2 mois.
  - art. R.131-4 : publicité de l'arrêté, avec affichage au moins 15 jours avant l'ouverture et pendant l'enquête, ainsi qu'une insertion dans deux journaux locaux au moins 8 jours avant l'ouverture.
  - art. R.131-5 : composition du dossier d'enquête : notice explicative, plan de situation, éventuellement appréciation sommaire des dépenses et étude d'impact lorsqu'elle est requise.
  - art. R.131-7 : recueil des observations du public sur les registres d'enquête.
  - art. R.131-8 : article particulièrement important qui prévoit que les registres sont clos et signés par le commissaire enquêteur, celui-ci transmettant dans le délai d'un mois au président du conseil départemental le dossier et les registres accompagnés de ses conclusions motivées.

Effets des décisions à intervenir

À l'issue de l'enquête, les Collectivités compétentes pourront délibérer sur les suites à donner au projet :

- le déclassement de la section de route départementale aura pour effet de faire sortir cette section du domaine public routier départemental et son classement dans le domaine communal pour conséquence de l'intégrer à la voirie communale, avec les effets attachés à cette nouvelle appartenance, notamment en matière de gestion, d'entretien et de police de la circulation.
- la création de la nouvelle route départementale aura pour effet d'intégrer l'ouvrage réalisé au domaine public routier départemental, dès lors qu'il sera affecté à la circulation publique et régulièrement classé comme tel.

3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 ORGANISATION

3.1.1 DÉSIGNATION - PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Après avoir été contacté début mail 2026 par Mme Mélanie ROLLAND, gestionnaire des enquêtes, de l'expropriation et mouvements de voirie – Direction de la mobilité, Pôle Foncier et Domanial au Conseil Départemental de l'Eure, une première réunion de travail s'est tenue le 16 mai 2026, en présence de M. Christophe GALLEZ, Responsable du Pôle ingénierie et M. Mathieu CHERET, Chef de projet au sein du Pôle ingénierie – Direction de la mobilité du Conseil Départemental de l'Eure.

Les échanges ont permis de rappeler le contexte du projet et le contour de l'enquête publique :

- premier point de situation sur le projet et le dossier en termes de périodicité et de dates des permanences ;
- participation à la réalisation de l'avis et de l'arrêté d'ouverture l'EP ;
- définition des pièces du dossier mis à enquête et de l'ensemble des procédures et supports d'information du public.

Je suis désigné, pour conduire l'enquête publique, par arrêté du Conseil départemental de l'Eure en date du 26 août 2026 portant également ouverture de l'enquête publique préalable à la suppression du PN20, après déclassement d'une section de la RD 83 (et son transfert dans la voirie communale des MONTS DU ROUMOIS) et la création d'une nouvelle RD 83 avec raccordement à la RD 88 sur les communes de THÉNOUVILLE et des MONTS DU ROUMOIS. Ce document précise par ailleurs :

- période d'enquête du mercredi 23 septembre au jeudi 08 octobre 2026 inclus ;
- constitution du dossier mis à disposition du public, dates et lieu de sa consultation (mairie des MONTS DU ROUMOIS, sites Internet du CD27 et de la mairie) ;
- dates de permanences en mairie, mesures et procédures d'information du public ;
- différents moyens mis à disposition du public pour formuler ses observations (registre, courrier, mail), le travail in fine de l'enquête.

À la suite de plusieurs échanges téléphoniques et par courriels, une seconde réunion de travail s'est tenue le 18 septembre 2026 en mairie des MONTS DU ROUMOIS. Elle a permis de rappeler l'objet de l'enquête en présence de la nouvelle équipe municipale, d'examiner les différents volets du projet, de conforter la conformité de la procédure administrative et échanger sur l'ensemble des contributions déposées lors des enquêtes publiques préalables.

Les participants à cette réunion :

- M. Christophe GALLEZ et M. Mathieu CHERET du CD27, susnommés ;
- M. Nicolas BROSSAULT, maire de la commune nouvelle des MONTS DU ROUMOIS, membre du bureau communautaire de la CC Roumois Seine, 6ème Vice-président en charge des mobilités et de l'environnement/membre titulaire au sein du Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande ;
- M. Laurent DEBEERST, maire de la commune nouvelle de THÉNOUVILLE, membre du bureau communautaire de ladite CC, membre suppléant à la commission départementale de sécurisation des passages à niveau ;
- Mme Gaëlle GODARD, 1re adjointe au maire des MONTS DU ROUMOIS, en charge de l'urbanisme, l'environnement et du patrimoine, conseillère communautaire de ladite CC.
- moi-même.

Le dossier d'enquête finalisé (« *version imprimée* ») m'avait été remis en amont, l'entièreté du dossier ayant étant vérifié avant la transmission au siège de l'enquête.

Des échanges réguliers se sont ensuite poursuivis, téléphoniques ou par mails, avec le Conseil départemental ou le personnel administratif des mairies concernées, permettant d'amender ou affiner certains aspects de la procédure, notamment en termes de complétude du dossier, de tenue des permanences et, enfin, de s'assurer de la mise à disposition du dossier complet « *version dématérialisée* » et de son accessibilité en continu par le public.

3.1.2 COMPOSITION DU DOSSIER MIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément à la réglementation en vigueur, un dossier complet a été mis à disposition du public, en versions imprimée et dématérialisée durant toute la durée de l'EP :

- notice explicative présentant le thème et les justifications des mouvements de voirie ;
- plan de situation au 1/500e ;
- plan des emprises et limites projetées ;
- délibérations concordantes ou de principe des collectivités concernées ;
- éléments relatifs aux incidences sur la desserte et la circulation ;
- tous documents utiles à la compréhension du projet ;
- pièces administratives et organisationnelles (arrêté d'ouverture et avis d'EP, annonces légales).

Le Registre d'enquête, coté et paraphé par mes soins, en mairie des MONT DU ROUMOIS.

3.2 DÉROULEMENT

3.2.1 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

Le Conseil départemental de l'Eure était chargé de l'information, de la publicité légale et réglementaire :

√ **PRESSE** – **AFFICHAGE EN MAIRIES** – **SITES INTERNET**

- ANNONCES LEGALES : l'avis au public, informant de l'ouverture de l'enquête, est paru aux « *Annonces légales* » de deux journaux diffusés dans le département huit jours avant le début de celle-ci (originaux insérés au dossier détenu en mairie du siège de l'EP) :
  - **Paris Normandie** les 14 et 28 septembre 2026 ;
  - **Le Courrier de l'Eure** les 09 et 30 septembre 2026.

- AFFICHAGE : l'avis d'enquête a fait l'objet d'une apposition aux lieux habituels d'affichage des documents officiels des mairies, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. L'affiche en A2, de couleur jaune, était visible en permanence depuis la voie publique, les élus étant invités à produire un certificat d'affichage.

  Aléatoirement, ou à l'occasion des permanences, j'ai pu m'assurer de la présence de l'affichage effectif de l'avis d'EP.

MONTS DU ROUMOIS





THÉNOUVILLE



- SITES INTERNET : le portail Internet du CD27 permettait d'accéder à l'ensemble du dossier, en amont et pendant toute la durée de l'enquête, le public ayant ainsi la possibilité de prendre rapidement connaissance du projet ainsi que de l'ensemble des documents sans avoir à se déplacer : *https ://eureennormandie.fr/actualite/enquete-publique-sept-2026* et *www.lesmontsduroumois.fr*.

Le dossier était également consultable en version imprimée au siège de l'enquête.

√ **INFORMATION LIBRE**

En complément des mesures réglementaires de publicité, les communes ont relayé l'information auprès de la population par leurs propres supports de communication : Les MONTS DU ROUMOIS sur son site internet, THÉNOUVILLE par une publication sur l'application PanneauPocket en date du 1er septembre 2026.

3.2.2 PERMANENCES

Conformément aux dispositions de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, je me suis tenu à la disposition du public en mairie des MONTS DU ROUMOIS les mercredi 23 septembre 2026 de 9 h 00 à 12 h 00, samedi 3 octobre 2026 de 9 h 00 à 12 h 00 et jeudi 8 octobre 2026 de 13 h 30 à 16 h 30.

Au premier jour de l'enquête publique, j'ai vérifié l'état et la complétude du dossier déposé en mairie des MONTS DU ROUMOIS, comprenant notamment les pièces énumérées au § 3.1.2 « *Composition du dossier* ». Cette vérification a été renouvelée au début de chaque permanence pour la version papier et effectuée régulièrement pour la version dématérialisée.

La salle, jouxtant la mairie en travaux et mise à ma disposition, permettait de recevoir le public dans de bonnes conditions. Sa configuration, son accessibilité et ses aménagements étaient satisfaisants, permettant à la fois la consultation des différentes pièces du dossier et, lorsque cela était souhaité, des échanges dans une certaine discrétion.

Les élus et le personnel administratif se sont montrés disponibles et coopératifs, notamment pour la transmission des observations « au fil de l'eau », selon les modalités convenues en amont avec le secrétariat de mairie.

Je considère ainsi que les conditions matérielles d'accueil, d'information et de réception du public ont été pleinement satisfaisantes.

3.2.3 VISITE DES LIEUX

Afin de mieux appréhender les caractéristiques du projet et son environnement, j'ai effectué deux visites sur site et ses abords, notamment sur les voies concernées par la procédure, l'une en amont de l'enquête et l'autre à l'issue de la dernière permanence, afin d'appréhender au mieux les contributions déposées par le public.

3.2.4 RECUEIL DES OBSERVATIONS

Les observations pouvaient être formulées :

- sur le Registre d'enquête mis à disposition au siège de l'enquête ;
- par voie électronique à ***enquetepublique-lesmontsduroumois@orange.fr*** (mail annexé au registre d'enquête) ;
- par voie postale, courrier à adresser au siège de l'enquête à l'attention du commissaire enquêteur (***Enquête publique - déclassement/reclassement de voiries***), et destiné à être annexé au registre ;

J'ai effectué plusieurs vérifications en amont de l'enquête, la veille de l'ouverture de l'EP puis en continu durant la procédure, ce qui permet également de certifier du bon fonctionnement de la messagerie sur toute la période de l'enquête.

3.2.5 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE – TRANSFERT DOSSIER & REGISTRE

L'enquête publique prenant fin le **jeudi 8 octobre 2026** à **16 h 30**, à l'issue de la dernière permanence, j'ai clos le registre et pris connaissance de l'ensemble des contributions déposées (registre, courriels), conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté, en vue de leur examen et de l'élaboration du document de synthèse des observations.

3.2.6 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

L'enquête s'est déroulée dans un climat paisible**,** avec une participation légèrement plus marquée en fin d'enquête. Aucun incident n'est à signaler.

3.2.7 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Une douzaine de personnes se sont exprimées, soit à l'occasion d'échanges lors des permanences, soit en déposant leurs contributions sur les différents supports mis à leur disposition.
Le public a privilégié la messagerie dédiée et, dans une moindre mesure, le registre d'enquête.

Observations exprimées et contributions déposées lors des permanences :

- mercredi 23 septembre : ouverture de l'EP, entretiens avec deux personnes ;
- samedi 03 octobre : entretiens sur l'ensemble du projet/dossier avec deux personnes souhaitant conserver l'anonymat, ainsi que la contributrice qui a déposé un mail le 27 septembre ;
- jeudi 08 octobre : entretiens avec trois personnes, clôture de l'EP à 16H30.

Registre d'enquête (hors permanences) : néant.

Messagerie dédiée : quatre mails.

Courrier : aucun courrier remis à la date de clôture de l'enquête.

3.2.8 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS – RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MO

Malgré leur nombre limité, les contributions recueillies au cours de l'enquête publique se sont révélées pertinentes et dignes d'intérêt, compte tenu du caractère très localisé du projet.

*Pour appel, l'article R.134-26 du CRPA permet au commissaire enquêteur d'examiner les observations et d'**entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter**.*

À l'issue de l'enquête, et afin de disposer des précisions nécessaires à l'examen des observations recueillies, j'ai regroupé et transmis au Conseil Département de l'Eure l'ensemble **des observations et interrogations** recueillies afin qu'il puisse apporter les réponses et précisions qu'il estimait utiles. À cet effet, un délai d'une quinzaine de jours a été accordé, à titre de modalité pratique.

Ce document a été transmis par voie dématérialisée au CD27 le 12 octobre 2026 (**ANNEXE 1**), les tenants et aboutissants de la procédure étant rappelés à cette occasion.

Toutes les contributions y est présentées, selon la forme de dépôt, dont celles susceptibles d'appeler une réponse du pétitionnaire sous la forme d'un document laissé à son initiative, annexé au rapport d'enquête. Il m'a été remis le 23 octobre 2026 sous versions numérique puis imprimée (**ANNEXE 2**).

4. ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.1 PUBLIC

COURRIER : aucun courrier ne m'a été remis à la date de clôture de l'enquête.

OBSERVATIONS ORALES et sur le REGISTRE D'ENQUÊTE lors des permanences :

► **M. HUCHE** et **M. SENECAL** *ont réaffirmé leurs réserves quant au projet et à ses caractéristiques, demeurant dubitatifs sur la nécessité même de supprimer le PN, qu'ils estiment insuffisamment justifiée au regard de sa fréquentation réelle. Ils ont également exprimé leurs interrogations sur les solutions de contournement proposées ainsi que sur les mesures de sécurité envisagées, tant sur la future voirie qu'au niveau de son raccordement à la RD 88.*

Considérant enfin que « tout semblait déjà acté lors de l'enquête publique de 2025 », ils se sont interrogés sur l'utilité de la présente enquête publique et ont indiqué leur intention de déposer une contribution sur le registre d'enquête.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Le projet a été reconnu d'utilité publique. Les passages à niveau sont des ouvrages où le risque d'accident reste avéré, avec bien souvent des dégâts considérables.
Ce projet s'inscrit dans un plan national de l'État et de la SNCF avec pour objectif de sécuriser, voire de supprimer les PN, quand ceux-ci ne peuvent être sécurisés.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Il est rappelé que l'arrêté préfectoral du 8 avril 2026 autorise la suppression du Passage à niveau N° 20, et déclare d'utilité publique le projet de création d'une nouvelle liaison routière entre RD 83 et RD 88, cette fermeture rendant nécessaire la création d'une nouvelle liaison routière entre les deux routes départementales afin d'assurer la continuité de la circulation.

Il est à noter que la présente enquête porte, notamment, sur les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet et, qu'à ce titre, les observations relatives au tracé, à la circulation, aux raccordements ou à la sécurité conservent toute leur place dans cette procédure.

Je prends acte des remarques exprimées quant à l'enquête publique elle-même, mais rappelle qu'elle constitue un temps de participation du public au processus décisionnel, permettant à chacun de prendre connaissance du projet, d'en apprécier les caractéristiques et les incidences, de formuler des observations ou des propositions et, le cas échéant, de contribuer à l'évolution de certaines de ses modalités.

► **Mme Nathalie BETTON**, Conseillère départementale :

Une nouvelle RD ? des financements qui pourraient servir d'autres politiques publiques départementales et la mairie aura-t-elle les moyens d'entretenir 1 nouvelle infrastructure. Quid de la ZAN et des Nuisances de remplacer des végétaux par des rubans de Bitume. Où est la réflexion sur la sécurité et des passages des camions et autres véhicules lourds sur les petites routes traverses. Espérant que les retours de cette enquête publique soient mieux en compte que la précédente.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Pour supprimer ce passage à niveau, quelle que soit la solution retenue, il convient de réaliser une infrastructure.
La solution retenue a été d'utiliser la proximité de l'ouvrage d'art existant sur la RD 88, d'autant que le trafic rapporté par la RD 83 reste faible.
L'objet de cette enquête s'attache exclusivement aux mouvements de voiries.
La nouvelle infrastructure (RD83) sera entretenue par le Département et non la commune.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

La suppression du PN n° 20 et le principe de la nouvelle liaison routière ayant déjà fait l'objet d'une décision préfectorale, la présente enquête s'inscrit dans une étape distincte, consacrée notamment aux dispositions nécessaires à leur mise en œuvre.
Je prends acte de la réponse du pétitionnaire, tout en relevant que les contributions relatives aux conditions de circulation, aux raccordements au réseau existant, à la sécurité des usagers ainsi qu'aux caractéristiques des aménagements envisagés demeurent pleinement pertinentes et présentent un intérêt certain.

► **M. Laurent DEBEERST**, maire de HÉNOUVILLE : dépôt d'un document.

Mise en garde concernant la traversée du pont :

Les trottoirs sont réduits et le passage des véhicules est serré. Voir la possibilité de monter en console les nouveaux gardes corps permettant d'élargir le passage Piéton. Réserve sur la surélévation permettant une vue sur le croisement.
Réserve sur la mise en place d'un passage alternant. Il y aura des embouteillages au heures fixe le matin et au retour du travail l'après-midi. Le passage des véhicules agricoles et des transporteurs, surtout en période de récolte rendron la zone dangereuse. Pour les voitures, dont chacun pense qu'il a toujours le temps de passer, ne rendrons pas la situation sereine. Je ne pense pas qu'une queue de 15 voitures attendant en pleine campagne soit un facteur de développement....plutôt d'énervement. Cela pousse à l'imprudence.

Le ruissellement :

Gros problème de ruissellement à venir : il y à 800 ml d'artificialisation sans aménagement supplémentaire des fossés et évacuation d'eau (4800 M2). Les aménagements créés par la comcom Roumois Seine dans le centre de Theillement dans les années 2010 faisant déjà face à un gros problème de ruissellement et se révèlent déjà insuffisants. Ils seront submergés.
Je n'ai pas d'information sur le fait que la comcom Roumois Seine qui doit gérer le ruissellement hors agglos ait été prévenue par le département et informée de l'avis d'enquête publique.
La partie du réseau de fossés d'évacuation d'eau bordant le voie SNCF existe déjà, aucun aménagement supplémentaire ou de modification des dimensions n'a été prévu. Ils sont parfois à saturation.
Le chemin piétonnier du Pont Hurel prévu en revêtement drainant par le département sera rapidement ruiné par le ruissellement. Un passage en particulier sera emporté, comme c'est le cas dans une pluie annuelle.
Une partie de ce cheminement (env 50 ml) appartient à la communauté de commune Roumois Seine, ainsi que la mare tampon, je n'ai pas le sentiment qu'elle eut été informée du passage du chemin piétonnier.
La question du ruissellement est primordiale. Cette question, si elle est ignorée, reviendra chaque année, voire plusieurs fois et il faudra bien y répondre et expliquer cette imprévoyance.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

) Le trafic, constaté sur la RD88, n'est pas de nature à créer des remontées de files, le passage de l'ouvrage avec un sens de priorité permettra en outre de réduire les vitesses. Une étude sera menée par le Département et la SNCF pour déterminer les caractéristiques du nouveau garde-corps et les améliorations qui peuvent être apportées sur le trottoir de l'ouvrage d'art.
2) S'agissant des ruissellements, le projet prévoit un traitement des eaux pluviales au plus proche du projet, avec la création de fossés équipés de redans pour favoriser au maximum l'infiltration, avec un rejet au niveau du point bas proche du passage à niveau.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des réponses apportées par le Conseil départemental, qui me paraissent fournir des éléments utiles concernant la sécurisation du franchissement du pont et de la gestion des eaux pluviales.

Je considère néanmoins que les risques de ruissellement évoqués appellent une vigilance particulière afin de ne pas aggraver les difficultés existantes. À cet égard, Je maintiens mon appréciation précédente quant à l'importance d'un travail concerté avec les Collectivités concernées qui me paraît essentielle afin de tenir compte des contraintes locales, vérifier l'efficacité des dispositifs prévus et, si nécessaire, adapter les aménagements envisagés.

► **Mme Elisabeth LOIR** (**GUENIER**) :

1) Je m'inquiète au point de vue sécuritaire en venant de Montfort, la vitesse m'interpelle. Par quoi pourriez-vous remplacer les chicanes, que cela soit le moins dangereux possible.

2) L'évacuation des eaux de pluie, a-t-elle été vue avec la communauté de communes propriétaire de la petite réserve d'eau près de l'ancienne mairie de Theillement.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

1) Il n'est pas prévu de chicanes, mais uniquement la mise en place d'un sens de priorité au droit de l'ouvrage.

2) Le ruissellement des eaux est traité au plus près de l'infrastructure, en favorisant au maximum l'infiltration dans des fossés équipés de redans ; cela permet de limiter et de retarder les apports d'eau au point bas.
En complément de ces équipements, les échanges et les analyses se poursuivent avec la commune et la Communauté de communes.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les arguments avancés me paraissent recevables et les mesures envisagées répondent globalement aux inquiétudes exprimées.

Ces éléments n'excluent toutefois pas la nécessité d'une vigilance particulière relative à la sécurité au droit du pont ainsi que pour la maîtrise des ruissellements.

Je maintiens mon appréciation précédente quant à l'importance d'un travail concerté avec les Collectivités concernées.

REGISTRE D'ENQUÊTE (hors permanences) : néant.

MESSAGERIE dédiée.

► mail de **Mme Valérie MALBRANT** en date du 27.09

« …Je me suis penchée sur ce dossier, et mon attention s'est plus particulièrement portée sur la qualité de vie des riverains et utilisateurs des chemins de promenade.

*Il me paraît essentiel de préciser si le nouvel itinéraire, et les modifications de classement des voies, sont susceptibles d'entraîner une **évolution sensible des flux de circulation**, notamment des poids lourds, à proximité des habitations. Le cas échéant, il conviendrait d'indiquer les **mesures prévues pour limiter les nuisances**, en particulier sonores et olfactives, et préserver la sécurité des riverains les plus proches.*

*Dans le secteur de Basville, et/ou en deçà de la future RD 83, il conviendra également de s'assurer que la configuration définitive du projet permet de **maintenir des conditions d'accès satisfaisantes à l'ensemble des parcelles agricoles**, y compris pour les engins de grand gabarit, sans allongement excessif des parcours ni difficulté particulière de circulation.*

*À ce titre, la solution envisagée pour assurer le « franchissement » de la future RD 83 entre le **chemin maintenu le long de la voie ferrée et le cheminement piétonnier situé de l'autre côté de la route** ne m'apparaît pas clairement. Il conviendrait donc de préciser si cette continuité est maintenue et, dans l'affirmative, selon quelles modalités.*



*Un point, qui retient particulièrement mon attention, concerne les **profils de chaussée, nouveaux raccordements et giratoires** (RD83/RD88).*

Il serait utile de préciser s'ils ont fait l'objet d'une analyse détaillée : manque de visibilité, étroitesse de la voirie, vitesses pratiquées, mouvements des véhicules légers, poids lourds et engins agricoles.

*Il conviendrait également d'indiquer si des aménagements complémentaires pourraient être envisagés **après la mise en service**, dans l'hypothèse où les conditions de sécurité constatées s'avéreraient insuffisantes... »*

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

1) L'actuel RD83 deviendra une voie sans issue, ce qui réduira le trafic et les nuisances afférentes, permettant une amélioration du cadre de vie des riverains. Le report du trafic de l'actuelle RD 83 (525 v/j) sur la RD88 (2324v/j) va porter le trafic total à 2849 v/j, ce qui n'est pas de nature à augmenter significativement les nuisances.
2) Conformément aux échanges avec les agriculteurs au stade des études de projet et à la concertation avec les propriétaires / exploitants, la desserte des parcelles agricoles se fera depuis le réseau départemental. La continuité des cheminements piétons sera également assurée. Les fossés en rive de la RD83 seront busés au niveau des accès, permettant aux piétons de franchir le fossé et d'accéder de l'autre côté de la route.
3) Le trafic sur les RD concernées est faible au regard des comptages de 2023 joints au dossier d'enquête (2350 v/j sur la RD88 dont 40 PL et 525 v/j sur la RD83).
Au niveau du carrefour projeté, plusieurs aménagements sont prévus pour améliorer la visibilité, comme, tout d'abord, la modification des parapets du pont. Il est notamment prévu de supprimer le mur actuel, de le remplacer par un équipement de type garde-corps et de reprendre également le trottoir, l'étanchéité et la couche de roulement de l'ouvrage d'art. Une étude va être menée par le Département et la SNCF pour étudier ce nouveau garde-corps.
Il est également prévu un reprofilage de la RD 88 pour éviter les pertes de tracé et effectuer des raccordements en long avec les rayons en profil en long ajusté, et une optimisation de la hauteur de raccordement du carrefour pour offrir le maximum de visibilité.
Les pentes sur les RD88 et 83 seront reprises pour répondre aux normes techniques édictées sur la visibilité pour des vitesses de référence à 90 km/h, alors même que le Département s'est engagé à limiter cette zone à 70km/h. A 90km/h, soit 25m/s il faut une visibilité comprise entre 7 et 9 secondes soit une distance comprise entre 175 et 225m.
Si, au droit du carrefour la vitesse est limitée à 70km/h, les distances de visibilité seront plus courtes (marge de sécurité de 50m) ce qui permet de prendre en compte le V85.
4) Le projet a été déclaré d'utilité publique le 8 avril 2026. Cependant, au moment de la mise en service des aménagements, un diagnostic de sécurité sera fait et des aménagements complémentaires pourraient être envisagés, dans l'hypothèse où les conditions de sécurité constatées s'avéreraient insuffisantes.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les arguments, présentés par le maître d'ouvrage, me semblent répondre, dans l'ensemble, aux préoccupations exprimées.

Je relève également la concertation engagée en amont du projet avec les propriétaires et les exploitants agricoles concernés, ces échanges témoignant d'une volonté de prendre en compte les contraintes liées à la desserte des parcelles et au maintien des accès.

Les dispositions prévues, en termes de sécurité et de continuité des cheminements piétonniers, viennent utilement compléter cette approche, que je considère globalement satisfaisante.

Il conviendra néanmoins de veiller à la mise en œuvre effective de ces dispositions et, si nécessaire, de procéder à certains ajustements après la mise en service des aménagements.

► mail de **Mme SEDIRA** en date du 01.10

Cette fermeture de voierie va entraîner de nombreux travaux (coûteux) avec une destruction d'espaces naturelles et agricoles. Prenons comme exemple le grand rond-point avant l'entrée de bourgtheroulde avec une entrée et une sortie très étroite. Cela n'est peut être pas judicieux de se lancer dans de si grands travaux puisque cela a entraîner des coûts financiers, une perte de l'espace agricole et que les travaux ne reprendront peut-être jamais.

Il aurait peut-être été préférable d'aménager le passage à niveau pour que les transports scolaires puissent passer ou interdire tout simplement le passage des bus à cet endroit et de créer un deuxième trajets de bus.

D'autant plus, pour revenir aux travaux envisagés, que la visibilité est nulle (sur le pont) au niveau de la potentielle sortie pour rejoindre l'axe principal et donc entraîner un risque encore plus important d'accidents ! Est-ce que les personnes qui ont décidé de ce plan utilisent cette route tous les jours pour ce rendre au travail ? La route principale pour se rendre à bourgtheroulde n'est pas du tout aménagée au passage routier qui y est de plus en plus dense, étroite, les accottements sont instables même en respectant les vitesses, puisque les engins agricoles sont de plus en plus volumineux et qu'il est parfois très dangereux de les croiser et de se garer pour les laisser passer). Ce n'est pas en rajoutant des zones à 50 que cela rend la route moins dangereuse, au contraire.
Ce sont les infrastructures qui permettent de circuler en sécurité.
Il y a eu des constructions réalisées aux abords de zones dangereuses (peu de visibilité, virages par exemple). Avant de faire ces constructions il aurait peut-être fallu réfléchir aux abords de ces constructions et aux infrastructures réalisables.
Il s'agit seulement de déplacer un problème à un autre endroit.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

1) Le projet n'impacte pas d'espaces naturels mais du foncier agricole. Il a cependant été conçu pour réduire au maximum cet impact sur les emprises agricoles et de ne pas déstructurer le parcellaire existant, en accolant le tracé du nouvel axe au chemin existant.
La réalisation d'un ouvrage d'art est d'un coût financier bien supérieur au projet présenté. Sur la base d'un coût de 6000€ du m² de tablier, auquel il faut ajouter les rampes et voies d'accès, cette option atteint un coût estimatif de l'ordre de plus de 2.5M€.
A cela, il convient d'ajouter qu'un ouvrage d'art consommerait davantage de foncier agricole que la solution proposée (implantation des rampes d'accès...) et aurait un impact visuel certain sur les propriétés riveraines.
Enfin, la solution projetée permet d'optimiser l'utilisation de l'ouvrage existant sur la RD 88 et privilégie un usage raisonné des deniers publics, en proportion avec l'objectif de sécurisation recherché.
2) L'objectif du projet de DUP est de supprimer le passage à niveau N°20 pour supprimer tout risque de collision.
3) Le raccordement du projet sur la RD 88 va impliquer des travaux pour rehausser la RD 88 et supprimer les garde-corps en béton pour améliorer la visibilité.
4) L'allongement de parcours engendré par la fermeture du PN 20 est de l'ordre de 500 m. En effet, le trajet actuel pour rejoindre le carrefour RD88/ RD 83 est de 818m et le futur trajet pour rejoindre le même point est de 1300 m.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Les éléments communiqués par le maître d'ouvrage apportent des éclaircissements utiles sur les choix techniques et financiers retenus, notamment sur la volonté de limiter les emprises agricoles, et répondent globalement aux interrogations soulevées.

Je considère néanmoins que, malgré la décision déjà intervenue concernant la suppression du PN20, les préoccupations exprimées en termes de circulation, de sécurité des raccordements et d'allongement des parcours conservent toute leur pertinence.

► mail de **M. et Mme MENNERUN** en date du 07.10

*Il me semble avoir lu qu'il y aurait un panneau sans issus au niveau du PN20. Dans ce cas toutes les voitures, camions et autres engins motorisés passerons par la **route du Val qui est étroite** alors que ça ne donne rien de passer par ici.*

*La solution c'est de **mettre la D83 sans issus et 1 sens interdit** (sauf riverains) **au niveau de la jonction D83/D88** (ferme Michel Huché) idem chemin ou il y avait 2 marronniers qui mène à la ferme d'Antoine Martin pour arriver route du Val.*

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

1) La RD83 (route de Basville) sera déclassée et la continuité ne sera plus assurée au niveau du PN20. Le trafic sera essentiellement local sur cette portion de route.
2) L'aménagement ne nécessite pas la mise en place d'un panneau C13a (panneau indiquant une impasse), car il sera possible de sortir de cette zone en empruntant une voie communale, la route du Val, qui passe sous l'A28, et qui permet également de rejoindre la RD 88 et le chemin du Vert Galant.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Je prends acte des éléments de réponse apportés par le Département, qui me paraissent satisfaisants et permettent de mieux comprendre les conditions de circulation envisagées après la fermeture du PN n° 20.

Je considère toutefois que les inquiétudes exprimées, concernant un éventuel report de trafic sur la route du Val dont l'étroitesse constitue une contrainte, appellent une attention particulière, quand bien même la circulation sur l'ancienne RD 83 devrait conserver un caractère essentiellement local.

► mail de M. **Stéphane DESNOYERS** en date du 07.10

« …Après avoir étudié le dossier, je m'interroge sur certains points évoqués et sur lesquels je souhaite obtenir une réponse, vous en remerciant par avance.

***1) Dimensionnement du merlon** : le profil en travers figurant en page 8 du dossier, établi à l'échelle 1/100^{e} (de ce fait au-delà d'un simple schéma de principe), prévoit le maintien du chemin existant, d'une largeur de 3,00 m, entre voie ferrée et future RD83, ainsi que la réalisation d'un merlon côté ferroviaire.*
L'application de l'échelle du schéma conduit à estimer à environ 4 m la largeur séparant le bord de la plateforme ferroviaire, ou du ballast, du chemin.
Au regard de la réalité du terrain, il conviendrait dès lors de préciser la distance minimale qui sera effectivement disponible, ainsi que les caractéristiques du merlon et des dispositifs de protection envisagés, afin de s'assurer de la faisabilité de cet aménagement dans l'emprise existante.

***2) Conséquences du déclassement et du classement des voiries** : il me paraîtrait utile de préciser davantage les conséquences du déclassement de la section RD, et du classement de la voie nouvelle dans le domaine routier départemental, notamment quant à la répartition des compétences, des responsabilités et des charges entre le Département et les communes concernées. Un calendrier prévisionnel aurait également pu être présenté ou rappelé, précisant notamment la date effective des changements de statut et les modalités de mise en service de la nouvelle voie. Il aurait enfin été intéressant d'indiquer si un bilan est prévu, après sa mise en circulation, afin de vérifier que les conditions réelles de fonctionnement, de circulation et surtout de sécurité correspondent aux hypothèses retenues dans le projet.*

***3) Justification du scénario retenu** : sans remettre en cause la nécessité, désormais actée, de supprimer le passage à niveau, il m'aurait paru judicieux de présenter plus clairement les critères ayant conduit à retenir la solution d'aménagement proposée plutôt qu'une autre organisation des circulations ou un autre tracé. Bien que cette question ait été abordée dans le cadre de la première enquête conduite fin 2025, le présent dossier ne permet pas d'apprécier de manière suffisamment lisible les variantes éventuellement étudiées, ni leurs avantages, contraintes et incidences respectives pour les riverains et les usagers. »*

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

1) Le chemin existant est maintenu et sera aménagé en chemin piétonnier (et modes doux). Le merlon représenté sur le profil en travers entre ce chemin et la voie ferrée correspond au merlon actuel.
2) La RD83 qui sera déclassée sera remise en état suivant l'entretien qui aurait été réalisé par le Département dans le cadre de la gestion de cette route, à savoir la réalisation d'un ESU (Enduit Superficiel d'Usure). Cette voie sera ensuite remise en propriété à la commune, avec une gestion soit par la commune, soit par l'intercommunalité suivant leur champ de compétences respectives.
Le calendrier des travaux sera fonction des acquisitions foncières et du vote des crédits. La mise en place effective du déclassement interviendra à la mise en service de la nouvelle infrastructure.
3) Le projet ayant déjà été déclaré d'utilité publique le 8 avril 2026, l'objet de cette enquête vise exclusivement les mouvements de voirie et c'est pour cette raison que le dossier ne traite pas des justifications du projet retenu.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Pour mémoire, la suppression du Passage à niveau n° 20, et la création de la nouvelle liaison routière, ont déjà été autorisées par arrêté préfectoral du 8 avril 2026.

Les précisions, apportées par le maître d'ouvrage, éclairent utilement les aménagements envisagés, les modalités de transfert de la voirie et le calendrier de réalisation.

J'estime néanmoins qu'une attention particulière doit être portée à la réalisation du cheminement piétonnier, compte tenu des contraintes d'emprise, ainsi qu'au suivi des conditions de sécurité après la mise en service, afin de procéder aux ajustements appropriés, si nécessaire.

4.2 Mes points d'attention

Cohérence nouvelle RD83/ancienne voirie transférée

Le déclassement de l'ancienne RD83, et le classement de la voie nouvelle, modifient la répartition du réseau routier entre Département et commune des MONTS DU ROUMOIS. Au-delà du transfert des compétences déjà évoqué, la question de la cohérence d'ensemble du maillage routier mérite d'être approfondie : **confirmer que les changements de statuts envisagés garantissent une organisation cohérente du réseau routier, en termes de continuité des itinéraires, hiérarchisation des voiries et desserte des différents secteurs concernés.**

Réponse du MO

Ce déclassement et le classement de la voie nouvelle en RD 83 ne remettent pas en cause la hiérarchisation et la continuité des itinéraires.

État des voiries transférées, conditions de leur remise à la commune

Quelques contributions portent sur les capacités financières de la commune à assurer l'entretien futur, et manifestent une certaine inquiétude sur l'état dans lequel les voies lui seront transférées : **préciser si, préalablement au transfert, un état contradictoire des voiries est prévu et les garanties apportées sur leur état, les éventuels travaux de remise en état et les charges d'entretien futures.**

Réponse du MO

Le classement de la RD83, dans le domaine public communal, se fera après une remise en état de la voirie par un entretien courant. Cela consiste à sa remise en état par la réalisation d'un enduit ou d'un enrobé coulé à froid.

Circulation des véhicules, accès des services publics

Le dossier traite bien les impacts potentiels sur les automobilistes, les poids lourds, les transports scolaires et les engins agricoles. En revanche, les conséquences de la nouvelle organisation routière sur l'intervention des secours, de collecte des déchets et autres services publics sont peu abordées **: indiquer, dans quelle mesure, les modifications d'itinéraires et éventuelles restrictions de circulation ont été examinées au regard des conditions d'accès et des délais d'intervention des services de secours, notamment dans le secteur de Basville qui sera desservi par une section de l'ancienne RD83.**

Réponse du MO

La desserte de Basville se fera dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, hormis au droit du PN où la continuité ne sera plus assurée.

Accessibilité des aménagements pour les Personnes à mobilité réduite

Certaines contributions soulèvent la question de la continuité et de la sécurité des cheminements piétonniers, notamment au niveau du pont et du franchissement de la nouvelle RD83 : **j'estime nécessaire de s'assurer des conditions d'accessibilité par les PMR et sollicite des précisions sur les caractéristiques retenues, notamment en termes de largeur, pente, revêtement et sécurisation des traversées.**

Réponse du MO

L'environnement actuel est peu, voire pas accessible aux PMR (franchissement du PN, cheminement piéton sur l'ouvrage de la RD 88). Dans le cadre du projet, les cheminements seront repris et donc de meilleure qualité, y compris au niveau de l'ouvrage d'art, où le gabarit sera plus restreint avec des trottoirs d'une largeur de 0.67m sur une longueur de 25 mètres, avant de reprendre un gabarit plus large.

Conditions de circulation pendant la période transitoire

Les conditions de circulation pendant les travaux et lors du basculement entre les deux itinéraires paraissent insuffisamment développées : **présenter les dispositions envisagées pour la continuité des dessertes locales, agricoles et des services publics pendant les travaux, et à l'occasion de la mise en service de la nouvelle RD83, notamment en termes de signalisation temporaire et de sécurité des usagers.**

Réponse du MO

Durant les travaux, une grande partie du projet sera réalisée hors circulation (voie nouvelle) et, lors des raccordements, une circulation alternée sera mise en place. Les accès agricoles et l'accès des services publics seront maintenus pendant la phase travaux. Pour les travaux d'ouvrage d'art et de reprofilage de la RD 88, le trafic sera temporairement basculé sur la RD 83.

MON APPRÉCIATION SUR CES RÉPONSES

Les réponses apportées par le Conseil départemental me paraissent globalement satisfaisantes, notamment en ce qui concerne la cohérence du réseau routier, le maintien des accès et les conditions de circulation durant les travaux.

Je prends acte des améliorations envisagées pour les cheminements piétonniers, dont leur continuité dans le secteur de la nouvelle RD 83.

Si la localisation hors agglomération peut limiter la portée des obligations réglementaires en matière d'accessibilité aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR), elle ne me paraît toutefois pas devoir dispenser d'une attention particulière. À cet égard, il me semble souhaitable que les caractéristiques des aménagements projetés, notamment les revêtements, les pentes et les conditions de traversée de la nouvelle voie, permettent des déplacements aussi accessibles et sécurisés que possible.

Par ailleurs, les modalités d'intervention des Services de secours et les conditions de remise en état de la voirie transférée mériteront d'être davantage précisées et formalisées.

Ces observations, sans remettre en cause mon appréciation favorable quant aux réponses apportées, appellent néanmoins une vigilance particulière lors de la mise en œuvre du projet.

Ceci clôt la première partie du rapport

Fait le 24 octobre 2026

Bernard POQUET
Commissaire enquêteur



PARTIE II

CONCLUSIONS MOTIVÉES

DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

PRÉAMBULE

Pour rappel, la **suppression du Passage à niveau n°20** a été autorisée et le **projet de création d'une nouvelle liaison routière** entre les RD83 et RD88 déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 avril 2026.

La présente enquête publique porte donc sur la **création d'une nouvelle section de la RD83** et ses **aménagements associés**, ainsi que sur la **mise en voie sans issue d'une partie de l'actuelle RD83**, sur la commune des MONTS DU ROUMOIS.

Conduite essentiellement selon les dispositions du Code de la voirie routière, elle poursuit un double objectif : classement de la voie nouvelle dans le domaine public routier départemental et déclassement d'une section de l'actuelle RD 83, en vue de son transfert dans le domaine public routier communal.

Ce code, qui prévoit le recours à l'enquête lorsqu'une opération de classement ou déclassement porte atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation, est le fondement principal qui attribue au Conseil départemental la compétence pour le **classement et le déclassement des routes départementales**, mais également pour leur **ouverture**, leur redressement et leur élargissement :

R.131-3 : *organisation par arrêté du président du conseil départemental, désignation du commissaire enquêteur, caractéristiques de l'enquête pour une durée comprise entre 15 jours et 2 mois.*
R.131-4 : *publicité de l'arrêté, avec affichage au moins 15 jours avant l'ouverture et pendant l'enquête, ainsi qu'une insertion dans deux journaux locaux au moins 8 jours avant l'ouverture.*
R.131-5 : *composition du dossier d'enquête : notice explicative, plan de situation, éventuellement appréciation sommaire des dépenses et étude d'impact lorsqu'elle est requise.*
R.131-7 : *recueil des observations du public sur les registres d'enquête.*
R.131-8 : *les registres sont clos et signés par le commissaire enquêteur, celui-ci transmettant dans le délai d'un mois au président du conseil départemental le dossier et les registres accompagnés de ses conclusions motivées.*

A noter que le L.131-4 renvoie également au CRPA dont le R.134-26 permet notamment au commissaire enquêteur d'examiner les observations et d'**entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter**.

CONCLUSIONS MOTIVÉES

Les présentes conclusions font suite à la partie 1 dans laquelle sont relatés le contexte et les caractéristiques du projet, le déroulement de la procédure ainsi que les observations recueillies.

Elles ont pour objet, après examen de l'ensemble des données du dossier et des contributions enregistrées au cours de l'enquête, de présenter mon appréciation personnelle et motivée sur les opérations de voirie soumises à la consultation.

OBJECTIF DU PROJET

Le projet global, qui concerne la suppression du PN20, sur la ligne ferroviaire Serquigny-Oissel, dont la configuration est peu adaptée aux véhicules longs et lourds, prévoit la création d'une voie de déviation entre les RD 83 et RD 88 sur la commune des MONTS DU ROUMOIS, ainsi que la reconfiguration du raccordement à la RD 88 et des aménagements en faveur des mobilités douces. La commune de THÉNOUVILLE est également concernée par le projet.

	PR	Classement		Longueur/largeur
		actuel	proposé	
Déclassement	15+865 à 16+616	RD 83	Voie communale	818 m
Voie nouvelle			Route départementale 83	717 x 5,50 m

À noter que les 5,50 m correspondent à la largeur de la chaussée de roulement à proprement parler, à laquelle s'ajoutent deux surlargeurs de 0,50 m destinées à faciliter les doublements/croisements, portant la largeur totale à 6,50 m.

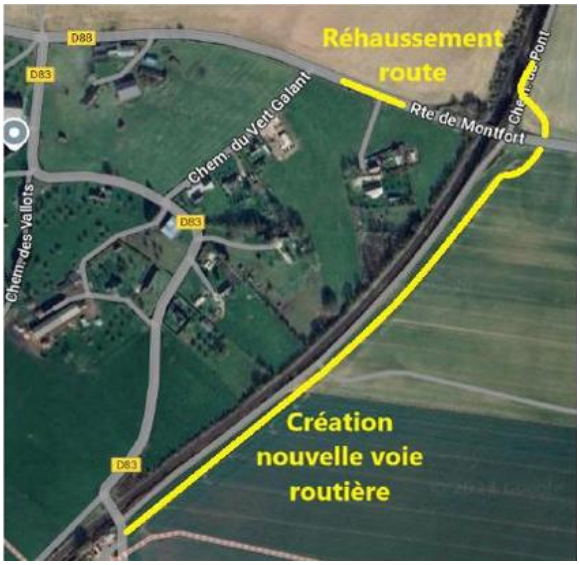
L'enquête publique unique, organisée fin 2025 et portant sur la **suppression du PN**, la **DUP** de la liaison routière et les **emprises foncières** nécessaires, les contributions du public se sont essentiellement focalisées sur l'intérêt du projet, la sécurité du futur carrefour (RD83/RD88), les déplacements piétons et cyclistes, l'allongement des parcours, les incidences agricoles, le coût de l'opération et les solutions alternatives. Le Département de l'Eure et SNCF Réseau ont confirmé le maintien du projet, en prévoyant plusieurs mesures de sécurisation et de réduction de ses incidences.

Il est utile de rappeler que la présente enquête de voirie n'a pas pour objet de remettre en discussion l'utilité publique de la suppression du PN n° 20, déjà reconnue, mais de se prononcer sur les conséquences domaniales et fonctionnelles qui en résultent.

Sur le secteur du Hameau de Basville, au N/O de la commune des MONTS DU ROUMOIS, la circulation sera fortement réduite, ne desservant dorénavant que les riverains les plus proches et les parcelles agricoles mais qui devrait contribuer à réduire les nuisances pour les riverains. Il est à noter que la fermeture du PN entraînera un allongement de trajet estimé à environ 500 m, certains points relatifs au franchissement piéton du pont et au garde-corps restant à être précisés.

Durant la phase des travaux, des aires seront aménagées pour le stockage des engins et le plein de carburant. Les travaux seront réalisés en grande partie hors période de forte circulation routière, hormis les travaux de raccordement aux extrémités du projet qui pourront nécessiter la mise en place de circulations alternées ou ponctuellement de déviations.

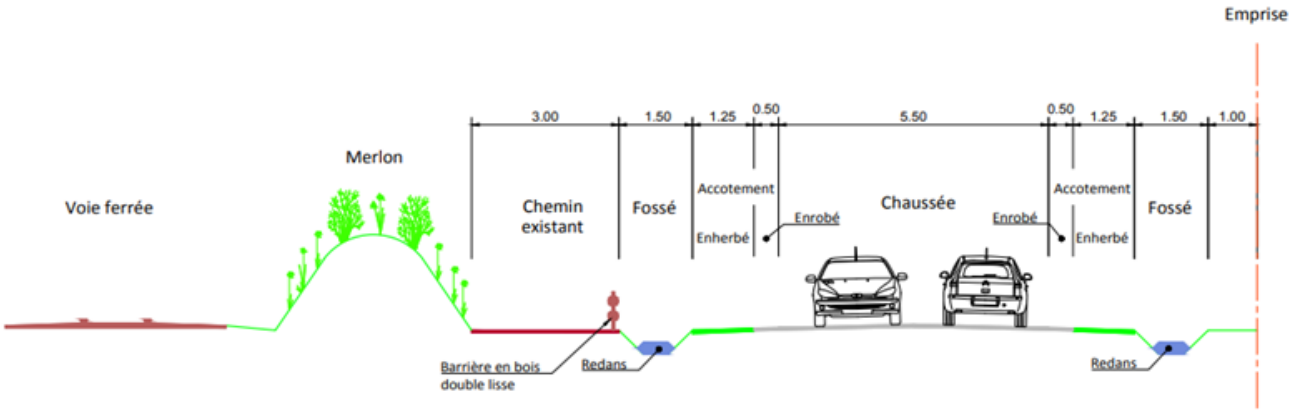




PT type

Liaison RD83-RD88

Communes de Thénouville et Les Monts du Roumois



DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE ET FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

Pour les **routes départementales,** comme pour les **voies communales**, une enquête publique préalable est requise lorsque l'opération de classement ou de déclassement est susceptible de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie. Les décisions relèvent respectivement du **Conseil départemental** ou du **Conseil municipal**.

Le cadre juridique repose principalement sur le **code de la voirie routière**, le **CG3P** et le **CGCT**. Il distingue les compétences du Département et de la commune en matière de classement et de déclassement des voies.

L**'affichage réglementaire** a été réalisé dans les communes concernées et une information complémentaire mise en place sur plusieurs emplacements du site du projet ; l'avis d'enquête a fait l'objet d'**insertions** aux « *Annonces légales* » de deux journaux locaux diffusés dans les communes concernées, tels que prévus par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Les **sites internet** du CD27 et des mairies concernées annonçaient l'enquête voire présentaient le dossier -format dématérialisé-.

Le **registre d'enquête** -format papier- a été mis à disposition du public, en mairie des MONTS DU ROUMOIS, pendant toute la durée de l'enquête.

La **messagerie**, dédiée aux contributions, est demeurée fonctionnelle durant la période d'enquête et j'ai tenu les **permanences** conformément aux dispositions de l'arrêté du 26 août 2026.

DOCUMENTS MIS A DISPOSITON

Le dossier d'enquête complet, mis à disposition du public en mairie, est demeuré accessible pendant les 16 jours.

Il répondait aux exigences réglementaires, d'une présentation claire et suffisamment détaillée, permettant au public d'appréhender la nature et la portée des opérations projetées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

A l'occasion des permanences, huit personnes sont venues échanger, parfois déposer leurs observations à l'issue sur le registre d'enquête qui a recueilli quatre notifications et/ou contributions.

La messagerie dédiée a reçu quatre mails.

Aucun courrier ne m'a été remis.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Contrairement aux dispositions du code de l'environnement, le code de la voirie routière n'impose pas l'établissement d'un « *Procès-verbal de synthèse des observations* », établi par le commissaire enquêteur, ni de « *Mémoire en réponse* » du maître-d'ouvrage.

Toutefois, afin de disposer des précisions utiles à l'examen des observations recueillies, j'ai transmis l'ensemble des dépositions au porteur de projet le 12 octobre, en lui laissant la possibilité d'apporter, s'il le souhaitait, des éléments de réponse dans un délai de quinze jours.

Le Conseil Départemental m'a remis un Mémoire en réponse le 23 octobre 2026.

APRÈS avoir :

√ étudié le dossier, participé aux réunions de travail avec le porteur de projet, les élus et les personnels concernés, et procédé aux échanges nécessaires à la bonne compréhension des enjeux ;

√ effectué des visites sur sites afin d'apprécier la configuration des voies et des secteurs concernés par les opérations ;

√ examiné l'ensemble des observations recueillies, consignées dans un document de synthèse, ainsi que les réponses apportées par le Département.

CONSIDÉRANT :

√ que l'utilité publique du projet a déjà été reconnue par arrêté préfectoral du 8 avril 2026 ;

√ que les opérations soumises à la présente enquête visent à mettre en cohérence la domanialité des voies avec leur nouvelle fonction ;

√ que le déclassement d'une section de l'actuelle RD83 dans le secteur du Hameau de Basville, bien qu'il soit susceptible de modifier certains itinéraires, ne remet pas en cause les fonctions de desserte et que la voie nouvelle assurera la continuité de la liaison départementale RD83 - RD88 ;

√ que la nouvelle organisation des circulations prend globalement en compte les enjeux de sécurité, les accès agricoles et riverains ainsi que les mobilités douces, certains aménagements appelant toutefois une vigilance particulière lors de leur mise en œuvre ;

√ que l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur et aux prescriptions de l'arrêté du 26 août 2026, notamment en termes d'information et de participation du public ;

√ que les observations recueillies au cours de l'enquête, les réponses apportées et les engagements pris par le porteur de projet, ne font apparaître aucune difficulté majeure de nature à remettre en cause les opérations de voirie projetées.

Au terme de mon analyse, je considère que ces opérations de classement et de déclassement s'inscrivent dans une organisation cohérente du réseau routier, consécutive à la suppression du Passage à niveau n° 20, et qu'elles peuvent être mises en œuvre dans les conditions exposées au dossier.

Cette nouvelle organisation permettra de maintenir la liaison entre les routes départementales ainsi préserver les fonctions essentielles de desserte, en préservant la continuité de l'itinéraire de randonnée et des déplacements en modes doux, tout en améliorant les conditions de sécurité des usagers.

J'émets un **AVIS FAVORABLE** aux opérations soumises à la présente enquête publique sur le territoire des communes de **LES MONTS DU ROUMOIS** et **THÉNOUVILLE**.

Je **recommande** par ailleurs qu'une information régulière soit maintenue auprès du public par les Collectivités concernées, notamment sur le calendrier et l'avancement des opérations de voirie et des travaux qui en découlent.

Ceci clôt l'ensemble du Rapport d'enquête

Conformément à l'art. 7 de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, le Rapport et les conclusions motivées, ainsi que le registre d'enquête, sont remis à M. le Président du Conseil Départemental de l'Eure.

Fait le 24 octobre 2026

Bernard POQUET
Commissaire enquêteur



ANNEXE 1

DÉPARTEMENT DE L'EURE

ENQUÊTE PUBLIQUE DE VOIRIE

LIÉE AU

Déclassement d'une section de la RD83 et son transfert dans le domaine public routier communal et la création d'une nouvelle section de la RD83 assurant sa jonction avec la RD88

sur les communes des MONTS DU ROUMOIS et de THÉNOUVILLE

Enquête conduite du 23 septembre 2026 au 08 octobre 2026 inclus

Synthèse des observations & questions adressée au Département

Commissaire enquêteur
Bernard POQUET

REPÈRES DE LECTURE

Préambule

1 Rappel de la procédure

2 Publicité de l'enquête

3 Bilan comptable des contributions - Avis des collectivités

4 Observations du public

4.1 Observations déposées sur la messagerie dédiée

4.2 Entretiens et contributions enregistrées lors des permanences

4.3 Contributions enregistrées sur le Registre papier (hors permanences)

4.4 Courrier

5 Points soulevés par le commissaire enquêteur

ANNEXE - Analyse thématique

PRÉAMBULE

Pour rappel, la **suppression du PN 20** a été autorisée et le **projet de création d'une nouvelle liaison routière** entre RD 83 et RD 88 déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 7 avril 2026.
La présente enquête publique porte donc sur cette **nouvelle voirie et les aménagements qui lui sont associés**, ainsi que sur la **mise en voie sans issue d'une section de la RD 83,** dans le secteur de Basville, sur la commune des MONTS-DU-ROUMOIS.

La présente enquête publique est essentiellement organisée conformément aux dispositions du **Code de la voirie routière**, notamment ses articles L.131-4 et R.131-3 à R.131-8, relatifs au classement, au déclassement et à l'ouverture des routes départementales.

À noter que le L.131-4 du code, qui ne prévoit pas expressément l'établissement d'un Procès-verbal de synthèse des observations et le Mémoire en réponse dédié, renvoie également au CRPA dont l'art. R.134-26 permet notamment au commissaire enquêteur d'examiner les observations et d'**entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter**.

Dans ce cadre, j'invite le Conseil départemental de l'Eure à produire, dans un délai indicatif de quinze jours, un Mémoire en réponse apportant les précisions et éclaircissements qu'il estimera utiles à l'examen des contributions recueillies.

1 Rappel de la procédure

Après multiples échanges, j'ai été désigné par Monsieur le président du Conseil départemental de l'Eure pour conduire l'enquête publique susnommée sur les communes des MONTS DU ROUMOIS et de THÉNOUVILLE, selon l'arrêté pris le 26 août 2026.

L'enquête s'est déroulée du 23 septembre au 08 octobre 2026, soit une durée de seize jours.

Conformément à l'arrêté, j'ai tenu trois permanences en mairie des MONTS DU ROUMOIS afin d'informer le public, et recevoir d'éventuelles observations : mercredi 23 septembre 2026 de 09h00 à 12h00, samedi 3 octobre 2026 de 09h00 à 12h00 et jeudi 8 octobre 2026 de 13h30 à 16h30.

Pendant la durée de l'enquête, il était possible de prendre connaissance du dossier dématérialisé sur le site internet du Département et du dossier -format papier- en mairie des MONTS DU ROUMOIS, les mairies concernées informant de l'enquête.

Le public pouvait déposer ses observations sur la messagerie dédiée, sur le registre d'enquête ou par courrier postal transmis à mon attention au siège de l'EP.

2 Publicité de l'enquête

L'**affichage réglementaire** a été réalisé dans les communes concernées et une information complémentaire mise en place sur plusieurs emplacements du site du projet et l'avis d'enquête a fait l'objet d'**insertions** aux « *Annonces légales* » de deux journaux locaux diffusés dans les communes concernées, tels que prévus par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

3 Bilan comptable des contributions

Récapitulatif des entretiens menés et des contributions écrites :

√ **entretiens lors des permanences**, **contributions déposées sur le Registre papier** à cette occasion ou hors permanences : huit personnes ;

√ **messagerie dédiée** : quatre mails ;

√ **voie postale** : néant.

Le public, peu nombreux, s'est toutefois exprimé dans un esprit d'écoute et de dialogue, au travers de contributions responsables traduisant une vigilance particulière quant aux impacts potentiels du projet sur la population, notamment en matière de sécurité routière et piétonne.

√ **Collectivités** :

Les Conseils municipaux des communes nouvelles des MONTS DU ROUMOIS et de THÉNOUVILLE se sont exprimés avec un avis favorable au projet.

4 Observations du public

REMARQUE LIMINAIRE

Contrairement aux dispositions du code de l'environnement, le code de la voirie routière n'impose pas l'établissement d'un « *Procès-verbal de synthèse des observations* » à l'issue de l'enquête, ni de *« Mémoire en réponse »*.

Toutefois, afin de disposer des précisions nécessaires à l'examen des observations recueillies, je transmets au Conseil départemental de l'Eure l'ensemble des contributions reçues afin de lui permettre d'apporter les réponses et précisions qu'il estimera utiles.

Ces contributions sont présentées quelle que soit leur forme de dépôt et, celles appelant une réponse, pourront faire l'objet d'un document laissé à l'initiative du porteur de projet, pièce qui sera également annexée au rapport d'enquête.

À cette fin, un délai de quinze de jours est accordé au Département, à titre de modalité pratique.

4.1 Observations déposées sur la messagerie dédiée

Quatre contributions ont été déposées, représentant **douze observations** après « découpage par thème ».

► mail de **Mme Valérie MALBRANT** en date du 27.09.2026

« …Je me suis penchée sur ce dossier, et mon attention s'est plus particulièrement portée sur la qualité de vie des riverains et utilisateurs des chemins de promenade.

*Il me paraît essentiel de préciser si le nouvel itinéraire, et les modifications de classement des voies, sont susceptibles d'entraîner une **évolution sensible des flux de circulation**, notamment des poids lourds, à proximité des habitations. Le cas échéant, il conviendrait d'indiquer les **mesures prévues pour limiter les nuisances**, en particulier sonores et olfactives, et préserver la sécurité des riverains les plus proches.*

*Dans le secteur de Basville, et/ou en deçà de la future RD 83, il conviendra également de s'assurer que la configuration définitive du projet permet de **maintenir des conditions d'accès satisfaisantes à l'ensemble des parcelles agricoles**, y compris pour les engins de grand gabarit, sans allongement excessif des parcours ni difficulté particulière de circulation.*
*À ce titre, la solution envisagée pour assurer le « franchissement » de la future RD 83 entre le **chemin maintenu le long de la voie ferrée et le cheminement piétonnier situé de l'autre côté de la route** ne m'apparaît pas clairement. Il conviendrait donc de préciser si cette continuité est maintenue et, dans l'affirmative, selon quelles modalités.*



*Un point, qui retient particulièrement mon attention, concerne les **profils de chaussée, nouveaux raccordements et giratoires** (RD83/RD88).*
Il serait utile de préciser s'ils ont fait l'objet d'une analyse détaillée : manque de visibilité, étroitesse de la voirie, vitesses pratiquées, mouvements des véhicules légers, poids lourds et engins agricoles.

*Il conviendrait également d'indiquer si des aménagements complémentaires pourraient être envisagés **après la mise en service**, dans l'hypothèse où les conditions de sécurité constatées s'avéreraient insuffisantes.*
Je vous remercie de prendre en compte mes remarques, inquiétudes et d'y répondre clairement quitte à faire évoluer le dossier si nécessaire. »

► mail de **Mme SEDIRA** en date du 01.10.2026

Cette fermeture de voierie va entraîner de nombreux travaux (coûteux) avec une destruction d'espaces naturelles et agricoles.
Prenons comme exemple le grand rond-point avant l'entrée de bourgtheroulde avec une entrée et une sortie très étroite. Cela n'est peut être pas judicieux de se lancer dans de si grands travaux puisque cela a entraîner des coûts financiers, une perte de l'espace agricole et que les travaux ne reprendront peut-être jamais.

Il aurait peut-être été préférable d'aménager le passage à niveau pour que les transports scolaires puissent passer ou interdire tout simplement le passage des bus à cet endroit et de créer un deuxième trajets de bus.

D'autant plus, pour revenir aux travaux envisagés, que la visibilité est nulle (sur le pont) au niveau de la potentielle sortie pour rejoindre l'axe principal et donc entraîner un risque encore plus important d'accidents !
Est ce que les personnes qui ont décidé de ce plan utilisent cette route tous les jours pour ce rendre au travail ?
La route principale pour se rendre à bourgtheroulde n'est pas du tout aménagée au passage routier qui y est de plus en plus dense (étroite, les accottements sont instables même en respectant les vitesses, puisque les engins agricoles sont de plus en plus volumineux et qu'il est parfois très dangereux de les croiser et de se garer pour les laisser passer). Ce n'est pas en rajoutant des zones à 50 que cela rend la route moins dangereuse, au contraire.
Ce sont les infrastructures qui permettent de circuler en sécurité.
Il y a eu des constructions réalisées aux abords de zones dangereuses (peu de visibilité, virages par exemple). Avant de faire ces constructions il aurait peut-être fallu réfléchir aux abords de ces constructions et aux infrastructures réalisables.
Il s'agit seulement de déplacer un problème à un autre endroit.

Également, ce nouveau trajet entraîne un temps allongé et des frais kilométriques supplémentaires. Au vu de la conjoncture actuelle cela est encore aux frais des personnes qui travaillent.

► mail de **M. et Mme MENNERUN** en date du 07.10.2026

*Il me semble avoir lu qu'il y aurait un panneau sans issus au niveau du PN20. Dans ce cas toutes les voitures, camions et autres engins motorisés passerons par la **route du Val qui est étroite** alors que ça ne donne rien de passer par ici.*

*La solution c'est de **mettre la D83 sans issus et 1 sens interdit** (sauf riverains) **au niveau de la jonction D83/D88** (ferme Michel Huché) idem chemin ou il y avait 2 marronniers qui mène à la ferme d'Antoine Martin pour arriver route du Val.*

► mail de M. **Stéphane DESNOYERS** en date du 07.10.2026

***1) Dimensionnement du merlon** : le profil en travers figurant en page 8 du dossier, établi à l'échelle 1/100e (de ce fait au-delà d'un simple schéma de principe), prévoit le maintien du chemin existant, d'une largeur de 3,00 m, entre voie ferrée et future RD83, ainsi que la réalisation d'un merlon côté ferroviaire.*
L'application de l'échelle du schéma conduit à estimer à environ 4 m la largeur séparant le bord de la plateforme ferroviaire, ou du ballast, du chemin.
Au regard de la réalité du terrain, il conviendrait dès lors de préciser la distance minimale qui sera effectivement disponible, ainsi que les caractéristiques du merlon et des dispositifs de protection envisagés, afin de s'assurer de la faisabilité de cet aménagement dans l'emprise existante.

***2) Conséquences du déclassement et du classement des voiries** : il me paraîtrait utile de préciser davantage les conséquences du déclassement de la section RD, et du classement de la voie nouvelle dans le domaine routier départemental, notamment quant à la répartition des compétences, des responsabilités et des charges entre le Département et les communes concernées.*
Un calendrier prévisionnel aurait également pu être présenté ou rappelé, précisant notamment la date effective des changements de statut et les modalités de mise en service de la nouvelle voie.
Il aurait enfin été intéressant d'indiquer si un bilan est prévu, après sa mise en circulation, afin de vérifier que les conditions réelles de fonctionnement, de circulation et surtout de sécurité correspondent aux hypothèses retenues dans le projet.

***3) Justification du scénario retenu** : sans remettre en cause la nécessité, désormais actée, de supprimer le passage à niveau, il m'aurait paru judicieux de présenter plus clairement les critères ayant conduit à retenir la solution d'aménagement proposée plutôt qu'une autre organisation des circulations ou un autre tracé.*
Bien que cette question ait été abordée dans le cadre de la première enquête conduite fin 2025, le présent dossier ne permet pas d'apprécier de manière suffisamment lisible les variantes éventuellement étudiées, ni leurs avantages, contraintes et incidences respectives pour les riverains et les usagers. »

4.2 Entretiens, contributions déposées lors des permanences

Huit personnes sont venues échanger, parfois en mentionnant leur passage et/ou en formulant une observation. Autant que faire se peut, les échanges et contributions sont reportés soit **in-extenso et sans aucune modification**, soit dans leur esprit**.**

- Permanence du 23.09 : **M. HUCHE** et **M. SENECAL** *ont réaffirmé leurs réserves sur le projet et ses caractéristiques, demeurant dubitatifs quant à l'intérêt même de la suppression du PN, qu'ils estiment insuffisamment justifié au regard de la réelle fréquentation, ainsi qu'à l'égard des solutions de contournement proposées et des mesures de sécurité envisagées (future voirie et au niveau de son raccordement à la RD88). Considérant enfin que « tout semblait déjà acté lors de l'EP de 2025 », ils s'interrogent sur l'intérêt même de l'enquête publique et devraient déposer une contribution sur le registre d'enquête (à noter : pas de déposition enregistrée).*
- Permanence du 03.10 : **un couple**, venu consulter l'entier dossier, souhaitant garder l'anonymat, et **la personne** ayant déposé un mail le 27 septembre, venant s'assurer de sa bonne réception.
- Permanence du 08.10 :
  - **Mme Nathalie BETTON**, Conseillère départementale : échanges, dépôt contribution

Une nouvelle RD ? des financements qui pourraient servir d'autres politiques publiques départementales et la mairie aura-t-elle les moyens d'entretenir 1 nouvelle infrastructure. Quid de la ZAN et des Nuisances de remplacer des végétaux par des rubans de Bitume. Où est la réflexion sur la sécurité et des passages des camions et autres véhicules lourds sur les petites routes traverses. Espérant que les retours de cette enquête publique soient mieux en compte que la précédente.

  - **M. Laurent DEBEERST**, maire de THÉNOUVILLE : échanges, dépôt d'un document.

Mise en garde concernant la traversée du pont
Les trottoirs sont réduits et le passage des véhicules est serré.
Voir la possibilité de monter en console les nouveaux gardes corps permettant d'élargir le passage Piéton
Réserve sur la surélévation permettant une vue sur le croisement.
Réserve sur la mise en place d'un passage alternant. Il y aura des embouteillages au heures fixe le matin et au retour du travail l'après-midi. Le passage des véhicules agricoles et des transporteurs, surtout en période de récolte rendront la zone dangereuse. Pour les voitures, dont chacun pense qu'il a toujours le temps de passer, ne rendrons pas la situation sereine.
Je ne pense pas qu'une queue de 15 voitures attendant en pleine campagne soit un facteur de développement.... plutôt d'énervement. Cela pousse à l'imprudence.

Le ruissellement
Gros problème de ruissellement à venir : il y à 800 ml d'artificialisation sans aménagement supplémentaire des fossés et évacuation d'eau (4800 M2). Les aménagements créés par la comcom Roumois Seine dans le centre de Theillement dans les années 2010 faisant déjà face à un gros problème de ruissellement et se révèlent déjà insuffisants. Ils seront submergés.
Je n'ai pas d'information sur le fait que la comcom Roumois Seine qui doit gérer le ruissellement hors agglos ait été prévenue par le département et informée de l'avis d'enquête publique.
La partie du réseau de fossés d'évacuation d'eau bordant le voie SNCF existe déjà, aucun aménagement supplémentaire ou de modification des dimensions n'a été prévu. Ils sont parfois à saturation.
Le chemin piétonnier du Pont Hurel prévu en revêtement drainant par le département sera rapidement ruiné par le ruissellement. Un passage en particulier sera emporté, comme c'est le cas dans une pluie annuelle.
Une partie de ce cheminement (env 50 ml) appartient à la communauté de commune Roumois Seine, ainsi que la mare tampon, je n'ai pas le sentiment qu'elle eut été informée du passage du chemin piétonnier.
La question du ruissellement est primordiale. Cette question, si elle est ignorée, reviendra chaque année, voire plusieurs fois et il faudra bien y répondre et expliquer cette imprévoyance.

- **Mme Elisabeth LOIR** (**GUENIER**) : échanges, dépôt contribution

1) Je m'inquiète au point de vue sécuritaire en venant de Montfort, la vitesse m'interpelle. Par quoi pourriez-vous remplacer les chicanes, que cela soit le moins dangereux possible.
2) L'évacuation des eaux de pluie, a-t-elle été vue avec la communauté de communes propriétaire de la petite réserve d'eau près de l'ancienne mairie de Theillement.

4.3 <u>Contributions déposées sur le registre hors permanences</u> : néant.

4.4 <u>Courrier transmis à mon attention au siège de l'enquête</u> : aucun courrier remis.

<u>Analyse thématique des contributions du public</u> (ANNEXE)
L'examen des contributions recueillies fait apparaître plusieurs préoccupations récurrentes, principalement liées à la sécurité routière, aux modifications des conditions de circulation, au maintien des dessertes locales et agricoles ainsi qu'aux incidences environnementales des aménagements envisagés.

Les participants s'interrogent également sur la continuité et la sécurité des cheminements piétonniers, les nuisances susceptibles d'affecter les riverains, la justification des choix techniques et les conséquences administratives et financières des changements de statut des voiries.

Afin de faciliter leur analyse et d'en restituer les principales attentes, ces contributions sont regroupées par grands thèmes, sans préjudice des contributions plus particulières.

Il en ressort deux grandes catégories de préoccupations restituant l'ensemble des préoccupations du public, tout en respectant le périmètre de l'enquête publique actuelle :

- liées à l'objet de l'enquête actuelle : conséquences du déclassement de l'ancienne RD83, classement de la voie nouvelle, répartition des compétences/responsabilités, entretien et conditions futures de circulation ;
- liées aux caractéristiques du projet : choix du tracé, conception des ouvrages, suppression du PN20, incidences environnementales et mesures de sécurité, dont certaines ont déjà pu être abordées lors de l'enquête précédente de 2025.

5 <u>Points soulevés par le commissaire enquêteur</u>
À ces observations du public s'ajoutent les points sur lesquels j'ai souhaité obtenir des précisions du maître d'ouvrage.

√ <u>Cohérence nouvelle RD83/ancienne voirie transférée</u>
Le déclassement de l'ancienne RD83, et le classement de la voie nouvelle, modifient la répartition du réseau routier entre Département et commune des MONTS DU ROUMOIS. Au-delà du transfert des compétences déjà évoqué, la question de la cohérence d'ensemble du maillage routier mérite d'être approfondie : **confirmer que les changements de statuts envisagés garantissent une organisation cohérente du réseau routier, en termes de continuité des itinéraires, hiérarchisation des voiries et desserte des différents secteurs concernés.**

√ <u>État des voiries transférées, conditions de leur remise à la commune</u>

Quelques contributions portent sur les capacités financières de la commune à assurer l'entretien futur, et manifestent une certaine inquiétude sur l'état dans lequel les voies lui seront transférées : **préciser si, préalablement au transfert, un état contradictoire des voiries est prévu et les garanties apportées sur leur état, les éventuels travaux de remise en état et les charges d'entretien futures.**

√ <u>Circulation des véhicules, accès des services publics</u>

Le dossier traite bien les impacts potentiels sur les automobilistes, les poids lourds, les transports scolaires et les engins agricoles. En revanche, les conséquences de la nouvelle organisation routière sur l'intervention des secours, de collecte des déchets et autres services publics sont peu abordées **: indiquer, dans quelle mesure, les modifications d'itinéraires et éventuelles restrictions de circulation ont été examinées au regard des conditions d'accès et des délais d'intervention des services de secours, notamment dans le secteur de Basville qui sera desservi par une section de l'ancienne RD83.**

√ <u>Accessibilité des aménagements pour les PMR</u>

Certaines contributions soulèvent la question de la continuité et de la sécurité des cheminements piétonniers, notamment au niveau du pont et du franchissement de la nouvelle RD83 : **j'estime également nécessaire de s'assurer des conditions d'accessibilité par les personnes à mobilité réduite et sollicite des précisions sur les caractéristiques retenues, notamment en termes de largeur, pente, revêtement et sécurisation des traversées.**

√ <u>Conditions de circulation pendant la période transitoire</u>

Les conditions de circulation pendant les travaux et lors du basculement entre les deux itinéraires paraissent insuffisamment développées : **présenter les dispositions envisagées pour assurer la continuité des dessertes locales, agricoles et des services publics pendant les travaux, et à l'occasion de la mise en service de la nouvelle RD83, notamment en termes de signalisation temporaire et de sécurité des usagers.**

Bernard POQUET, commissaire enquêteur



ANNEXE - SYNTHÈSE THÉMATIQUE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE, AMÉNAGEMENTS, CIRCULATION, DESSERTE LOCALE, DÉPLACEMENTS

1) Sécurité routière, caractéristiques des aménagements (visibilité, profils de chaussée, croisements, pont, régulation du trafic et dispositifs de ralentissement).

Des inquiétudes portent sur la visibilité aux raccordements RD83/RD88 et aux abords du pont, l'étroitesse des chaussées et des accotements, ainsi que les difficultés de croisement des véhicules lourds et agricoles. La pertinence des dispositifs de ralentissement, notamment des chicanes et d'un éventuel passage alterné sur le pont, est également questionnée.

Des précisions sont sollicitées sur les études de visibilité, le dimensionnement des infrastructures, les vitesses retenues et les mesures envisagées pour garantir la sécurité des usagers.

2. Modification des circulations, dessertes locales (signalisation, restrictions de circulation, allongement des parcours et incidences sur les usagers).

La fermeture du PN20 suscite des craintes de report du trafic, notamment des poids lourds, vers la route du Val et les voies secondaires, ainsi que d'allongement des parcours et d'augmentation des frais de déplacement.

Les contributeurs demandent une évaluation des flux prévisibles, de leurs incidences sur les temps de parcours et les dessertes locales, ainsi que l'examen de restrictions de circulation et d'une signalisation adaptée.

3. Fonctionnement du pont au droit de la jonction RD83/RD88, régulation du trafic

Des réserves sont exprimées sur la surélévation du pont et l'instauration éventuelle d'une circulation alternée, susceptibles d'entraîner des files d'attente et des difficultés particulières lors des périodes de forte circulation agricole.

Une clarification apparaît nécessaire quant aux caractéristiques de l'ouvrage, les modalités de régulation envisagées et leurs conséquences sur la fluidité et la sécurité du trafic.

CHEMINEMENTS ET CONTINUITÉS DOUCES, ACTIVITÉS AGRICOLES, ACCESSIBILITÉ AUX PARCELLES

1. Continuité, sécurité des cheminements piétonniers

Des interrogations portent sur la continuité du cheminement de part et d'autre de la future RD83, les conditions de traversée de la chaussée et la sécurité des piétons. L'étroitesse des trottoirs du pont soulève également des réserves, accompagnées d'une proposition d'élargissement par des dispositifs en console.

Les participants s'interrogent sur la localisation et la sécurisation de la traversée, les aménagements envisagés, la largeur disponible sur le pont et la faisabilité d'un éventuel élargissement.

2. Aménagement, protection des cheminements

Des préoccupations concernent la proximité de la voie ferrée, notamment l'espace disponible pour maintenir le chemin de 3 m et réaliser le merlon prévu. Le risque de dégradation du chemin du Pont Hurel sous l'effet du ruissellement est également évoqué.

Il conviendrait d'apporter des précisions, ou de rappeler les caractéristiques et dimensions définitives des aménagements, les dispositifs de protection envisagés, ainsi que les dispositions retenues pour préserver le cheminement du Pont Hurel, en concertation avec Roumois Seine pour les emprises concernées.

3. Desserte des parcelles, circulation agricole

Les contributions soulignent la nécessité de maintenir des accès satisfaisants aux parcelles agricoles, notamment dans le secteur de Basville et au-delà de la future RD83, sans allongement excessif des parcours. Des difficultés potentielles de croisement et de manœuvre des engins agricoles de grand gabarit sont également signalées.

Les contributions appellent des éclaircissements concernant les accès maintenus, rétablis ou modifiés, les éventuels détours et l'adaptation des caractéristiques des voies à la circulation des engins agricoles.

ENVIRONNEMENT, ARTIFICIALISATION, GESTION DES EAUX, NUISANCES, CADRE DE VIE

1. Consommation foncière, artificialisation des sols

Des préoccupations sont exprimées concernant la disparition d'espaces agricoles/naturels, l'artificialisation des sols et la compatibilité du projet avec les objectifs de sobriété foncière (ZAN) et des précisions semblent sollicitées sur les surfaces concernées, les mesures de limitation de la consommation foncière et la prise en compte des objectifs réglementaires applicables.

2. Gestion des eaux pluviales, ruissellements

Des inquiétudes portent sur l'aggravation possible du ruissellement, la capacité des fossés et des ouvrages existants, notamment aux abords de la voie ferrée et dans le secteur de l'ancienne mairie de Theillement.

Des éclaircissements semblent jugés nécessaires sur les dispositifs de collecte et d'évacuation des eaux pluviales, les mesures de prévention des débordements et la coordination avec la communauté de communes Roumois Seine pour les ouvrages et emprises concernés.

3. Nuisances, cadre de vie des riverains

Les contributions soulignent les risques d'augmentation des nuisances sonores et olfactives liés à l'évolution du trafic, notamment des poids lourds, à proximité des habitations, ainsi que les conséquences possibles sur la sécurité et la tranquillité des riverains.

Des précisions semblent souhaitées quant aux secteurs susceptibles d'être affectés, l'évolution prévisible des circulations et les mesures envisagées pour limiter les nuisances et préserver le cadre de vie.

JUSTIFICATION DU PROJET, CHOIX D'AMÉNAGEMENT, STATUT DES VOIRIES, FINANCEMENT, SUIVI

1. Justification du projet, solutions alternatives

Des interrogations portent sur les critères ayant conduit au choix du tracé et sur l'examen des variantes, jugé insuffisamment explicite dans le dossier. Des solutions alternatives à la suppression du PN20 sont également évoquées, notamment son aménagement ou l'adaptation des itinéraires de transports scolaires, avec la crainte d'un simple déplacement des risques vers d'autres secteurs.

Des précisions semblent attendues sur les critères de sélection/solutions étudiées/ raisons du choix retenu, notamment au regard de leurs incidences sur la sécurité et les conditions de circulation.

2. Conséquences administratives, financières et calendrier

Les contributions soulèvent des questions sur les conséquences du déclassement de l'ancienne RD83 et du classement de la voie nouvelle, notamment la répartition des compétences, des responsabilités et des charges d'entretien entre le Département et la commune. Le coût des travaux et leur incidence sur les finances publiques suscitent également des réserves.

Des éclaircissements sont sollicités sur les modalités de transfert, les engagements financiers respectifs et, dans la mesure du possible, le calendrier prévisionnel des changements de statut et de mise en service de la nouvelle voie.

3. Prise en compte des contributions, réalisation et suivi des aménagements

Le souhait d'une meilleure prise en compte des observations du public est exprimé, accompagné d'une demande de suivi après la mise en circulation de la nouvelle voie, afin de vérifier les conditions réelles de fonctionnement et de sécurité.

Il conviendrait de préciser les suites susceptibles d'être données aux contributions ainsi que les modalités d'un éventuel bilan après mise en service, assorti, si nécessaire, de mesures correctives.

ANNEXE 2

DÉPARTEMENT DE L'EURE en Normandie

Délégation aménagement

Direction de la mobilité

Pôle foncier et domanial

Evreux,
le 23 OCT. 2026

Monsieur Bernard POQUET

Objet : RD 83/RD88 Liaison les Monts du Roumois Thénouville – Mémoire en réponse
L.R.A.R. 1A 216 548 0152 2

Affaire suivie par
Mélanie ROLLAND

☎ 02 32 31 94 22

✉ melanie.rolland@eure.fr

N/Réf : DM/PFD/MR/2026

V/Ref :

PJ : Mémoire en réponse Enquête publique de voirie

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint la version papier des réponses apportées au procès-verbal des observations qui vous a été retourné, ce jour, par mail.

Je vous en souhaite une bonne réception et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération.

Le Président du Conseil départemental,
Pour le Président et par délégation :
La responsable du Pôle Foncier et Domanial,

Valérie CASTANIÉ

Enquête publique de voiries
Consécutive à la suppression du passage à niveau n°20

Déclassement d'une section de la RD83
Création d'une voie nouvelle RD83

MÉMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
au document de synthèse établi par le commissaire enquêteur
en date du 12 octobre 2026

A - Observations déposées sur la messagerie dédiée :

N° observation Identité du (des) demandeur(s), date	Descriptif de l'observation (demandeur)
Observation n°1 **Mme Malbrant** **27/09/2026 à 20h50**	Je me suis penchée sur ce dossier, et mon attention s'est plus particulièrement portée sur la qualité de vie des riverains et utilisateurs des chemins de promenade. 1)Il me paraît essentiel de préciser si le nouvel itinéraire, et les modifications de classement des voies, sont susceptibles d'entraîner une évolution sensible des flux de circulation, notamment des poids lourds, à proximité des habitations. Le cas échéant, il conviendrait d'indiquer les mesures prévues pour limiter les nuisances, en particulier sonores et olfactives, et préserver la sécurité des riverains les plus proches. 2)Dans le secteur de Basville, et/ou en deçà de la future RD 83, il conviendra également de s'assurer que la configuration définitive du projet permet de maintenir des conditions d'accès satisfaisantes à l'ensemble des parcelles agricoles, y compris pour les engins de grand gabarit, sans allongement excessif des parcours ni difficulté particulière de circulation. À ce titre, la solution envisagée pour assurer le « franchissement » de la future RD 83 entre le chemin maintenu le long de la voie ferrée et le cheminement piétonnier situé de l'autre côté de la route ne m'apparaît pas clairement. Il conviendrait donc de préciser si cette continuité est maintenue et, dans l'affirmative, selon quelles modalités. 3)Un point, qui retient particulièrement mon attention, concerne les profils de chaussée, nouveaux raccordements et giratoires (RD83/RD88). Il serait utile de préciser s'ils ont fait l'objet d'une analyse détaillée : manque de visibilité, étroitesse de la voirie, vitesses pratiquées, mouvements des véhicules légers, poids lourds et engins agricoles. 4)Il conviendrait également d'indiquer si des aménagements complémentaires pourraient être envisagés après la mise en service, dans l'hypothèse où les conditions de sécurité constatées s'avéreraient insuffisantes.

	Je vous remercie de prendre en compte mes remarques, inquiétudes et d'y répondre clairement quitte à faire évoluer le dossier si nécessaire.
	Réponse du Maître d'ouvrage : *1) L'actuel RD 83 deviendra une voie sans issue, ce qui réduira le trafic et les nuisances afférentes, permettant une amélioration du cadre de vie des riverains. Le report du trafic de l'actuelle RD 83 (525 v/j) sur la RD 88 (2324v/j) va porter le trafic total à 2849 v/j, ce qui n'est pas de nature à augmenter significativement les nuisances.* *2) Conformément aux échanges avec les agriculteurs au stade des études de projet et à la concertation avec les propriétaires / exploitants, la desserte des parcelles agricoles se fera depuis le réseau départemental. La continuité des cheminements piétons sera également assurée. Les fossés en rive de la RD83 seront busés au niveau des accès, permettant aux piétons de franchir le fossé et d'accéder de l'autre côté de la route.* *3) Le trafic sur les RD concernées est faible au regard des comptages de 2023 joints au dossier d'enquête (2350 v/j sur la RD 88 dont 40 PL et 525 v/j sur la RD 83).* *Au niveau du carrefour projeté, plusieurs aménagements sont prévus pour améliorer la visibilité, comme, tout d'abord, la modification des parapets du pont. Il est notamment prévu de supprimer le mur actuel, de le remplacer par un équipement de type garde-corps et de reprendre également le trottoir, l'étanchéité et la couche de roulement de l'ouvrage d'art. Une étude va être menée par le Département et la SNCF pour étudier ce nouveau garde-corps.* *Il est également prévu un reprofilage de la RD 88 pour éviter les pertes de tracé et effectuer des raccordements en long avec les rayons en profil en long ajusté, et une optimisation de la hauteur de raccordement du carrefour pour offrir le maximum de visibilité.* *Les pentes sur les RD 88 et 83 seront reprises pour répondre aux normes techniques édictées sur la visibilité pour des vitesses de référence à 90 km/h, alors même que le Département s'est engagé à limiter cette zone à 70km/h.* *A 90km/h, soit 25m/s il faut une visibilité comprise entre 7 et 9 secondes soit une distance comprise entre 175 et 225m.* *Si, au droit du carrefour la vitesse est limitée à 70km/h, les distances de visibilité seront plus courtes (marge de sécurité de 50m) ce qui permet de prendre en compte le V85.* *4) Le projet a été déclaré d'utilité publique le 8 avril 2026. Cependant, au moment de la mise en service des aménagements, un diagnostic de sécurité sera fait et des aménagements complémentaires pourraient être envisagés, dans l'hypothèse où les conditions de sécurité constatées s'avéreraient insuffisantes.*

Observation n°2 **Mme Sedira** **01/10/2026 à 14:09**	1)Cette fermeture de voirie va entraîner de nombreux travaux (coûteux) avec une destruction d'espaces naturelles et agricoles. Prenons comme exemple le grand rond-point avant l'entrée de Bourgtheroulde avec une entrée et une sortie très étroite. Cela n'est peut-être pas judicieux de se lancer dans de si grands travaux puisque cela à entraîner des coûts financiers, une perte de l'espace agricole et que les travaux ne reprendront peut-être jamais. 2)Il aurait peut-être été préférable d'aménager le passage à niveau pour que les transports scolaires puissent passer ou interdire tout simplement le passage des bus à cet endroit et de créer un deuxième trajet de bus. 3)D'autant plus, pour revenir aux travaux envisagés, que la visibilité est nulle (sur le pont) au niveau de la potentielle sortie pour rejoindre l'axe principal et donc entraîner un risque encore plus important d'accidents ! Est-ce que les personnes qui ont décidé de ce plan utilisent cette route tous les jours pour se rendre au travail ? La route principale pour se rendre à Bourgtheroulde n'est pas du tout aménagée au passage routier qui y est de plus en plus dense (étroite, les accotements sont instables même en respectant les vitesses, puisque les engins agricoles sont de plus en plus volumineux et qu'il est parfois très dangereux de les croiser et de se garer pour les laisser passer). Ce n'est pas en rajoutant des zones à 50 que cela rend la route moins dangereuse, au contraire. Ce sont les infrastructures qui permettent de circuler en sécurité. Il y a eu des constructions réalisées aux abords de zones dangereuses (peu de visibilité, virages par exemple). Avant de faire ces constructions il aurait peut-être fallu réfléchir aux abords de ces constructions et aux infrastructures réalisables. Il s'agit seulement de déplacer un problème à un autre endroit. 4)Également, ce nouveau trajet entraîne un temps allongé et des frais kilométriques supplémentaires. Au vu de la conjoncture actuelle cela est encore aux frais des personnes qui travaillent.
	Réponse du Maître d'ouvrage : *1) Le projet n'impacte pas d'espaces naturels mais du foncier agricole. Il a cependant été conçu pour réduire au maximum cet impact sur les emprises agricoles et de ne pas déstructurer le parcellaire existant, en accolant le tracé du nouvel axe au chemin existant.* *La réalisation d'un ouvrage d'art est d'un coût financier bien supérieur au projet présenté. Sur la base d'un coût de 6000€ du m² de tablier, auquel il faut ajouter les rampes et voies d'accès, cette option atteint un coût estimatif de l'ordre de plus de 2.5M€.* *A cela, il convient d'ajouter qu'un ouvrage d'art consommerait davantage de foncier agricole que la solution proposée (implantation des rampes d'accès...) et aurait un impact visuel certain sur les propriétés riveraines.* *Enfin, la solution projetée permet d'optimiser l'utilisation de l'ouvrage existant sur la RD 88 et privilégie un usage raisonné des deniers publics, en proportion avec l'objectif de sécurisation recherché.*

	2) L'objectif du projet de DUP est de supprimer le passage à niveau N°20 pour supprimer tout risque de collision. *3) Le raccordement du projet sur la RD 88 va impliquer des travaux pour rehausser la RD 88 et supprimer les garde-corps en béton pour améliorer la visibilité.* *4) L'allongement de parcours engendré par la fermeture du PN 20 est de l'ordre de 500 m. En effet, le trajet actuel pour rejoindre le carrefour RD88/ RD 83 est de 818m et le futur trajet pour rejoindre le même point est de 1300 m.*
Observation n°3 **M. et Mme MENNERUN Annick et Alain** **07/10/2026 à 17:28**	1) Il me semble avoir lu qu'il y aurait un panneau sans issus au niveau du PN20. Dans ce cas toutes les voitures, camions et autres engins motorisés passerons par la route du Val qui est étroite alors que ça ne donne rien de passer par ici. 2) La solution c'est de mettre la D83 sans issus et 1 sens interdit (sauf riverains) au niveau de la jonction D83/D88 (ferme Michel Huché) idem chemin ou il y avait 2 marronniers qui mène à la ferme d'Antoine Martin pour arriver route du Val.
	Réponse du Maître d'ouvrage : *1) La RD 83 (route de Basville) sera déclassée et la continuité ne sera plus assurée au niveau du PN 20. Le trafic sera essentiellement local sur cette portion de route.* *2) L'aménagement ne nécessite pas la mise en place d'un panneau C13a (panneau indiquant une impasse), car il sera possible de sortir de cette zone en empruntant une voie communale, la route du Val, qui passe sous l'A28, et qui permet également de rejoindre la RD 88 et le chemin du Vert Galant.*
Observation n°4 **M. DESNOYERS Stéphane** **07/10/2026 à 19:12**	Après avoir étudié le dossier, je m'interroge sur certains points évoqués et sur lesquels je souhaite obtenir une réponse, vous en remerciant par avance. 1) Dimensionnement du merlon : le profil en travers figurant en page 8 du dossier, établi à l'échelle 1/100e (de ce fait au-delà d'un simple schéma de principe), prévoit le maintien du chemin existant, d'une largeur de 3,00 m, entre voie ferrée et future RD83, ainsi que la réalisation d'un merlon côté ferroviaire. L'application de l'échelle du schéma conduit à estimer à environ 4 m la largeur séparant le bord de la plateforme ferroviaire, ou du ballast, du chemin. Au regard de la réalité du terrain, il conviendrait dès lors de préciser la distance minimale qui sera effectivement disponible, ainsi que les caractéristiques du merlon et des dispositifs de protection envisagés, afin de s'assurer de la faisabilité de cet aménagement dans l'emprise existante. 2) Conséquences du déclassement et du classement des voiries : il me paraîtrait utile de préciser davantage les conséquences du déclassement de la section RD, et du classement de la voie nouvelle dans le domaine routier départemental, notamment quant à la répartition des compétences, des responsabilités et des charges entre le Département et les communes concernées.

	Un calendrier prévisionnel aurait également pu être présenté ou rappelé, précisant notamment la date effective des changements de statut et les modalités de mise en service de la nouvelle voie. Il aurait enfin été intéressant d'indiquer si un bilan est prévu, après sa mise en circulation, afin de vérifier que les conditions réelles de fonctionnement, de circulation et surtout de sécurité correspondent aux hypothèses retenues dans le projet. 3) Justification du scénario retenu : sans remettre en cause la nécessité, désormais actée, de supprimer le passage à niveau, il m'aurait paru judicieux de présenter plus clairement les critères ayant conduit à retenir la solution d'aménagement proposée plutôt qu'une autre organisation des circulations ou un autre tracé. Bien que cette question ait été abordée dans le cadre de la première enquête conduite fin 2025, le présent dossier ne permet pas d'apprécier de manière suffisamment lisible les variantes éventuellement étudiées, ni leurs avantages, contraintes et incidences respectives pour les riverains et les usagers.
	Réponse du Maître d'ouvrage : *1) Le chemin existant est maintenu et sera aménagé en chemin piétonnier (et modes doux). Le merlon représenté sur le profil en travers entre ce chemin et la voie ferrée correspond au merlon actuel.* *2) La RD 83 qui sera déclassée sera remise en état suivant l'entretien qui aurait été réalisé par le Département dans le cadre de la gestion de cette route, à savoir la réalisation d'un ESU (Enduit Superficiel d'Usure).* *Cette voie sera ensuite remise en propriété à la commune, avec une gestion soit par la commune, soit par l'intercommunalité suivant leur champ de compétences respectives.* *Le calendrier des travaux sera fonction des acquisitions foncières et du vote des crédits. La mise en place effective du déclassement interviendra à la mise en service de la nouvelle infrastructure.* *3) Le projet ayant déjà été déclaré d'utilité publique le 8 avril 2026, l'objet de cette enquête vise exclusivement les mouvements de voirie et c'est pour cette raison que le dossier ne traite pas des justifications du projet retenu.*

B – Entretiens, contributions déposées lors des permanences :

N° observation Identité du (des) demandeur(s), date	Descriptif de l'observation (demandeur)
Permanence du 23.09.2026	
Observation n°1	Ont réaffirmé leurs réserves sur le projet et ses caractéristiques, demeurant dubitatifs quant à l'intérêt même de la suppression du PN, qu'ils estiment insuffisamment justifié au regard de la réelle fréquentation, ainsi qu'à l'égard

M.HUCHE et M. SENECAL	des solutions de contournement proposées et des mesures de sécurité envisagées (future voirie et au niveau de son raccordement à la RD88). Considérant enfin que « tout semblait déjà acté lors de l'EP de 2025 », ils s'interrogent sur l'intérêt même de l'enquête publique et devraient déposer une contribution sur le registre d'enquête (à noter : pas de déposition enregistrée).
	Réponse du Maître d'ouvrage : *Le projet a été reconnu d'utilité publique. Les passages à niveau sont des ouvrages où le risque d'accident reste avéré, avec bien souvent des dégâts considérables.* *Ce projet s'inscrit dans un plan national de l'État et de la SNCF avec pour objectif de sécuriser, voire de supprimer les PN, quand ceux-ci ne peuvent être sécurisés.*
Permanence du 03.10.2026	
Observation n°2 **Un couple**	Un couple venu consulter l'entier dossier, souhaitant garder l'anonymat.
	Réponses du Maître d'ouvrage : *Pas de réponse à apporter.*
Observation n°3 **Mme Malbrant**	Mme Malbrant ayant déposé un mail le 27 septembre, venant s'assurer de sa bonne réception
	Réponses du Maître d'ouvrage : *Une réponse a été faite à Mme Malbrant dans la partie A – Observations déposées sur la messagerie dédiée.*
Permanence du 08.10.2026	
Observation n°4 **Mme Nathalie BETTON Conseillère départementale**	Une nouvelle RD ? des financements qui pourraient servir d'autres politiques publiques départementales et la mairie aura-t-elle les moyens d'entretenir 1 nouvelle infrastructure. Quid de la ZAN et des Nuisances de remplacer des végétaux par des rubans de Bitume. Où est la réflexion sur la sécurité et des passages des camions et autres véhicules lourds sur les petites routes traverses. Espérant que les retours de cette enquête publique soient mieux pris en compte que la précédente.
	Réponses du Maître d'ouvrage : *Pour supprimer ce passage à niveau, quelle que soit la solution retenue, il convient de réaliser une infrastructure. La solution retenue a été d'utiliser la proximité de l'ouvrage d'art existant sur la RD 88, d'autant que le trafic rapporté par la RD 83 reste faible.* *L'objet de cette enquête s'attache exclusivement aux mouvements de voiries.* *La nouvelle infrastructure (RD83) sera entretenue par le Département et non la commune.*
Observation n°5 **M. Laurent DEBEERST Maire de Thénouville**	1) **Mise en garde concernant la traversée du pont** Les trottoirs sont réduits et le passage des véhicules est serré. Voir la possibilité de monter en console les nouveaux gardes corps permettant d'élargir le passage Piéton Réserve sur la surélévation permettant une vue sur le croisement.

	Réserve sur la mise en place d'un passage alternant. Il y aura des embouteillages aux heures fixes le matin et au retour du travail l'après-midi. Le passage des véhicules agricoles et des transporteurs, surtout en période de récolte rendront la zone dangereuse. Pour les voitures, dont chacun pense qu'il a toujours le temps de passer, ne rendrons pas la situation sereine. Je ne pense pas qu'une queue de 15 voitures attendant en pleine campagne soit un facteur de développement... plutôt d'énervement. Cela pousse à l'imprudence. 2) **Le ruissellement** Gros problème de ruissellement à venir : il y à 800 ml d'artificialisation sans aménagement supplémentaire des fossés et évacuation d'eau (4800 M2). Les aménagements créés par la comcom Roumois Seine dans le centre de Theillement dans les années 2010 faisant déjà face à un gros problème de ruissellement et se révèlent déjà insuffisants. Ils seront submergés. Je n'ai pas d'information sur le fait que la comcom Roumois Seine qui doit gérer le ruissellement hors agglos ait été prévenue par le département et informée de l'avis d'enquête publique. La partie du réseau de fossés d'évacuation d'eau bordant le voie SNCF existe déjà, aucun aménagement supplémentaire ou de modification des dimensions n'a été prévu. Ils sont parfois à saturation. Le chemin piétonnier du Pont Hurel prévu en revêtement drainant par le département sera rapidement ruiné par le ruissellement. Un passage en particulier sera emporté, comme c'est le cas dans une pluie annuelle. Une partie de ce cheminement (env 50 ml) appartient à la communauté de commune Roumois Seine, ainsi que la mare tampon, je n'ai pas le sentiment qu'elle eut été informée du passage du chemin piétonnier. La question du ruissellement est primordiale. Cette question, si elle est ignorée, reviendra chaque année, voire plusieurs fois et il faudra bien y répondre et expliquer cette imprévoyance.
	Réponses du Maître d'ouvrage : *1) Le trafic constaté sur la RD88 n'est pas de nature à créer des remontées de files. Le passage de l'ouvrage d'art avec un sens de priorité permettra en outre de réduire les vitesses.* *Une étude sera menée par le Département et la SNCF pour déterminer les caractéristiques du nouveau garde-corps et les améliorations qui peuvent être apportées sur le trottoir de l'ouvrage d'art.* *2) S'agissant des ruissellements, le projet prévoit un traitement des eaux pluviales au plus proche du projet, avec la création de fossés équipés de redans pour favoriser au maximum l'infiltration, avec un rejet au niveau du point bas proche du passage à niveau.*
Observation n°6 **Mme Elisabeth LOIR (GUENIER)**	1) Je m'inquiète au point de vue sécuritaire en venant de Montfort, la vitesse m'interpelle. Par quoi pourriez-vous remplacer les chicanes, que cela soit le moins dangereux possible. 2) L'évacuation des eaux de pluie, a-t-elle été vue avec la communauté de communes propriétaire de la petite réserve d'eau près de l'ancienne mairie de Theillement.

	Réponses du Maître d'ouvrage : *1) Il n'est pas prévu de chicanes, mais uniquement la mise en place d'un sens de priorité au droit de l'ouvrage.* *2) Le ruissellement des eaux est traité au plus près de l'infrastructure en favorisant au maximum l'infiltration dans des fossés équipés de redans ; cela permet de limiter et de retarder les apports d'eau au point bas. En complément de ces équipements, les échanges et les analyses se poursuivent avec la commune et la Communauté de communes.*

C – Contributions déposées sur le registre hors permanences :

Aucune contribution déposée.

D – Courrier transmis à l'attention du Commissaire enquêteur au siège de l'enquête :

Aucun courrier reçu.

E – Points soulevés par le commissaire enquêteur :

Observation n°1	<u>Cohérence nouvelle RD83/ancienne voirie transférée</u> Le déclassement de l'ancienne RD83, et le classement de la voie nouvelle, modifient la répartition du réseau routier entre Département et commune des MONTS DU ROUMOIS. Au-delà du transfert des compétences déjà évoqué, la question de la cohérence d'ensemble du maillage routier mérite d'être approfondie : **confirmer que les changements de statuts envisagés garantissent une organisation cohérente du réseau routier, en termes de continuité des itinéraires, hiérarchisation des voiries et desserte des différents secteurs concernés.**
	Réponse du Maître d'ouvrage : *Ce déclassement et le classement de la voie nouvelle en RD 83 ne remettent pas en cause la hiérarchisation et la continuité des itinéraires.*
Observation n°2	<u>État des voiries transférées, conditions de leur remise à la commune</u> Quelques contributions portent sur les capacités financières de la commune à assurer l'entretien futur, et manifestent une certaine inquiétude sur l'état dans lequel les voies lui seront transférées : **préciser si, préalablement au transfert, un état contradictoire des voiries est prévu et les garanties apportées sur leur état, les éventuels travaux de remise en état et les charges d'entretien futures.**
	Réponse du Maître d'ouvrage : *Le classement de la RD83 dans le domaine public communal se fera après une remise en état de la voirie par un entretien courant. Cela consiste à sa remise en état par la réalisation d'un enduit ou d'un enrobé coulé à froid.*

Observation n°3	Circulation des véhicules, accès des services publics Le dossier traite bien les impacts potentiels sur les automobilistes, les poids lourds, les transports scolaires et les engins agricoles. En revanche, les conséquences de la nouvelle organisation routière sur l'intervention des secours, de collecte des déchets et autres services publics sont peu abordées **: indiquer, dans quelle mesure, les modifications d'itinéraires et éventuelles restrictions de circulation ont été examinées au regard des conditions d'accès et des délais d'intervention des services de secours, notamment dans le secteur de Basville qui sera desservi par une section de l'ancienne RD83.**
	Réponse du Maître d'ouvrage : *La desserte de Basville se fera dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, hormis au droit du PN où la continuité ne sera plus assurée.*
Observation n°4	Accessibilité des aménagements pour les PMR Certaines contributions soulèvent la question de la continuité et de la sécurité des cheminements piétonniers, notamment au niveau du pont et du franchissement de la nouvelle RD83 : **j'estime également nécessaire de s'assurer des conditions d'accessibilité par les personnes à mobilité réduite et sollicite des précisions sur les caractéristiques retenues, notamment en termes de largeur, pente, revêtement et sécurisation des traversées.**
	Réponse du Maître d'ouvrage : *L'environnement actuel est peu, voire pas accessible aux PMR (franchissement du PN, cheminement piéton sur l'ouvrage de la RD 88). Dans le cadre du projet, les cheminements seront repris et donc de meilleure qualité, y compris au niveau de l'ouvrage d'art, où le gabarit sera plus restreint avec des trottoirs d'une largeur de 0.67m sur une longueur de 25 mètres, avant de reprendre un gabarit plus large.*
Observation n°5	Conditions de circulation pendant la période transitoire Les conditions de circulation pendant les travaux et lors du basculement entre les deux itinéraires paraissent insuffisamment développées : **présenter les dispositions envisagées pour assurer la continuité des dessertes locales, agricoles et des services publics pendant les travaux, et à l'occasion de la mise en service de la nouvelle RD83, notamment en termes de signalisation temporaire et de sécurité des usagers.**
	Réponse du Maître d'ouvrage : *Durant les travaux, une grande partie du projet sera réalisée hors circulation (voie nouvelle) et lors des raccordements, une circulation alternée sera mise en place. Les accès agricoles et l'accès des services publics seront maintenus pendant la phase travaux. Pour les travaux d'ouvrage d'art et de reprofilage de la RD 88, le trafic sera temporairement basculé sur la RD 83.*

Fait à EVREUX Le 23 Octobre 2026

Le maître d'ouvrage