

ENQUÊTE PUBLIQUE N° E2500031/76

du 4 septembre 2025 à 13 h 30 au 3 octobre 2025 à 12 h 00

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
DUP + Enquête parcellaire

Projet d'aménagement d'une voie verte en rive droite de la Seine entre les communes de
Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair

Arrêté du 25 juillet 2025 du préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime,
prescrivant l'ouverture d'une enquête publique.
Décision du Tribunal Administratif de Rouen du 19 mai 2025



(Source : Métropole Rouen Normandie)

Rapport d'enquête publique

1ère Partie du rapport

Conformément à la réglementation en vigueur les conclusions motivées et avis au titre d'une part de la DUP et, d'autre part de l'enquête parcellaire font l'objet d'une présentation séparée mais indissociable du présent rapport comprenant trois parties distinctes.

Martine HEDOU - Commissaire enquêtrice

EP n° E2500031/76 - ENQUÊTE PUBLIQUE - D.U.P et enquête parcellaire
Projet d'aménagement d'une voie verte en rive droite de la Seine entre les communes de
Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair
1ère partie - Rapport d'enquête publique

RAPPORT D'ENQUÊTE		
Chapitres	Sommaire	Pages
	RAPPORT D'ENSEMBLE - D.U.P et Parcellaire	
	PREAMBULE	4
1	GENERALITES	6
	1.1 Objet de l'enquête 1.1.1 Caractéristiques globales du projet 1.1.2 Aménagement à réaliser 1.1.3 Justification du caractère d'utilité publique 1.1.4 Solutions de substitution envisagées 1.1.5 Caractéristiques physiques et plans du projet 1.1.6 Les travaux 1.1.7 Planning prévisionnel et estimation sommaire des dépenses	
	1.2 Cadre juridique 1.2.1 Les codes 1.2.2 Textes spécifiques s'appliquant au projet	20
	1.3 Le projet 1.3.1 Dossier soumis à l'enquête publique 1.3.1.1 - Documents administratifs 1.3.1.2 - Documents spécifiques au projet de DUP et enquête parcellaire 1.3.2 Etude d'impact 1.3.3 Avis de l'autorité environnementale (MRAe) et mémoire en réponse de la Métropole Rouen Normandie	23
	1.4 L'enquête parcellaire 1.4.1 Objet de l'enquête parcellaire 1.4.2 Composition du dossier d'enquête parcellaire 1.4.3 Dispositions réglementaires	47
2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	51
	2.1 Désignation de la commissaire enquêtrice	51
	2.2 Réunions et visites	52
	2.3 Publicité et information du public	54
	2.4 Déroulement de l'enquête publique	56
	2.5 Climat de l'enquête publique	57
3	ANALYSES et TRAITEMENT DES OBSERVATIONS	57

	Partie A : Observations concernant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) - Registre numérique	62
	Gestion des thèmes	219
	Partie A - Observations concernant la Déclaration d'Utilité Publique - Registres papier	247
	Partie B : Observations concernant l'enquête parcellaire	260
	Partie C : Observations des collectivités	277
	Partie D : Observations de la commissaire enquêtrice	287
4	PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS	296
5	MEMOIRE EN REPONSE	297
	ANNEXES transmises par voie dématérialisée	
	7-1 Procès-verbal de synthèse	
	7-2 Mémoire en réponse du responsable du projet au PV de synthèse des observations	

PREAMBULE

LE CONTEXTE PLAN VÉLO 2035

Aménagement d'une voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair

La Métropole Rouen Normandie a adopté, en fin d'année 2023, un plan vélo déclinant un ensemble de mesures à mettre en œuvre d'ici 2035 et en lien avec le Plan de mobilités. L'objectif est d'atteindre 5 % des déplacements à vélo d'ici 2035 à l'échelle de la Métropole, 7 % à l'échelle de Rouen et de sa première couronne et 12 % dans le centre-ville de Rouen.

En ce qui concerne le maillage en pistes cyclables, le Réseau Express Vélo¹ se développe avec la création de 75 km de pistes cyclables d'ici 2026. C'est le cas également du Réseau Interconnecté Vélo², avec un peu plus de 50 km de développement. Pour le vélo de tourisme, la Seine à Vélo sera dotée d'un nouvel itinéraire de 42 km, plus proche du fleuve.



(Source : Métropole Rouen Normandie)

Les ambitions d'un plan vélo se traduisent en 4 piliers qui regroupent des mesures permettant de répondre aux principaux besoins des usagers du vélo et encourager leur développement.

- ❖ Pilier 1 : Concertation et évaluation
- ❖ Pilier 2 : Un large territoire cyclable
- ❖ Pilier 3 : Des services pour encourager la pratique du vélo
- ❖ Pilier 4 : Des mesures d'accompagnement à la pratique du vélo.

Le présent projet d'aménagement d'une voie verte entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair s'inscrit dans le Pilier 2 concernant les aménagements cyclables.

¹ REV : Réseau Express Vélo

² RIV : Réseau Interconnecté Vélo

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La procédure de la présente enquête publique est régie conformément aux articles :

- ❖ L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- ❖ L.122-1 et suivants et R.112-5 du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique.

L'autorité compétente pour déclarer l'utilité publique du projet est le préfet du département de la Seine-Maritime.

Cette procédure, juridiquement encadrée, vise à assurer la participation du public, au sens large du terme, et la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

La commissaire enquêtrice garantit le bon déroulement de l'enquête. Elle a la responsabilité d'informer le public de manière exhaustive, impartiale, objective, indépendante et désintéressée.

Sa neutralité est essentielle pour permettre à la population de s'exprimer librement sur les divers types de recueil des contributions, ou verbalement lors des permanences.

L'assurance d'une restitution au porteur de projet, sans faille et complète des contributions, est un élément clé de la transparence de cette procédure.

En fin d'enquête, la commissaire enquêtrice produit un **Rapport**, assujetti de **Conclusions motivées**, et porte un **avis** sur le projet en termes d'utilité publique dans le cas présent.

Dans le cadre de la présente enquête conjointe, le rapport établi par la commissaire enquêtrice comporte **DEUX conclusions** :

- ❖ Une conclusion motivée sur la DUP³.
- ❖ Un procès-verbal de l'opération avec avis sur l'emprise parcellaire.

³ DUP : Déclaration d'Utilité Publique

1 - GENERALITES

1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

1.1.1 Caractéristiques globales du projet

L'objectif de cette nouvelle voie verte sur le territoire de la métropole de Rouen est de proposer des aménagements cyclables permettant de relier la commune de Duclair à la voie verte des boucles de Roumare, tout en assurant des déplacements sécurisés favorisant une pratique familiale et de loisirs au plus près de la Seine.

L'itinéraire de la voie verte Saint-Pierre-de-Manneville à Duclair présente un linéaire continu entre les deux communes d'environ 15 km, traversant six communes.

L'itinéraire de cette voie verte est localisé en Rive Droite de la Seine et permet un accès cyclable sécurisé aux communes desservies.



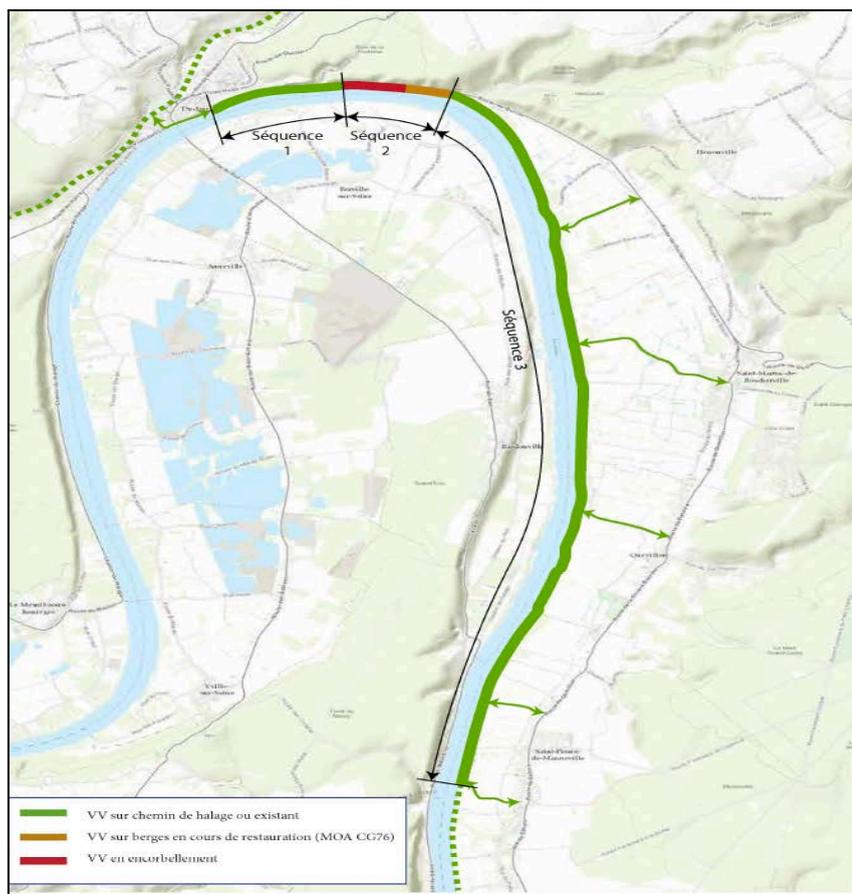
(Source : Métropole Rouen Normandie)

Cette voie verte a pour vocation d'être ouverte à tous types d'utilisateurs non-motorisés mais possède quelques séquences pouvant être empruntées par des véhicules agricoles et des séquences en zone de rencontre permettant un accès à des zones d'activités et des entrées privées dédiées aux véhicules des riverains résidant en bordure de voie verte.

Cette voie verte a également pour objectif de développer la partie touristique des communes traversées. Elle va permettre de rendre accessible l'abbaye de Saint Georges de Boscherville et offre une opportunité de création d'une "véloroute des Abbayes" entre Pont-de-l'Arche et Rives-en-Seine et de desservir également d'autres points d'intérêt tels que le Manoir de Villers

(Saint-Pierre-de-Manneville), le château de la Rivière Bourdet (Quevillon), le château de la Fontaine (Hérouville) et la base nautique d'Hérouville.

Le tracé défini est composé d'un linéaire continu d'environ 15 km défini en 3 séquences :



Présentation des séquences de la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville
(Source : Métropole Rouen Normandie)

- ❖ **Séquence 1 :**
 - Portion de voie verte sur chemin de halage ou chemins existants. Cette séquence concerne les communes de Duclair et Saint-Pierre-de-Varengville.
- ❖ **Séquence 2 :**
 - Portion de voie verte composée de deux sections :
 - une section de voie verte sur berges de Seine en cours de restauration,
 - une section de voie verte en encorbellement, au droit de la RD 982.
 - Cette séquence concerne la commune de Saint-Pierre-de-Varengville.
- ❖ **Séquence 3 :**
 - Portion de voie verte sur chemin de halage ou chemins existants. Cette séquence concerne les communes de :
 - Saint-Pierre-de-Varengville,
 - Hérouville,
 - Saint-Martin-de-Boscherville,
 - Quevillon
 - Saint-Pierre-de-Manneville.

A l'extrémité ouest, sur la commune de Duclair, il sera réalisé un raccordement entre la voie verte à réaliser et la promenade de Duclair existante sur environ 170 mètres.



Proposition d'aménagement pour le raccordement entre la voie verte projetée et la promenade de Duclair existante
(Source: Métropole Rouen Normandie)

Aucune nouvelle traversée de la Seine n'est prévue sur le tracé étudié.
Les traversées de la Seine se feront via les bacs existants au niveau de la commune de Sahurs (en amont) et de la commune de Duclair (en aval) via l'itinéraire de la "Seine à Vélo".

1.1.2 Aménagements à réaliser

Principe d'une voie verte

Le Code de la Route, article R.110-2, définit qu'une "voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers".
Par définition, les voies vertes sont bidirectionnelles et une largeur minimale de 3 m est préconisée.

Le revêtement est roulant et de bonne qualité donc nécessairement de l'enrobé. Il sera perméable ou imperméable en fonction des contraintes du site.

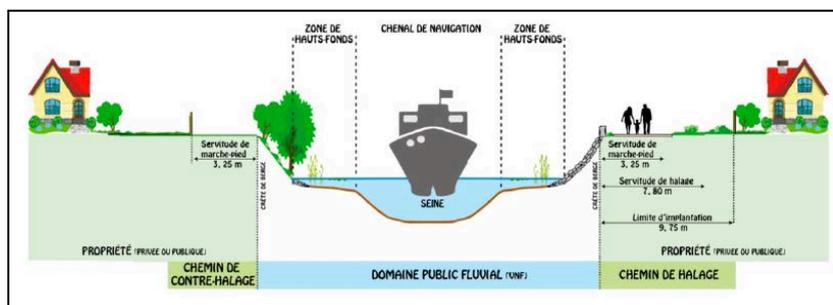
Ce projet de voie verte nécessitera trois types d'aménagements, soit trois sections :

❖ Section 1 :

La section de voie verte sur chemin de halage ou chemins existants.

Cette section nécessite la réalisation d'une structure de chaussée et d'un revêtement en enrobé, le tout sur une largeur de 3 mètres.

Cette section aura une distance totale d'environ 13 700 mètres et concerne toutes les communes du projet.



Principe de la servitude de halage et de marche-pied
(Source : Métropole Rouen Normandie)

Une grande partie de l'itinéraire de la voie verte emprunte le chemin de halage en bord de Seine, et possède une servitude de marche-pied.
Une convention de superposition de gestion et d'affectation sera nécessaire pour permettre aux usagers de circuler sur la voie verte.



Chemins de halage et chemins existants en bord de Seine (Source: Métropole Rouen Normandie)

❖ **Section 2 :**

La section de voie verte sur berges de Seine en cours de restauration.

Section d'environ 600 mètres sur laquelle des travaux de renforcement des berges sont en cours de réalisation sous la maîtrise d'ouvrage départemental. Ces travaux élargiront les emprises disponibles en tête de berge en vue de la réalisation des travaux d'aménagement de la voie verte.

❖ **Section 3 :**

La section de voie verte au droit de la RD 982.

Cette section d'environ 500 mètres d'aménagement au droit de la RD 982 nécessite un élargissement de l'emprise de voirie et un réaménagement de la berge pour permettre l'intégration de la voie verte.

Le linéaire total d'aménagement représente près de 15 km, dont 500 ml⁴ nécessitant un réaménagement de la berge.

1.1.3 Justifications du caractère d'utilité publique

La Métropole Rouen Normandie a adopté depuis 2021 une politique ambitieuse du vélo dans l'objectif de promouvoir ce mode de déplacement à la fois écologique et bon pour la santé. Avec 1,7 millions de déplacements quotidiens sur le territoire de la Métropole, la mobilité des individus représente un enjeu central dans le succès de la transition écologique du territoire. Face à l'omniprésence de l'automobile, à la mauvaise qualité de l'air en ville, à la crise climatique, à la dégradation de la qualité environnementale, du cadre de vie et des espaces publics, la promotion des mobilités actives, et notamment les déplacements à vélos, est devenue un impératif.

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, la voie verte traverse 6 communes, sur environ 15 km.

Le projet permettra :

⁴ ml : mètre linéaire

- ❖ Le développement de l'usage du vélo quotidien afin de réduire la part modale de la voiture et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre, avec un effet bénéfique sur la santé le pouvoir d'achat des usagers ;
- ❖ Le développement d'un réseau de liaison cyclable en lien avec le réseau existant sur la Métropole, et notamment le Réseau Interconnecté Vélo⁵ ce qui permettra le maillage du territoire en itinéraire cyclable et de relier les centres urbains, de desservir les pôles d'emplois, les gares et les principaux équipements et service ;
- ❖ Le développement de la partie touristique des communes traversées par la voie verte, rendant notamment accessible l'Abbaye Saint-Georges-de-Boscherville offrant ainsi une opportunité de création d'une "Véloroute des Abbayes".

La valeur récréative du projet est importante, plusieurs publics sont ciblés avec diverses possibilités de pratique (loisir, itinérante, utilitaire, sportive ou tout-terrain) et la mise en place d'équipements favorisant la pratique du vélo est de nature à développer sa pratique par la population.

Des équipements connexes et services seront mis en place dans le cadre du projet :

- ❖ haltes de repos,
- ❖ places de stationnement pour accès en voiture à l'itinéraire,
- ❖ places de stationnement vélos au niveau des aires,
- ❖ jalonnements sur l'ensemble de l'itinéraire.

En termes de santé publique, la pratique du vélo constitue un moyen simple et efficace de se maintenir en forme. Elle permet :

- ❖ d'augmenter la force musculaire,
- ❖ d'entretenir le système cardio-vasculaire,
- ❖ d'améliorer :
 - la souplesse et la coordination,
 - la force musculaire,
 - la résistance à la fatigue,
 - la qualité du sommeil
- ❖ de maîtriser son poids,
- ❖ de lutter contre le stress et la déprime

La pratique du vélo a un impact fort sur la réduction des dépenses de soin pour la collectivité.

Les bénéfices de la pratique du vélo pour la population et la collectivité sont multiples :

- ❖ réduction de la congestion sur les voiries routières ;
- ❖ réduction des accidents de la route,
- ❖ réduction des nuisances environnementales,
- ❖ moindre usure des infrastructures routières.

Un aménagement en "site propre" pourra permettre à certaines personnes de "sauter le pas" et passer à la pratique du vélo de manière plus quotidienne, la sécurité étant un élément déclencheur dans le changement de comportement.

1.1.4 Solutions de substitution envisagées - Raisons du choix du projet retenu

Le projet de la Seine à Vélo a pour intérêt et principe de longer la Seine en rive droite, en reliant les Boucles de Roumare à la promenade piétonne existante de Duclair.

⁵ RIV : Réseau Interconnecté Vélo

La contrainte topographique due à la présence de coteaux calcaires en rive de la Seine réduit davantage les choix d'alternatives.

Le tracé de la voie verte a été déterminé en prenant en compte les critères suivants (sans ordre hiérarchique) :

- ❖ Critère déplacement,
- ❖ Critère environnemental,
- ❖ Critère foncier,
- ❖ Critère sécurité,
- ❖ Critère touristique.

Section entre Saint-Pierre-de-Manneville et Saint-Martin-de-Boscherville :

3 scénarios ont été envisagés pour l'implantation de l'aménagement :

- ❖ aménagement d'une voie verte sur le chemin du halage en bord de Seine,
- ❖ aménagement d'une voie verte dans les plaines en bordure des habitations,
- ❖ aménagement cyclable sur le RD67 alternant les secteurs en Chaussée en Voie Centrale Banalisée⁶ et d'autres en circulation partagée sur chaussée.



*Aménagements étudiés entre Saint Pierre de Manneville et Saint Martin de Boscherville
(Source: Métropole Rouen Normandie)*

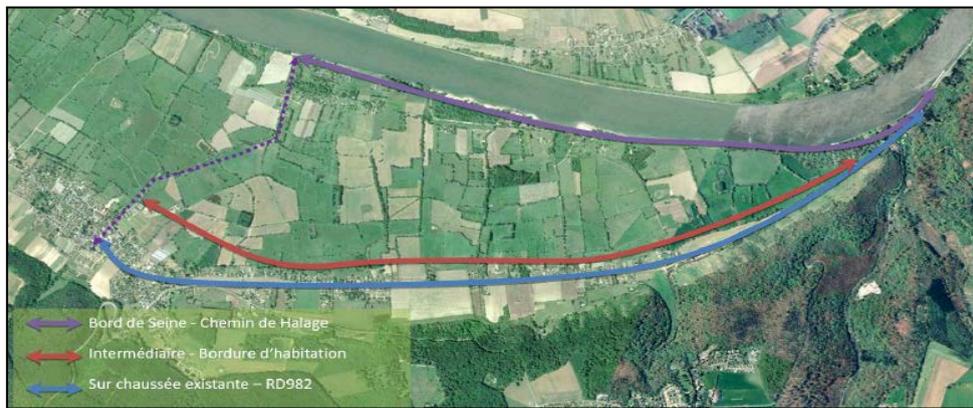
Le scénario retenu pour cette section est le scénario Bord de Seine consistant en l'aménagement d'une voie verte sur le chemin de halage. Il permet de répondre au caractère touristique du tracé tout en apportant la sécurité de circulation pour les cyclistes en limitant les enjeux environnementaux.

Section entre Saint-Martin-de-Boscherville et le hameau de la Fontaine à Hénouville

3 scénarios ont été envisagés pour l'implantation de l'aménagement :

- ❖ aménagement d'une voie verte sur le chemin de halage en bord de Seine,
- ❖ aménagement d'une voie verte dans les plaines en bordures des habitations,
- ❖ aménagement cyclable sur la RD 982 en Chaussée en Voie Centrale Banalisée.

⁶ CVCB : Chaussée en Voie Centrale Banalisée



*Aménagements étudiés entre Saint Martin de Boscherville et Hénouville
(Source: Métropole Rouen Normandie)*

Le scénario retenu pour cette section est le scénario Bord de Seine consistant en l'aménagement d'une voie verte sur le chemin de halage. Dans la continuité de la première section, il permet de répondre au caractère touristique du tracé tout en apportant la sécurité de circulation pour les cyclistes en limitant les enjeux environnementaux.

Section en accotement de la RD982 à Saint-Pierre-de-Varengeville

Sur la section le long de laquelle la RD982 est en bordure directe de la Seine, aucun tracé alternatif n'est envisageable du fait de la falaise. L'aménagement cyclable sera au droit de la RD982.

Sur cet axe, l'aménagement de la chaussée en voie centrale banalisée (CVCB) n'est pas envisageable du fait du trafic supérieur à 5000 véhicules par jour.

L'aménagement cyclable devra se faire en site propre en accotement de la chaussée existante.



*Tracé envisagé le long de la RD 982 à Saint-Pierre-de-Varengeville
(Source: Métropole Rouen Normandie)*

Le scénario retenu pour cette section consiste en l'aménagement d'une voie verte le long de la RD982 en tête de berge.

Section en entrée d'agglomération à Saint-Pierre-de-Varengeville et Duclair

En approche de Duclair, au niveau de l'entrée d'agglomération de Saint-Pierre-de-Varengeville, deux scénarios d'aménagement peuvent être envisagés :

- ❖ aménagement d'une voie verte sur le chemin de halage en bord de Seine,
- ❖ aménagement cyclable sur la RD982.



Aménagements étudiés entre Saint-Pierre-de-Varengeville et Duclair (Source: Métropole Rouen Normandie)

Le scénario retenu pour cette section consiste en l'aménagement d'une voie verte sur le chemin de halage en bord de Seine.

1.1.5 Caractéristiques physiques et plans du projet

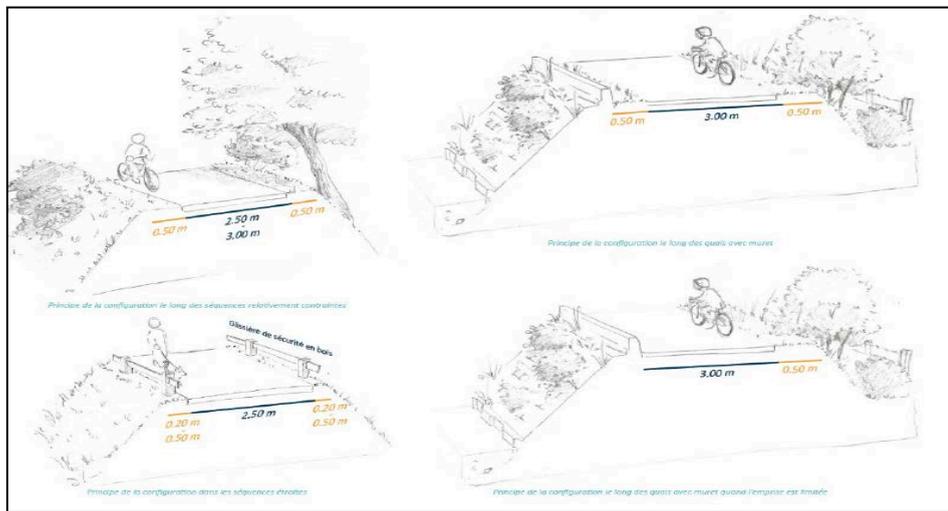
Nota : les caractéristiques physiques et plans du projet sont présentés à titre indicatif, ils sont susceptibles d'évoluer ponctuellement et localement.

Principes d'organisation de l'espace de la voie verte

- ❖ Largeur de la voie à double sens : chaussée de 3 m de large ;
- ❖ largeur réduite jusqu'à 2,50 m minimum quand les emprises l'imposent ;
- ❖ pente transversale comprise entre 1 et 2 % ;
- ❖ 2 accotements enherbés de part et d'autre de 0,50 m de large :
 - lorsque les accotements présentent une largeur inférieure à 50 cm, ils sont accompagnés d'une lisse de sécurité en bois ;
- ❖ Mise en sécurité des usagers le long de la voie verte à l'aide d'une signalétique adaptée et de dispositifs anti-véhicules.



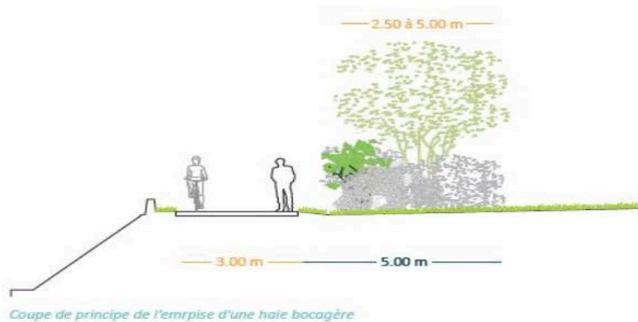
Principe d'aménagement de la voie verte (Source : Métropole Rouen Normandie)



Principe de la configuration de la voie verte selon les cas (Source : AVPD)

➤ **Limites des propriétés privées longées par l'aménagement**

- Haie bocagère : emprise large (minimum 3.00 m), excellente intégration dans le paysage, haute valeur écologique ;

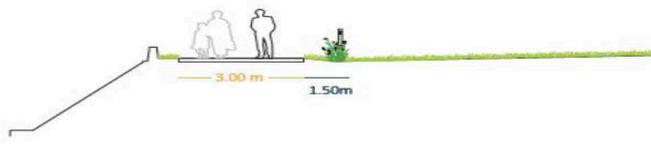


Coupe de principe de l'emprise d'une haie bocagère



Haie bocagère

- Barrière en bois avec ou sans grillage à mouton: limite paysagée semi-transparente, possibilité d'agrémenter d'un bandeau de graminées (type Miscanthus) en pied de clôture;



Clôture en bois type ranch - plantation de graminées au pied de la clôture



Revêtements

Les revêtements mis en place seront adaptés en fonction des enjeux environnementaux et de la cible d'usage, tout en garantissant sa pérennité et un confort pour les usagers.



Exemples de revêtements en enrobé (Source : AVPD)

En fonction des études hydrauliques et géotechniques, le revêtement enrobé pourra être imperméable ou drainant.

Aires de pique-nique

7 haltes d'aires de pique-nique seront implantées le long du parcours de la voie verte et seront aménagées sobrement avec des matériaux naturels.



Exemple d'aménagements des aires de pique-nique

Aires de stationnement

Des aires de stationnement seront réparties en 4 emplacements différents suivant l'itinéraire de la voie verte. Les espaces seront bien délimités et clairs afin de limiter le stationnement sauvage.



Exemple de stationnement en revêtement terre-pierre

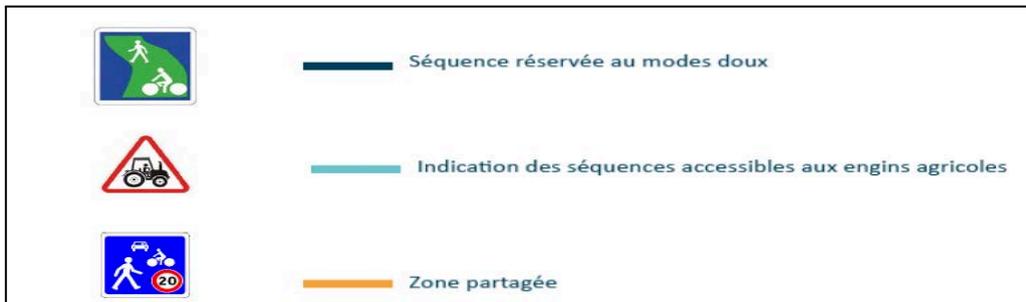
Eclairage

Aucun éclairage n'est envisagé afin de préserver le milieu naturel et la biodiversité et de limiter les nuisances lumineuses.

Sécurisation

Une partie du parcours peut être empruntée ponctuellement par des véhicules agricoles et, le long des espaces résidentiels ou d'activité la voie sera en zone partagée où les usagers sont susceptibles de croiser des riverains.

Le parcours sera donc doté d'une signalétique informative de la nature de l'aménagement.



Signalétique informative de la nature de l'aménagement
(Source : AVPD)

Contrôle d'accès

Des contrôles d'accès sont prévus le long du parcours.



Exemples de barrières implantées le long de voie verte

Signalétique directionnelle

Une signalétique informative sera mise en place avec, notamment, un rappel systématique des directions et distance des pôles (DUCLAIR et ROUEN).



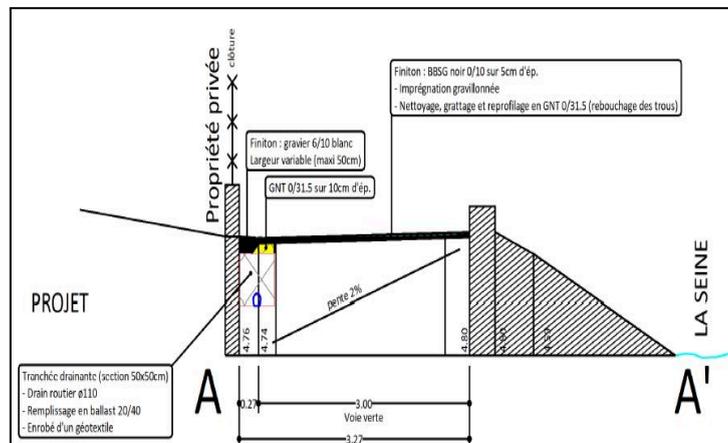
Exemple de panneau directionnel type voie verte

Sécurisation des séquences étroites

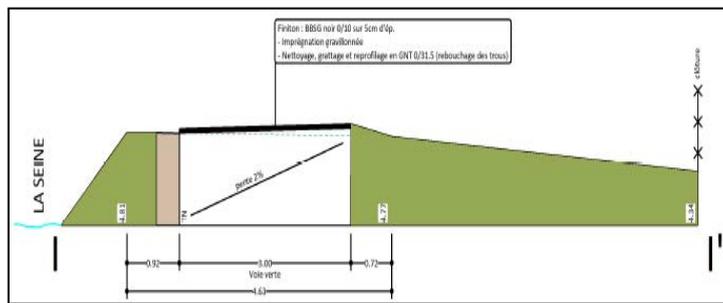
Du fait que certaines séquences sont implantées dans des emprises contraintes, lorsque les accotements de la voie verte sont inférieurs à 50 cm de large, une lisse basse en bois sera implantée.



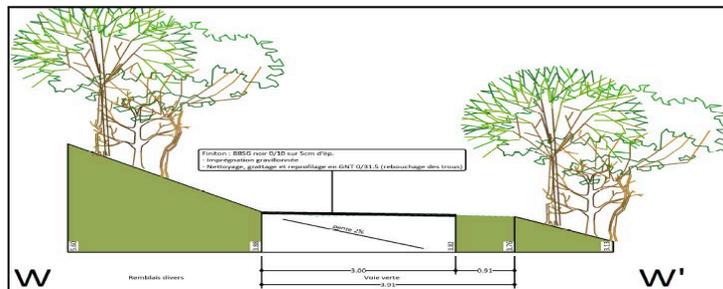
Coupes types



Exemples de coupe type - voie verte en bordure de propriété privée (Source : AVPD)



Exemple de coupe type - voie verte en bordure de Seine (Source : AVPD)



Exemples de coupe type - voie verte en retrait des berges de Seine (Source : AVPD)

1.1.6 Les travaux

La création des nouveaux aménagements cyclables reposera sur des linéaires de cheminements déjà existants (chemins de halage).

Les nouveaux aménagements, reposant sur des linéaires de cheminements déjà existants et la mise en place d'un revêtement en enrobé, des élargissements seront ponctuellement étudiés pour tenir compte des contraintes environnantes.

Toutes les précautions seront prises en termes de gestion des eaux de ruissellement, des déblais-remblais, stockage en dehors des zones inondables-humides, de respect des calendriers d'intervention et du cahier des charges, des préconisations du Bureau d'études écologie, de la gestion des déchets de chantier entre autres. Le chantier étant réalisé à l'avancement, les impacts seront temporellement de ces faits limités localement.

Une circulation alternée sera mise en place sur le réseau routier, ou à défaut des déviations ponctuelles, dès que possible :

- ❖ signalisation adaptée, les interruptions de circulation étant accompagnées d'un fléchage d'itinéraires provisoires, accès des riverains maintenus ainsi qu'aux diverses activités présentes sur le site ;
- ❖ **circulation des engins dans les emprises du projet plutôt que sur le réseau de voirie ;**
- ❖ sécurité des usagers assurée (signaler aux mieux les modifications de circulations -barrière garde-corps).

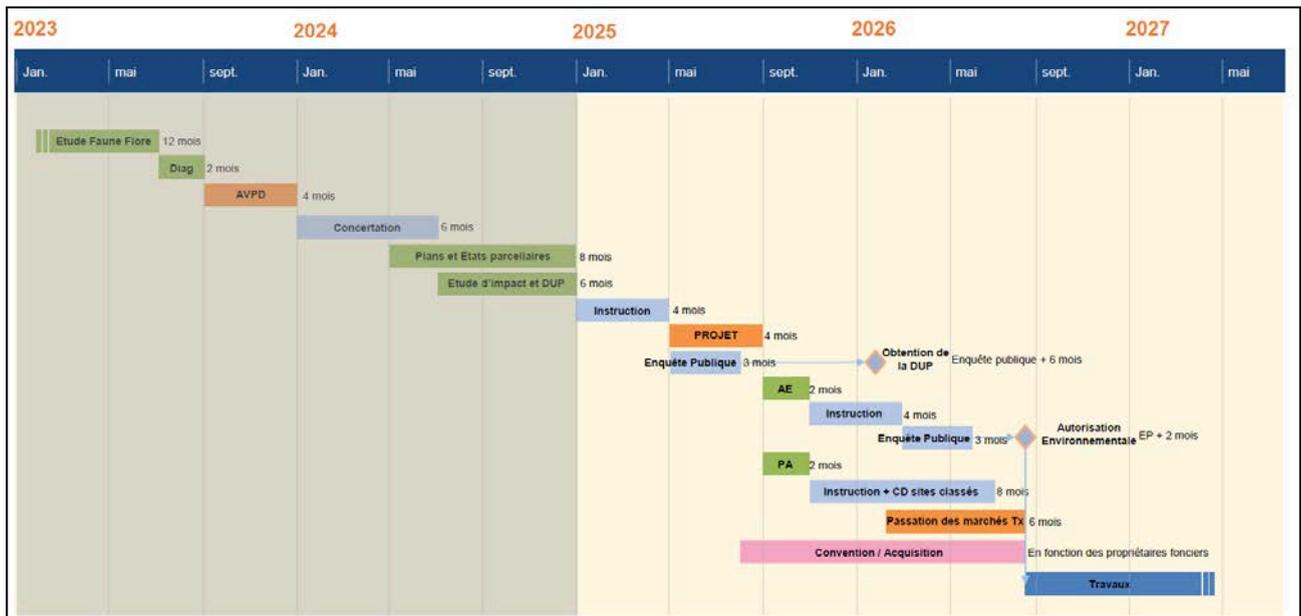
Des parcelles agricoles pourraient être localement et temporairement occupées, et des clôtures éventuellement affectées par la nécessité de passages d'engins. Toutefois, le planning des travaux et les localisations des installations feront l'objet d'échanges en amont avec les riverains et agriculteurs impactés.

1.1.7 Planning prévisionnel et estimation sommaire des dépenses

Le phasage sera adapté aux périodes de moindre affluence, en milieu urbain ou rural.

Le financement est assuré par les collectivités locales et établissements publics concernés.

Planning prévisionnel



(Source: Métropole Rouen Normandie)

Estimation sommaire des coûts

Aux conditions économiques de 2023, la dépense totale prévisible pour la réalisation du projet d'aménagement de l'itinéraire cyclable Saint-Pierre-de-Manneville - Duclair, sur le territoire de la Métropole de Rouen Normandie, est de l'ordre de 9 millions d'Euros Hors Taxes.

Son financement est assuré par les collectivités locales et établissements publics concernés.

Dépense	Montant
Études réalisées	1 200 000 € HT
Acquisitions foncières	500 000 € HT
Travaux à réaliser	7 300 000€ HT
Total HT	9 000 000 € HT

Le responsable du projet a apporté des réponses plus complètes sur le coût de l'investissement dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations.

Avis de la commissaire enquêtrice sur le dossier concernant la présentation du projet.

Sur le fond, le dossier établi par la Métropole Rouen Normandie est très bien documenté et compréhensible pour tous les publics spécialisés ou non.

1.2 CADRE JURIDIQUE

Le dossier engage l'ensemble des prescriptions imposées par les législations communes ou spécifiques.

1.2.1 Les codes

Les codes concernés par le présent projet de voie verte, porté à l'enquête publique, sont les suivants :

- ❖ Code de l'Environnement ;
- ❖ Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique ;
- ❖ Code de l'Urbanisme ;
- ❖ Code du Patrimoine ;
- ❖ Code des Transports ;
- ❖ Code Rural et de la Pêche Maritime ;
- ❖ Code Forestier ;
- ❖ Code de la santé publique ;
- ❖ Code général de la Propriété des Personnes Publiques ;
- ❖ Code de la route ;
- ❖ Code de la voirie routière.

1.2.2 Textes spécifiques s'appliquant au projet

- ❖ Textes relatifs à la concertation
 - Articles L. 103-2 et R. 103-1 du Code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération d'investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et modifiant l'assiette des ouvrages existants.
- ❖ Textes relatifs à l'enquête publique
 - Les articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27 du Code de l'Environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
 - Les articles L. 110-1 et suivants et R. 112-1-1 et suivants du Code l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;
 - Le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 sur la dématérialisation du dossier d'enquête publique, du registre des observations, du rapport d'enquête et des conclusions.
- ❖ Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement
 - La directive n° 2003/4/CE du parlement européen et du conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil ;
 - La directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
 - Ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes
 - Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ;
 - Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions

- susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ;
- Les articles L. 122-1 à L. 122-3-3 du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
 - Les articles R. 122-1 à R. 122-13 du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.
- ❖ Textes relatifs à la déclaration de projet
- L'article L. 126-1 du Code de l'Environnement ;
 - Les articles R. 126-1 à R. 126-4 du Code de l'Environnement ;
 - Les articles L. 122-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique.
- ❖ Textes relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- L'ordonnance n° 2014-1345 du 6 novembre 2014 relative à la partie législative du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (entrée en vigueur au 1er janvier 2015) ;
 - Le décret 2014-1635 du 26 décembre 2014 relatif à la partie réglementaire du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
 - Les articles L. 121-1 et suivants R. 121-1 et suivants du Code l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique.
- ❖ Textes régissant la procédure d'expropriation postérieurement à la Déclaration d'Utilité Publique
- Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :
 - Article L. 132-1 et suivants, concernant la cessibilité ;
 - Articles L. 220-1 et suivants, concernant le transfert de propriété et le droit de rétrocession ;
 - Articles L. 311-1 et suivants, concernant la fixation et le paiement des indemnités ;
 - Articles L. 411-1 et suivants concernant les suites de l'expropriation.
 - Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique, partie réglementaire :
 - Articles R. 132-1 et suivants concernant la cessibilité ;
 - Articles R. 221-1 et suivants concernant le transfert de propriété et le droit de rétrocession ;
 - Articles R. 322-1 et suivants concernant la fixation et le paiement des indemnités ;
 - Articles R. 231-1 et suivants concernant la prise de possession.
- ❖ Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques
- ❖ Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques
- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
 - La directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
 - La directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau ;
 - La directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 modifiant l'annexe II de la directive 2006/118/CE du Parlement européen et du Conseil sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
 - La directive Inondations 2007/60/CE ;
 - Les articles L. 214-1 à L. 214-11 du Code de l'Environnement instituant les régimes d'autorisation et de déclaration ;
 - Les articles R. 211-108 et R. 211-109 du Code de l'Environnement concernant les zones humides ;

- Les articles R. 214-1 à R. 214-56 du Code de l'Environnement définissent la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration ;
- La circulaire du 23 octobre 2006 relative à la mise en œuvre de la réforme de la nomenclature et des procédures au titre de la Police de l'eau.
- ❖ Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore
 - La Convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe ;
 - La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
 - La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
 - L'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L411-2 du Code de l'Environnement ;
 - Loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;
 - Les articles L. 411-1 à L. 411-10 et R. 411-1 et suivants du Code de l'Environnement.
- ❖ Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000
 - La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
 - La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
 - Les articles L414-1 à L414-7 et articles R414-1 à R414-29 du Code de l'Environnement, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages ;
 - La circulaire du 26 décembre 2011 relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000 ;
 - La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
 - La circulaire du 27 avril 2012 relative à la gestion contractuelle des sites Natura 2000 majoritairement terrestres en application des articles R. 414-8 à 18 du Code de l'Environnement
- ❖ Textes relatifs à l'archéologie préventive et aux fouilles
 - La convention du 16 novembre 1977 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ;
 - La convention européenne de malte pour la protection du patrimoine archéologique (révisée) du 16 janvier 1992 ;
 - La convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe du 3 octobre 1985 ;
 - Les articles L. 521-1 à L. 524-16 du Code du Patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
 - Les articles R. 522-1 à R. 524-33 du Code du Patrimoine relatifs à l'archéologie préventive ;
 - Les articles L. 531-1 à L. 532-14 du Code du Patrimoine relatifs aux fouilles ;
 - Les articles R. 531-1 à R. 532-20 du Code du Patrimoine relatifs aux fouilles ;
 - La circulaire n°2004/025 du 24 novembre 2004 relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.
- ❖ Textes relatifs à la protection contre le bruit
 - La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la

- directive (UE) n° 2015/996 du 19/05/15, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;
 - L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
 - L'arrêté du 30 mai 1996 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
 - Le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le Code de l'Urbanisme ;
 - Les articles L. 571-9 à L. 571-10-1 du Code de l'Environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
 - Les articles R. 571-44 à R. 571-52-1 du Code de l'Environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;
 - L'instruction ministérielle du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes ;
 - La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.
- ❖ Textes relatifs à la protection de l'air
- La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, modifiée par la directive (UE) n°2015/1480 du 28/08/15 établissant les règles concernant les méthodes de référence, la validation des données et l'emplacement des points de prélèvement pour l'évaluation de la qualité de l'air ambiant ;
 - Le règlement n°1005/2009 du 16/09/09 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
 - La constitutionnalisation par la charte de l'environnement du principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
 - La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE, codifiée aux articles L220-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
 - Les articles R. 221-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
 - La circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

1.3 LE PROJET

1.3.1 Dossier soumis à l'enquête publique (DUP et enquête parcellaire)

1.3.1.1 Documents administratifs

- ❖ Arrêté préfectoral du 25 juillet 2025 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique conjointe et avis d'enquête publique établi à la même date ;
- ❖ Registres d'enquête publique :
 - 4 registres papier pour la DUP ;
 - 4 registres papier pour l'enquête parcellaire.
- ❖ Insertions légales dans la presse : les pièces justificatives sont en Préfecture.

1.3.1.2 Documents spécifiques au projet de DUP et enquête parcellaire

- ❖ Pièce A - Objet de l'enquête : 34 Pages A4
 - Objet conditions de l'enquête publique
 - Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération
 - Textes régissant l'enquête publique
- ❖ Pièce B - Plan de situation : 16 Pages A4
 - Plan de localisation
 - Tracé du projet global
 - Carte de situation de la zone d'étude du projet
 - Aménagements prévus
- ❖ Pièce C - Notice explicative : 60 Pages A4
 - Contexte et objectifs de l'opération
 - Etudes préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet
 - Présentation du projet soumis à l'enquête
 - Conditions d'exécution des travaux
 - Planning prévisionnel
 - Estimation sommaire des dépenses
- ❖ Pièce D - Plan général des travaux : 32 Pages A3
 - 39 Planches format A3 pour le plan général du projet
 - 1 planche format A3 pour l'aménagement du raccordement entre la voie verte et la promenade de duclair
 - 3 Planches format A3 pour l'aménagement de la voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair
- ❖ Pièce E - Etude d'impact : 744 Pages A4
 - Annexe 5 - Etude d'impacts "Faune-Flore-Habitats et zones humides : 204 Pages A4
 - Annexe 6 - Etude d'impacts "Faune-Flore-Habitats et zones humides : 133 Planches A3 (format A3)
- ❖ Pièce F - Enquête parcellaire : 40 Pages A4
 - Notice explicative
 - Présentation du projet
 - Objet de l'enquête parcellaire
 - Composition du dossier d'enquête parcellaire :
 - Les plans parcellaires
 - Les états parcellaires
 - Dispositions réglementaires applicables à l'enquête parcellaire
 - Organisation de l'enquête parcellaire
 - Déroulement de l'enquête parcellaire
- ❖ Pièce G - Bilan de la concertation préalable : 18 Pages A4
 - Présentation du projet
 - La démarche de concertation :

Au regard du Plan Vélo 2035, la Métropole n'a pas la possibilité de modifier certains éléments qui confèrent une cohérence au projet et qui constituent donc des invariants : un tracé en bord de Seine, un revêtement en dur, une largeur minimale de 3 mètres.

La concertation avait pour objectif d'expliquer ces invariants et surtout de recueillir l'avis des citoyens sur :

 - les usages et conflits d'usages potentiels,
 - les modes de transports envisagés,
 - les équipements,
 - la présence ou non de barrières d'accès,
 - les lieux propices à l'installation de haltes de repos,

- les points de blocage potentiels auprès de la population et des riverains,
- l'identification des points durs sur le tracé, des zones dangereuses, des carrefours, etc...,
- les revêtements.
- Les différentes phases de la concertation :
Afin de toucher un public le plus large possible et de permettre l'expression de toutes et tous, la Métropole a mis en place plusieurs modalités de concertation
 - **Une page dédiée à la démarche** sur le site Internet « JeParticipe », permettant notamment le dépôt d'avis et de commentaires (<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/liaison-cyclable-en-bord-de-seine-entre-saint-pierre-de-manneville-et-duc-lair>) ;
 - Deux rencontres avec les riverains impactés par le projet les 18 octobre et 1er décembre 2022 ;
 - Des rencontres avec les acteurs institutionnels.
- Les principaux enseignements de la concertation
- Les réunions publiques :
 - Deux réunions publiques les 15 et 18 mars 2024
- La réunion avec les associations de cyclistes
 - Une réunion avec les associations vélos le 19 septembre 2024
- ❖ Pièce H - Avis et décisions des collectivités et services de l'état : 14 Pages A4
 - Retour de la DREAL sur le cas par cas de la voie verte de Duclair sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en date du 27 juin 2022
 - Délibération du conseil métropolitain d'approbation du projet et de lancement de DUP et d'enquête parcellaire en date du 4 octobre 2024
- ❖ Annexe 1 - Etude d'AVPD⁷ Voie Verte Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair : 87 Pages A3
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 01 Duclair
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 02 Saint-Pierre-de-Varengeville
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 03 Hénouville 1/2
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 04 Hénouville 2/2
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 05 Saint-Martin-de-Boscherville 1/2
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 06 Saint-Martin-de-Boscherville 2/2
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 07 Quevillon
- ❖ Annexe 2 - PLAN DUP 08 Saint-Pierre-de-Manneville
- ❖ 19 planches format A3 "Etat parcellaire final" des communes concernées
- ❖ Avis de l'autorité environnementale (MRAe) en date 6 mai 2025 (MRAe N° 2025-5780)
- ❖ Mémoire en réponse de la Métropole Rouen Normandie à l'avis de la MRAe du 11 Août 2025

1.3.2 Etude d'impact

L'étude d'impact représente :

- ❖ Un instrument de protection de l'environnement : la préparation de l'étude d'impact permet d'intégrer les problématiques environnementales dans la conception et les choix d'aménagement du projet, afin qu'il soit respectueux de l'homme, des paysages et des milieux naturels, qu'il économise l'espace et limite la pollution de l'eau, de l'air et des sols ;
- ❖ Un outil d'information pour les institutions et le public : pièce officielle de la procédure de décision administrative, elle constitue le document de consultation auprès des services de l'Etat et des collectivités.

⁷ AVPD : AVant Projet Définitif

Elle est également un outil d'information du public qui peut consulter ce dossier dans le cadre de l'enquête publique ;

- ❖ Un outil d'aide à la décision : l'étude d'impact constitue une synthèse des diverses études environnementales, scientifiques et techniques qui ont été menées aux différents stades d'élaboration du projet.

Le projet d'aménagement de l'itinéraire "Duclair - Saint-Pierre-de-Manneville" sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, porte sur la création d'une voie verte en bord de Seine entre les deux communes précitées.

L'aménagement représente un linéaire de 15 km.

Le projet relève de la rubrique 6.c du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement. Ce projet est soumis à examen au cas par cas pour la "Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km".

Cette demande a été faite par le maître d'ouvrage le 9 mai 2022.

Par suite de l'instruction de la demande d'examen au cas par cas, l'Autorité Environnementale a décidé de soumettre le projet porté par la Métropole Rouen Normandie à étude d'impact, le 17 juin 2022.

Cette étude d'impact a été réalisée par la Société *IRIS Conseil* (thèmes généraux, pilotage et assemblage de l'étude), le Bureau d'études *RAINETTE* (volet nature, évaluation des incidences sur sites Natura 2000) et l'Agence *Paysages et Territoires* (volet paysager).

Le document de 744 pages (compté en référence format A4 pour les textes et format A3 pour les planches) est composé de 9 chapitres au sein desquels ont été intégrés les volets environnementaux et humains, les impacts potentiels et mesures adaptées.

Conformément aux articles L. 122-3 et R. 122-5 du Code de l'environnement, chaque thématique est déclinée en état initial-analyse des incidences, surveillance, mesures ERC, description des méthodes utilisées et conclusions.

Le document est complété de deux annexes :

- ❖ Annexe 5 de 206 pages A4 : étude d'impacts "Faune-Flore-Habitats et zones humides". Cette étude concerne la délimitation des zones humides au sein des parcelles concernées par le projet, conformément à l'arrêté du 1er octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides.
- ❖ Annexe 6 de 134 planches (format A3) : étude d'impacts "Faune-Flore-Habitats et zones humides".

Le document contient 128 planches (A3) concernant :

- les cartographies des habitats,
- les localisations de la flore patrimoniale,
- les localisations de la flore exotique envahissante,
- les localisations de l'avifaune nicheuse,
- les localisations de l'avifaune en période internuptiale,
- les localisations de l'herpétofaune,
- les localisations des mammifères,
- les hiérarchisations des enjeux écologiques globaux,
- les localisations des sondages pédologiques,
- les localisations des zones humides.

Résumé non technique

Le résumé non technique inséré dans l'état initial de l'environnement établi :

- ❖ Une description de l'état initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable par le projet (zones d'études et synthèse des enjeux).
- ❖ Une description des incidences notables sur l'environnement et mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs (synthèse générale, milieu naturel et paysage).
- ❖ Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés.

Analyse de l'état initial du site et de son environnement

La zone d'étude du projet est centrée sur le territoire rive droite de la Seine, entre les communes de Duclair et de Saint-Pierre-de-Manneville, objet des opérations d'aménagements.

Une zone d'étude globale a été définie afin de réaliser l'état initial de l'environnement. Celle-ci a été déterminée en mettant en application une zone tampon de 250 mètres de part et d'autre de l'itinéraire envisagé, soit une largeur de 500 mètres.

La zone d'étude globale intercepte les communes suivantes :

Communes interceptées par la zone d'étude globale	Communes concernées par l'itinéraire
Anneville-Ambourville, Bardouville, Berville-sur-Seine, Duclair, Hénouville, Mauny, Quevillon, Saint-Martin-de-Boscherville, Saint-Pierre-de-Manneville et Saint-Pierre-de-Varengeville.	Duclair, Hénouville, Quevillon, Saint-Martin-de-Boscherville, Saint-Pierre-de-Manneville et Saint-Pierre-de-Varengeville.

L'itinéraire cyclable sera réalisé entre les communes de Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. Il traversera ainsi les **6 communes** citées dans le tableau ci-dessus (en gras).

Les 4 autres communes interceptées par la zone d'étude sont implantées en rive gauche, et ne seront pas concernées par la voie verte. A ce titre, les seules emprises de ces communes interceptées correspondent à la Seine.

Milieu physique

Contexte climatique - topographique - géologique - risques naturels et ressource en eau

Enjeu faible	Enjeu moyen	Enjeu fort
--------------	-------------	------------

<p>Le climat tempéré océanique et humide de la zone d'étude ne constitue pas une contrainte vis-à-vis du projet</p>
<p>Le relief de la zone d'étude est marqué par la Vallée de la Seine. La zone d'étude se caractérise par un relief relativement plat, excepté au niveau des côteaux et falaises qui bordent la Seine en certains points (au nord, de l'autre côté de la RD982). Le relief ne représente pas une contrainte majeure vis-à-vis du projet dans la mesure où l'itinéraire cyclable prend place en fond de vallée et présente un dénivelé faible.</p>
<p>La zone d'étude est localisée au sein de la Vallée de la Seine. On retrouve principalement des alluvions dont les granulats sont extraits pour la construction. Des carrières encore en activité sont localisées hors du secteur d'étude.</p> <p>La stabilité du sol est plutôt faible au vu de sa nature. Néanmoins, la création de pistes cyclables et de voies vertes est peu contrainte par la nature du sol. Le sol est très perméable</p>

<p>sur quelques mètres. La géologie de la zone d'étude représente un enjeu moyen vis-à-vis du projet.</p>
<p>D'après la cartographie, la zone d'étude est soumise à un aléa faible concernant le risque de retrait-gonflement des argiles.</p>
<p>Les falaises localisées au sein de la zone d'étude présentent des risques d'éboulements qui présentent un enjeu vis-à-vis du projet.</p>
<p>La zone d'étude est concernée par le risque d'effondrement lié à la présence d'anciennes carrières à proximité de la zone d'étude. Celles-ci peuvent présenter un risque d'effondrement qui sera pris en compte dans le cadre du projet.</p>
<p>La zone étudiée n'est pas soumise au risque sismique.</p>
<p>L'ensemble de la zone d'étude est soumis au risque inondation par débordement de cours d'eau et par remontée de nappes associés principalement à l'écoulement de la Seine. Une partie du projet est localisée au sein du TRI de Rouen-Louviers-Austreberthe. Toutes les communes sont concernées par le risque inondation en cas de crue. Les communes de Duclair et Saint-Pierre-de-Varengeville sont concernées par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) Austreberthe Saffimbec. Néanmoins, le tracé de la voie verte n'est soumis à aucune de ces prescriptions. Des arrêtés interdisant l'accès à l'itinéraire seront pris en cas de d'inondation. Des itinéraires de substitution sur la voirie ouverte aux véhicules motorisés seront alors mis en place. Les risques d'inondation et d'effondrement liés aux cavités et aux falaises représentent un enjeu fort vis-à-vis de l'implantation du projet.</p>
<p>Le réseau hydrographique de la zone d'étude s'articule autour de la Seine et de ses affluents qui parcourent le territoire de la métropole. La masse d'eau superficielle principale sur l'aire d'étude (FRHT02 Estuaire de Seine Moyen) possède un mauvais état chimique et écologique. Les objectifs de bon état sont fixés à 2027 et 2033. Le projet veillera à ne pas dégrader l'état des masses d'eau. Des mesures seront prises en phase travaux afin de réduire tout risque de pollution. Le projet devra être compatible avec les dispositions du SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands, et du SAGE couvrant la commune de Duclair. Ainsi, le projet sera réalisé avec l'objectif constant d'être au niveau du terrain naturel (pas de remblai/déblai).</p>
<p>Les masses d'eau en affleurement « Alluvions de la Seine moyenne et aval » et « Craie altérée de l'estuaire de la Seine » présentent un mauvais état chimique et un bon état quantitatif. L'objectif de bon état est fixé à au-delà 2027. La masse d'eau « Albien Néocomien captif », de niveau 2 présente quant à elle un bon état chimique et quantitatif depuis 2015. Le projet n'est pas de nature à compromettre l'état de ces masses d'eau, néanmoins des mesures spécifiques seront prises en phase travaux vis-à-vis des pollutions. Un périmètre de protection de captage AEP est présent au niveau de la zone d'étude. Dans le cas où le tracé de la voie verte serait compris dans ce périmètre, le projet veillera à respecter la réglementation spécifique au périmètre de protection traversé.</p>

Milieu naturel

Zonages, milieux naturels, flore-habitats, faune, niveau d'enjeu, zones humides

Etude des zonages environnementaux

Les différents zonages relatifs au patrimoine naturel ont été recensés dans un périmètre élargi de 1 km autour de la zone d'étude.

De manière générale sont distingués :

- ❖ **Les zonages d'inventaire**, qui n'ont pas de portée réglementaire directe mais apportent une indication quant à la richesse et à la qualité des milieux qui la constituent, et peuvent alors constituer un instrument d'appréciation et de sensibilisation face aux décisions publiques ou privées suivant les dispositions législatives.
- ❖ **Les zonages de protection**, qui entraînent une contrainte réglementaire et peuvent être de plusieurs natures : protections réglementaires, protections contractuelles, protection par la maîtrise foncière, etc.
(Sites du Réseau Natura 2000, sites acquis des Conservatoires d'Espaces Naturels (CEN), Espaces naturels sensibles (ENS), les arrêtés de protection de Biotope (APB), les Parcs Naturels Régionaux (PNR).

Dans le cas présent, la zone d'étude est directement concernée par des zonages d'inventaire et de protection du patrimoine naturel localisés sur les cartographies figurant dans l'atlas cartographique.

Malgré un état de conservation globalement altéré du fait de leur caractère eutrophe, les milieux humides concentrent une bonne proportion d'espèces rares et/ou patrimoniales. Plusieurs d'entre eux constituent des habitats d'intérêt communautaire et jouent des rôles multiples dans le maintien des berges, l'épuration des eaux, la prévention des inondations, mais également l'accueil d'espèces à tendance hygrocline. Ils présentent donc des enjeux floristiques assez élevés.

Plusieurs zonages écologiques se situent au droit et à proximité du projet attestant de la présence de secteurs à forts enjeux écologiques.
Certains de ces zonages font par ailleurs l'objet d'une protection réglementaire.
L'aire d'étude présente ainsi un enjeu fort vis-à-vis du réseau de zonages environnementaux.

Milieu dynamique

Risques technologiques

La zone d'étude est concernée par le risque de transport de matières dangereuses lié au réseau départemental et fluvial.

Des ICPE et plusieurs sites BASIAS et BASOL sont répertoriés à proximité de l'aire d'étude, mais aucun ne se trouve dans l'emprise du projet.

Patrimoine culturel, tourisme et loisirs

L'itinéraire de la voie verte est implanté dans le site classé de la Vallée de Seine - Boucle de Roumare. Ceci aura pour conséquence de soumettre le projet à autorisation spéciale. La DREAL instruit ce dossier. Le projet nécessitera un dossier à présenter en Commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS).

Les alentours de l'aire d'étude possèdent un patrimoine historique riche, avec la présence de plusieurs sites inscrits et classés et de nombreux monuments historiques.

L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera sollicité si le projet traverse les périmètres de protection associés au patrimoine historique.

L'implantation du projet permettra une meilleure desserte des monuments historiques, des sites classés et inscrits, et du patrimoine culturel. Celui-ci veillera à s'intégrer au paysage de manière à ne pas dégrader les aspects visuels aux abords des monuments historiques.

Patrimoine archéologique

Une zone de présomption de prescription archéologique est identifiée au sein de la zone d'étude.

Occupation des sols

Le projet est concerné par le PLUi de la Métropole Rouen Normandie.
Des éléments protégés au PLUi tels que les espaces boisés classés et des haies sont traversés par le tracé du projet.
Le tracé de la voie verte traverse un emplacement réservé.

Zones d'activités

Quelques zones d'activités sont présentes au sein de la zone d'étude, au niveau de Duclair.

Activités agricoles

L'aire d'étude est majoritairement naturelle et agricole.

Tourisme et loisirs

La zone d'étude du projet s'insère au sein de l'une des 3 boucles de la Seine en aval de Rouen. Il s'agit d'un lieu attractif du fait de sa proximité avec la Seine et de sa distance par rapport à Paris et à l'agglomération rouennaise.

Paysage

Le paysage de la zone d'étude fait partie intégrante de la vallée de la Seine. Il s'insère en rive droite de la Seine et il est bordé par des zones souvent dénommées "marais".
Sur l'extérieur des courbes et des méandres, la Seine a sculpté les falaises.

Transport et déplacement

Divers moyens de transports permettent l'accès à la Métropole de Rouen et les circulations internes (autoroutes, voies ferrées).

Cadre de vie

Qualité de l'air :

L'itinéraire de la voie verte est relativement soumis à la pollution extérieure. Les niveaux de pollution sont globalement homogènes sur l'ensemble de l'aire d'étude.

Ambiance sonore :

L'environnement de la zone d'étude est globalement plutôt calme.

Synthèse des impacts et mesures ERC

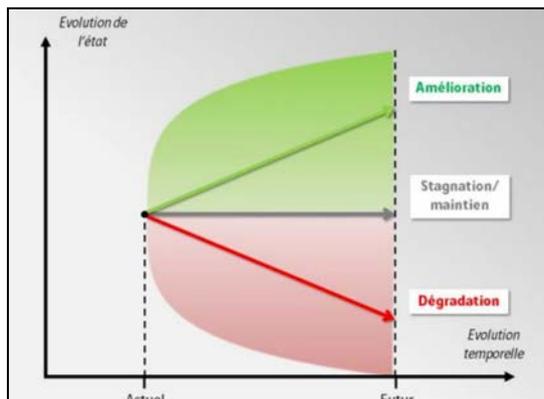
Impact	Fort	Modéré	Faible	Nul à Négligeable	Positif
--------	------	--------	--------	-------------------	---------

Thématique	Sous-thématique	Impacts		Mesures	
		Phase travaux	Phase exploitation	Phase travaux	Phase exploitation
Milieu physique	Climatologie	Rejets de CO2 lié au chantier. Non significatif.	Mise en avant des mobilités douces. Réduction des émissions de gaz à effet de serre.	Mise en place de règles de bonne pratique (extinction des moteurs à l'arrêt...), engins conformes à la réglementation et entretenus...	Aucune mesure prévue.
	Topographie	Zones de stockages provisoires. Aucun terrassement important ne sera réalisé.	Terrassements superficiels liés aux décapages. La majorité de l'aménagement sera réalisé au niveau du Terrain Naturel (TN).	Matériaux excédentaires (déblais issus des fondations par exemple) évacués vers des filières de traitement agréées. Travaux réalisés progressivement le long du linéaire. Recherche d'un équilibre déblais/remblais.	Aucune mesure prévue.
	Géologie	Pas d'impact.	Pas d'impact.	Recherche d'un équilibre déblais/remblais.	Aucune mesure prévue.
	Risques naturels	Passage des engins et vibrations liées au chantier pourraient augmenter les risques liés aux effondrements. Risque inondation lié aux installations de chantier.	Augmentation de la fréquentation du site soumis aux risques inondation et effondrements. La mise en œuvre de la piste cyclable n'est pas comprise dans les prescriptions du PPRI concerné. Par ailleurs, le projet sera réalisé au niveau du terrain naturel et n'entravera pas l'écoulement des crues.	Consultation du site Vigicrue par les entreprises et repli des installations de chantier en cas de risque. Vigilance au niveau des zones à risque effondrement.	En cas d'inondation, des arrêtés interdisant l'accès à l'itinéraire seront pris. Des itinéraires de substitution sur la voirie ouverte aux véhicules motorisés seront alors mis en place.
	Eaux souterraines et superficielles	Risque de pollution accidentelle.	Augmentation des surfaces imperméabilisées mais passage par des chemins de halage existants non revêtus. Maintien des principes de gestion des eaux pluviales existants quand cela est possible. Sinon infiltration des eaux pluviales privilégiée par un système de fossés enherbés ou de noues en bordure de voie ou écoulement libre vers la Seine.	Mesures d'évitement (zone de stockage d'hydrocarbures étanches, repli des engins en cas d'inactivité...); Mesures de réduction en cas de pollution accidentelle; Plan de respect de l'environnement; Remise en état en fin de chantier.	Gestion des déchets sur sites et utilisation des phytosanitaires proscrite.
Milieux naturels	Voir tableaux spécifiques partie 6.2.7 Synthèse des impacts bruts du projet				
Milieu humain	Urbanisme	Pas d'impact	Projet conforme au règlement écrit du PLUI de la Métropole Rouen Normandie, les conditions de préservation architecturale, paysagère des sites et de protection des milieux seront respectées. Le tracé du projet traverse des éléments protégés au PLUI tels que des espaces boisés classés et des haies protégées. Le projet aura un impact positif car il favorisera la desserte du territoire et le développement de	Aucune mesure prévue.	Le projet pourra nécessiter une mise en compatibilité des documents d'urbanisme, si les éléments paysagers sont impactés.

Habitat et bâti	La phase travaux pourra faire l'objet de vibrations liées aux activités du chantier (décapage, circulation des engins ...)	Aucun impact. Le projet n'entraînera pas de destruction de bâti. Il permettra également d'améliorer la desserte à vélo de certains secteurs	Aucune mesure prévue.	Aucune mesure prévue.
Activité économique	Gêne à la circulation possible au niveau de Duclair.	In fine, l'itinéraire cyclable permettra de favoriser l'accessibilité des modes actifs aux zones économiques les plus proches et au centre-ville de Rouen.	Mise en place d'itinéraires de déviation en cas de besoin et évitement des périodes d'affluence.	Aucune mesure prévue.
Activité agricole	Eventuelles occupations temporaires de parcelles agricoles. Gêne potentielle à la circulation des engins.	Passage par des chemins déjà existants (chemins de halage). Bordures de parcelles agricoles potentiellement impactées par le projet. Aucun changement de destination des parcelles agricoles à prévoir.	Adaptation du planning de travaux. Accès temporaires.	Maintien des accès aux parcelles agricoles pour les exploitants (cohabitation grâce à une signalétique spécifique).
Activité touristique	Impact ponctuel sur l'utilisation des chemins de randonnée pédestre	La voie verte a pour objectif de contribuer à l'attractivité touristique du secteur et de la Métropole en mettant en avant la vallée de la Seine ainsi qu'une partie du patrimoine de la région. La voie verte rendra accessible l'Abbaye Saint Georges de Boscherville.	Aucune mesure prévue.	Des aménagements tels que des aires de pique-nique seront mis en place dans le cadre du projet de la voie verte afin d'améliorer le confort des utilisateurs.
Patrimoine	Présence d'une zone de présomption de prescription archéologique.	Patrimoine historique riche, avec présence de plusieurs sites inscrits et classés et de nombreux monuments historiques. Le projet permettra une meilleure desserte du patrimoine culturel, notamment de l'Abbaye Saint Georges de Boscherville.	Consultation de la DRAC Normandie.	Consultation de l'ABF.
Transports	Gêne temporaire à la circulation sur les chemins existants. Gêne temporaire possible sur le trafic routier environnant (circulation des engins de chantier).	Augmentation potentielle du trafic liée à l'attractivité : augmentation saisonnière et modérée du trafic sur les voies routières environnantes (limité). Effet de report du trafic automobile domicile-travail vers l'utilisation du vélo. Pas de modification des conditions d'accès et de dessertes actuelles. Amélioration de l'accessibilité et proposition d'un itinéraire sécurisé aux vélos.	Impact temporaire. Phasage des travaux adapté aux périodes de moindre affluence. Mise en place de circulation alternée/déviations si nécessaire.	Mise en place d'une signalétique adaptée.
Risques technologiques	Aucune canalisation de gaz. Aucun site BASIAS ou BASOL. Des études de sol pourront confirmer si nécessaire l'absence de pollution.	Aucun site ICPE n'est présent sur la zone d'étude.	En cas de pollution avérée les terres seront acheminées vers des filières agréées. Des DT – DICT seront réalisées.	Aucune mesure prévue.
Servitudes et réseaux	Des coupures temporaires des réseaux pourront être effectuées dans le cadre des travaux. Les riverains concernés seront avertis en amont par les entreprises.	L'itinéraire emprunte le chemin de halage en bord de Seine, possède une servitude de marche pied.	Les différents réseaux interceptés seront rétablis dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur (déplacement et rétablissement des réseaux et des canalisations, ...).	Une convention de superposition de gestion et d'affection sera nécessaire pour permettre aux usagers de circuler sur la voie verte (servitude de halage et de marche pied).

	Paysage	Impact ponctuel lié aux installations de chantier. Arbres et haies conservés Travaux en période de nidification	Globalement, sur l'ensemble de projet, les aménagements du projet respectent la qualité des paysages. Il a été conclu que certains aménagements impactent de manière faible ou modérée le paysage. Les élargissements de plateforme seront restreints, car les emprises sont souvent suffisantes.	Contingenter les installations de chantier. Prévoir des écrans pour détourner la petite faune. Caler le planning hors période de nidification et d'accouplement. Prévoir des protections sur les arbres proches du chantier et aussi sur les haies.	Conduite en gestion raisonnée des aménagements paysagers (tontes restreintes, prairies privilégiées, arbres : élagage de sécurité et taille des haies pour maintenir les vues sur le paysage. La qualité du paysage impose une concertation et les conseils des services en charge de leur protection : ABF, CNE, ...
Cadre de vie	Qualité de l'air	Envol de poussière, gaz d'échappements et odeurs liées notamment à la circulation des engins.	Le projet pourra faire l'objet d'émissions supplémentaires liées aux trafics voiture générés par son attractivité touristique. Néanmoins, l'objectif premier du projet est de proposer un itinéraire sécurisé permettant de favoriser les modes doux et donc de diminuer les émissions liées à l'utilisation de la voiture. Le projet étant localisé à proximité d'un axe routier conséquent, il devrait avoir peu d'impact sur la qualité de l'air lié au trafic généré. Sur le long terme il pourrait même avoir un impact bénéfique en favorisant le report modal vers l'utilisation du vélo.	Prescriptions de chantier (gestion des déchets, contrôle technique des véhicules...)	Aucune mesure prévue.
	Ambiance sonore	Nuisances sonores aux abords immédiats du chantier.	Pas d'impact significatif sur l'ambiance acoustique. Seule l'augmentation de fréquentation du site pourra générer du bruit supplémentaire lié à la voix des usagers.	Mesures mises en place afin de limiter le bruit (intervention en journée, engins conformes...)	Aucune mesure prévue.
	Emissions lumineuses	Emissions lumineuses ponctuelles en cas de travaux de nuit.	Le projet ne présentera pas de dispositif d'éclairage public. Aucun impact.	Aucune mesure prévue.	Aucune mesure prévue.
	Déchets	Déchets de chantier.	Augmentation de la production de déchets liés à la fréquentation du site.	Tri des déchets et élimination vers des filières adaptées et agréées. Nettoyage du chantier en fin de travaux.	Mise en place de poubelles et d'un ramassage des déchets.

Scénario de référence et aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet



Climat

Le projet n'est pas de nature à avoir un impact sur le climat.
Néanmoins, l'évolution globale du climat en lien avec le changement climatique se poursuivra.

Topographie

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur l'évolution de la topographie.

Géologie

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur l'évolution de la géologie.

Eaux souterraines et superficielles

Le projet n'aura aucun impact sur les aspects quantitatifs des masses d'eau.
Les aménagements projetés conduiront à une augmentation des surfaces imperméabilisées.
Néanmoins, la majorité du linéaire reprend des chemins de halage, dont la perméabilité est déjà faible, ce qui ne modifiera que très peu la gestion des eaux pluviales actuelle.
L'écoulement naturel vers la Seine sera capté en partie par les bandes enherbées en bord de voie. L'écoulement se fera vers la plaine alluviale quand la voie sera bordée d'un muret.
La section des quais de Duclair constitue un cas particulier, où l'espace est contraint. Les eaux seront infiltrées dans un volume drainant.

Risque naturels majeurs

Le projet n'aura aucun impact sur les risques, il ne modifiera pas l'écoulement des crues.

Périmètre à statut dont réseau Natura 2000

Après analyse, nous considérons que le projet n'aura pas d'incidence potentielle significative sur la majorité des habitats et les populations des espèces floristiques et faunistiques communautaires présentes au sein des sites Natura 2000 concernés, ni sur les objectifs de gestion et de conservation associés dans le DOCOB. Toutefois, un impact faible est attendu, au sein de la ZSC, sur les mégaphorbiaies et les prairies désignées, sur une surface très réduite.

Biodiversité au sein de l'aire d'étude

Le projet a des impacts limités sur de nombreux habitats, sur les amphibiens et l'entomofaune.
Cependant, quelques impacts significatifs sont attendus sur les autres groupes étudiés.
Les impacts liés à la flore patrimoniale ou protégée sont évalués comme globalement « faible », mais localement « moyen » (présence de l'Aristolochie clématite sur le tracé : destruction

d'environ 110 pieds). Concernant les habitats, seules les haies pluristratifiées présentent un impact « moyen » au regard des enjeux écologiques qu'elles portent (rôle de corridor écologique notamment).

Les impacts liés à la faune peuvent être évalués comme « moyens » pour plusieurs groupes concernant le risque de destruction d'individus et de perturbation des espèces (avifaune en période de nidification et en période internuptiale, reptiles, chiroptères). Le reste des impacts, notamment sur le risque de destruction des habitats, est considéré comme non-significatif (« faible »).

Avec l'application des mesures d'évitement et de réduction, la réduction des impacts sur les volets faunistiques et floristiques est suffisante. Toutefois, une compensation est à prévoir pour le volet « zones humides ».

Après évitement et réduction, le projet n'aura aucun impact résiduel significatif sur la faune, la flore ou les habitats. Un impact résiduel significatif est attendu sur les zones humides.

Continuités écologiques

Au regard de la nature du projet, d'une emprise faible empruntés des chemins déjà existants voire des voiries aménagées, les impacts du projet sont considérés comme faibles sur les réservoirs boisés, les réservoirs aquatiques, les réservoirs calcicoles et silicicoles ainsi que sur leurs corridors respectifs. De plus, l'échelle du SRCE ne permet pas de distinguer les chemins déjà existants sur lesquels le projet se fonde.

Le projet n'aura pas d'impact significatif sur les continuités écologiques.

Urbanisme

Le projet ne contribue pas directement à l'augmentation ou la diminution de l'urbanisation.

La voie verte contribuera à l'augmentation du confort de vie des touristes et des riverains puisqu'elle offrira un itinéraire favorable à tous types d'utilisateurs non-motorisés. Les communes concernées pourraient connaître une augmentation de la fréquentation et de nouveaux ménages en lien avec le projet, et donc une augmentation de l'urbanisation (effet relativement faible).

Economie

L'itinéraire cyclable permettra de favoriser l'accessibilité des modes actifs aux zones économiques traversées et au centre-ville de Rouen.

Il permettra de développer un réseau cyclable structurant sur la métropole.

Agriculture

Les emprises de l'itinéraire cyclable pourraient empiéter sur des bordures de parcelles agricoles, sans pour autant remettre en question la destination agricole de ces parcelles.

Tourisme

La voie verte entre Duclair et Saint-Martin-de-Manneville s'inscrit dans une dynamique touristique.

L'atout principal de cette piste cyclable d'un point de vue touristique est de rendre l'Abbaye Saint Georges de Boscherville accessible en vélo, et de relier également divers points d'intérêts du territoire.

Elle offre également une opportunité de création d'une "véloroute des Abbayes".

Transports

L'objectif de cette voie verte sur le territoire métropolitain est de proposer des aménagements cyclables interconnectés. L'objectif de la voie verte est également de proposer des aménagements cyclables permettant de relier la commune de Duclair à la voie verte des boucles de Roumare, tout en assurant des déplacements sécurisés favorisant une pratique familiale et de loisirs au plus près de la Seine.

L'aménagement de la voie verte est fait dans un cadre avant tout touristique et de loisirs, mais aussi d'amélioration des mobilités actives au quotidien. Elle permettra d'assurer un maillage des itinéraires existants (possible effet de report du trafic automobile domicile-travail vers l'utilisation du vélo).
<u>Risques technologiques</u> Le projet n'aura aucune conséquence sur les risques technologiques et la pollution des sols.
<u>Qualité de l'air</u> Le projet a pour but de promouvoir l'utilisation des modes doux et donc la réduction d'émissions de polluants en lien avec l'utilisation de la voiture.
<u>Ambiance sonore</u> Le projet pourra avoir pour effet une diminution du trafic en favorisant l'utilisation du vélo et donc une diminution des nuisances sonores.
<u>Paysages</u> Le projet aura peu d'impact sur le paysage, il reprend en majorité des cheminements existants. Des aménagements paysagers sont prévus au niveau des aires de repos.
<u>Patrimoine naturel et culturel</u> L'implantation du projet permettra une meilleure desserte des monuments historiques, des sites classés et inscrits, et du patrimoine culturel. Le projet n'est pas de nature à porter atteinte au patrimoine.

Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

L'identification des projets entrant dans le champ de l'analyse des effets cumulés est basé sur l'article R.122-5 du Code de l'Environnement. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ❖ Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique ;
- ❖ Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du Code de l'Environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.
Cumul des incidences.

Les projets étudiés dans le cadre de l'étude d'impact ne sont pas de nature à avoir des effets cumulés avec le projet d'itinéraire de la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. Aucun d'entre eux n'a d'interface avec le présent projet objet de l'enquête publique. Au vu de leur nature et de leur distance, aucune interaction n'est à prévoir en phase de travaux. Les projets étudiés ne seront pas à l'origine d'enjeux supplémentaires pouvant être impactés par le projet.

Modalités de suivi des mesures environnementales

Mesure compensatoires

Lorsqu'un projet porte préjudice aux milieux naturels et aux espèces associées, il est indispensable de proposer des mesures compensatoires si des impacts résiduels sont évalués après application des mesures d'évitement et de réduction. Il s'agit d'offrir des contreparties à des effets dommageables non réductibles, mesures exigées au titre de l'article L 122-1 à L 122-3 du Code de l'Environnement.

D'après les documents de référence des services de l'Etat, il est acté que ces mesures doivent, entre autres :

- ❖ Viser une logique de perte « zéro » de biodiversité, voire augmenter la qualité écologique globale.
- ❖ Concerner préférentiellement des actions en relation directe avec les dégradations constatées.
- ❖ Se situer le plus proche possible du projet pour répondre à une cohérence territoriale
- ❖ Rechercher une cohérence entre les surfaces des sites dégradées avec les surfaces compensatoires.
- ❖ Ou encore être mises en œuvre le plus rapidement possible.

Avec l'application des mesures d'évitement et de réduction, la réduction des impacts sur les volets faunistiques et floristiques est suffisante. Toutefois, une compensation est à prévoir pour le volet « zones humides ».

Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement viennent en complément des mesures de réduction et d'évitement, afin d'en améliorer l'efficacité et apporter des garanties supplémentaires quant au succès environnemental de ces dernières.

En 2010, la loi Grenelle II apporte des avancées au Code de l'Environnement, notamment sur la réforme des études d'impacts.

L'article L. 122-3 du Code de l'Environnement modifié par l'article 230 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 précise que l'étude d'impact doit comprendre : « [...] les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine ».

Cette obligation de présenter, au sein de l'étude d'impact, les modalités de suivi des mesures prises et du suivi de leurs effets sur l'environnement et la santé humaine n'était jusqu'alors obligatoire que pour des réglementations spécifiques (ICPE par exemple). Elle est désormais applicable à l'ensemble des projets.

Il est essentiel de suivre l'évolution des aménagements réalisés afin d'évaluer leur efficacité. L'évaluation sera essentiellement basée sur le maintien de certaines espèces et la colonisation ou non des milieux créés.

Un passage les 3 premières années après travaux est intéressant, puis au bout de 2 ans après pour une évaluation à moyen terme. Puis les passages seront plus espacés, à avoir des passages à n+10, n+15 et n+20. Un dernier passage en année n+30 permettra de conclure sur l'efficacité des mesures.

Ce suivi permettra des ajustements dans la gestion du ou des sites de compensation. Pour chaque passage, un compte-rendu sera réalisé.

Création de deux mares

Il est proposé la création de deux mares à proximité du projet.
Le boisement annexe à la Seine présent au sud de la commune d'Hérouville, proche de la commune de Saint-Martin de Boscherville, se prête notamment à ces aménagements.
Une espèce de triton y a notamment été contactée.
Plusieurs localisations sont possibles dans le bois d'Hérouville, dont une est prioritaire (contact de triton correspondant possiblement à une ancienne dépression humide comblée).

Création de Pierriers pour reptiles

Il est proposé la création d'au moins deux linéaires de 10 mètres à proximité du tracé, au centre de la zone d'étude.
Un linéaire supplémentaire peut-être aménagé en complément, dans une zone sans contact de reptiles mais montrant des potentialités.
La majorité des contacts de reptiles se trouvant sur la commune de Saint-Martin-de-Boscherville, les recommandations de création se trouvent sur cette commune.
Deux localisations complémentaires sont également proposées sur la commune de Saint-Pierre-de-Varengueville si la construction d'un linéaire supplémentaire est entreprise. Les localisations proposées permettent de limiter les problématiques foncières.

En ce qui concerne l'étude d'impact environnementale, la MRAe⁸ a émis des recommandations concernant notamment :

- ❖ la justification du projet et les effets cumulés,
- ❖ la biodiversité,
- ❖ les incidences et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC),
- ❖ les mesures de suivi écologique,
- ❖ la ressource en eau,
- ❖ la gestion du risque inondation.

Se reporter au chapitre suivant : 1.3.3 - Avis de la MRAe et mémoire en réponse de la Métropole Rouen Normandie.

Avis de la commissaire enquêtrice sur le dossier concernant l'étude d'impact environnementale

Sur le fond, le dossier établi par la Métropole Rouen Normandie est de bonne qualité et bien documenté conformément à l'ensemble des très nombreuses prescriptions imposées par les législations communes ou spécifiques.

1.3.3 Avis de l'autorité environnementale (MRAe)

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur le projet d'aménagement d'une voie verte sur la rive droite de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair (76), l'autorité environnementale a été saisie le 6 mars

⁸ MRAe : Mission Régionale d'Évaluation environnementale

2025 par le préfet de la Seine-Maritime pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement relatifs .

l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le 6 mai 2025, la Mission Régionale d'Autorité environnementale a émis l'avis n° MRAe n°2025-5780.

Le 11 août 2025 la Métropole Rouen Normandie a émis son "Mémoire en Réponse".

Celui-ci m'a été transmis par mail de la Métropole Rouen Normandie le 13 août 2025.

Il a bien été précisé que l'annexe indiquée dans le mémoire en réponse n'était pas jointe du fait de son volume.

Ce document est déjà présent dans le dossier d'enquête publique - Annexe de l'étude d'impact (atlas cartographique du milieu naturel).

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

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

La MRAe rappelle que le projet concerne la création d'une voie verte de 15 km dans le département de la Seine-Maritime(76), traversant les communes de Saint-Pierre-de-Manneville, Quevillon, Saint-Martin-de-Boscherville, Hénouville, Saint-Pierre-de-Varengeville et Duclair. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Métropole Rouen Normandie.

Le projet s'inscrit en rive droite de la Seine, dans un territoire à haute sensibilité environnementale, avec des enjeux hydrologiques et écologiques forts : plan de prévention du risque inondation (PPRI) Austreberthe Saffimbec ; territoire à risque important d'inondation (TRI) de Rouen-Louviers-Austreberthe ; présence de zones humides ; inventaire de nombreuses espèces menacées patrimoniales et/ou protégées au niveau européen ou local ; zonages environnementaux de protection des milieux naturels.

Le projet utilise en grande partie des chemins de halage existants ce qui limite les impacts sur les milieux traversés. Les variantes des tracés sont présentées mais leur analyse comparative doit être complétée par la prise en compte des enjeux de sécurité publique et de risques naturels dans le choix retenu.

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, de sa localisation, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- ❖ le milieu naturel (biodiversité, habitats et zones humides ;
- ❖ la ressource en eau ;
- ❖ le paysage.

Dans son avis, l'autorité environnementale recommande principalement :

- ❖ de reconsidérer le niveau d'enjeux relatif à certaines espèces et habitats identifiés sur le site et de réévaluer le cas échéant les niveaux de vulnérabilité retenus ;
- ❖ de mieux justifier que les solutions d'évitement des zones humides ont été examinées et priorisées, avant la mise en oeuvre des mesures compensatoires ;
- ❖ de quantifier les impacts du projet sur l'imperméabilisation des surfaces et la réduction du volume d'expansion des crues du lit majeur de la Seine ;
- ❖ de compléter l'analyse des risques d'inondation en tenant compte :
 - du faible niveau de protection actuelle ou de désordres de certains éléments du système d'endiguement ;
 - des aménagements envisagés par le projet sur ou à proximité du système d'endiguement ; de l'aggravation des risques d'inondation liés au changement climatique.

Sur la justification du projet et effets cumulés

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des variantes étudiées par la prise en compte des enjeux de sécurité publique et de risques naturels dans le choix retenu.

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Le tracé du projet cyclable longeant la Seine, en pied de falaise entre la route départementale et le fleuve, présente certains enjeux notamment liés aux risques naturels.

En effet, la proximité immédiate de la falaise induit un risque d'éboulement qui devra faire l'objet d'une prise en compte spécifique afin de sécuriser au maximum l'itinéraire sur cette portion.

Par ailleurs, le passage sur la digue soulève des problématiques d'ordre hydraulique, notamment en lien avec l'imperméabilisation de la berge. **Ces aspects feront l'objet d'études techniques approfondies dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.**

S'il est envisageable, d'un point de vue purement environnemental, que le tracé soit reporté sur le plateau, cette alternative impliquerait un allongement du parcours d'environ 10 km, un écartement significatif du linéaire actuel et une élévation altimétrique importante. Cet itinéraire constituerait ainsi un tracé à part entière, et ne répondrait pas aux objectifs fondamentaux du projet, qui visent à créer un aménagement cyclable en bordure de Seine.

Cette option est donc écartée pour des raisons à la fois économiques et de cohérence de projet. Les enjeux identifiés seront étudiés avec attention au sein du dossier d'autorisation environnementale afin de garantir une insertion du projet respectueuse des milieux et des conditions de sécurité optimales pour les usagers.

Enfin, la voie verte inclut un passage sur digue sur la commune d'Hérouville présentant des désordres importants. Le confortement des digues est porté par le Syndicat Mixte de gestion de la Seine Normandie (SMGSN) avec lequel la Métropole Rouen Normandie collabore pour la gestion des interfaces entre les projets. **Une convention de superposition d'affectation de l'aménagement sur les systèmes d'endiguement sera établie pour permettre la bonne gestion de l'aménagement. La planification des**

travaux d'aménagement de la voie verte tiendra compte des besoins en confortement des digues et de l'avancement de leurs études et travaux.

Il convient de souligner que si le projet de voie verte venait à s'écarter des emprises actuelles du chemin sur digue, cela pourrait générer de nouveaux impacts environnementaux significatifs, notamment sur les zones humides, ainsi que sur des boisements localisés en bordure du tracé, présentant de forts enjeux écologiques (flore, faune, espèces exotiques envahissantes).

Appréciation de la commissaire enquêtrice

La réponse très complète de la MRN reflète la difficulté pour la commissaire enquêtrice de pouvoir appréhender le dossier dans son entièreté en l'absence des éléments complémentaires qui ne seront étudiés qu'ultérieurement lors des études techniques approfondies dans le cadre de l'autorisation environnementale et également en ce qui concerne les enjeux de sécurité publique (implantation sur ou à proximité d'ouvrages d'endiguement).

Biodiversité

Etat initial

L'autorité environnementale recommande de reconsidérer le niveau d'enjeux relatif à certains espèces et habitats identifiés sur le site et de réévaluer le cas échéant les niveaux de vulnérabilité retenus en :

- ❖ *s'appuyant sur les statuts de protection des espèces les plus récents ;*
- ❖ *réalisant un inventaire sur les coléoptères et complétant celui relatif aux amphibiens par une prospection supplémentaire effectuée en journée, entre le 15 février et le 15 mars ;*
- ❖ *produisant une carte des fonctionnalités utilisées par les chiroptères dans la zone d'étude.*

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Les statuts de menace des oiseaux ont été révisés en début d'année 2025 (nouvelle liste rouge des oiseaux nicheurs de Normandie), de façon postérieure aux prospections écologiques et à la pré-évaluation des impacts. Les statuts seront mis à jour lors de l'évaluation environnementale.

Concernant l'étude des coléoptères, et notamment le Pique-prune qui est une espèce protégée, il n'a pas été mené de prospections dédiées initialement. Toutefois, le projet emprunte majoritairement des chemins de halage déjà identifiés, entraînant très peu d'impacts sur les milieux arborés. Or, le Pique-Prune apprécie les arbres anciens présentant des cavités à humus ou le bois mort. Ainsi, il est très peu probable que cette espèce soit impactée par le projet.

Cependant, afin de répondre aux recommandations ci-contre, des prospections complémentaires recherchant cette espèce seront menées en amont de l'évaluation environnementale.

Seules trois espèces d'amphibiens ont été contactées sur le site : la Grenouille rieuse, le Crapaud commun et le Triton palmé. Cette diversité est considérée comme faible pour la région, et s'explique par la localisation de la zone de projet étroitement liée à la digue. En effet, la zone de projet est assez peu favorable aux amphibiens, avec seulement des mares et étangs privés artificiels ou de rares fossés de bords de chemins (base nautique d'Hénouville notamment). Ainsi, malgré l'absence de passages entre le 15 février et le 15 mars, le projet ne portera pas atteinte à ce groupe. Par ailleurs, l'absence de mares « naturelles » et réellement favorables aux amphibiens a été remarquée à l'échelle du projet, et une mesure

d'accompagnement (création de mares) a été proposée pour améliorer les potentialités locales.

Cependant, afin de répondre aux recommandations ci-contre, une prospection complémentaire entre le 15 février et le 15 mars sera menée en amont de l'évaluation environnementale.

Comme indiqué dans l'étude écologique, la zone étudiée présente principalement un enjeu pour la chasse des chiroptères au niveau des berges de la Seine, des boisements alluviaux et des prairies bocagères : les chemins de halage sont donc des secteurs de chasse privilégiés. Les chemins étant déjà existants et empruntés, leur utilisation dans le cadre du projet ne constitue pas une perte d'habitats pour ce groupe, à condition que les travaux soient toujours réalisés en journée.

Ainsi, des cartes de fonctionnalités ne paraissent pas nécessaires au regard de la linéarité des secteurs de chasse. Toutefois, elles pourront être réalisées en amont de l'évaluation environnementale.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

Réponse complète et particulièrement argumentée.

Il faudra veiller à respecter l'engagement de prospection complémentaire afin de répondre aux recommandations émises par la MRAe.

L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier la cartographie des zones humides identifiées dans le périmètre d'étude.

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

L'atlas cartographique est joint en annexe de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique : « *Annexe 7_Etude Faune-Flore-Habitats_Atlas Cartographique_Rainette* ».

Afin que vous puissiez en prendre connaissance, il est joint à nouveau au présent mémoire en réponse. Il sera mis à jour dans le cadre des nouvelles prospections terrains prévues dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale ultérieure. Cet atlas intégrera les nouvelles données selon les recommandations de l'Autorité Environnementale.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

Aucun commentaire supplémentaire en ce qui concerne la réponse qui est complète. Le document cité en référence est bien présent dans le dossier soumis à enquête publique au titre de la DUP.

Incidences et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC)

Zones humides

L'autorité environnementale recommande :

- ❖ *de mieux justifier que les solutions d'évitement des zones humides ont été examinées et priorisées, avant la mise en œuvre des mesures compensatoires ;*
- ❖ *de détailler ces mesures compensatoires, afin de garantir qu'elles permettront de reconstituer les fonctionnalités des zones humides détruites, voire d'obtenir un gain net de fonctionnalité ;*
- ❖ *d'indiquer le calendrier de leur mise en œuvre qui devra être antérieure à la destruction des zones humides du site du projet.*

Mesures de suivi écologique

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures de suivi qui permettront de s'assurer de la pérennité des mesures ERC en proposant :

- ❖ *des valeurs de référence ;*
- ❖ *des valeurs-cibles ;*
- ❖ *des mesures correctives à mettre en œuvre en cas de non atteinte des objectifs.*

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

À ce stade du projet, en l'absence de définition précise des emprises de travaux, il n'est pas encore possible de quantifier ni de caractériser de manière détaillée les mesures compensatoires.

Celles-ci seront précisées ultérieurement sur la base des emprises définitives et temporaires qui seront définies dans le cadre des études de projet (PRO). Des mesures d'évitement complémentaires seront également mises en œuvre, notamment afin de limiter l'emprise dans les zones humides (évitement géographique, restriction des emprises travaux, confinement à l'emprise de la digue ...).

Sur la majorité du tracé, les interventions resteront confinées à une bande d'environ 5 mètres de large, correspondant à l'emprise actuelle au stade d'avant-projet. Par ailleurs, deux à trois zones de stockage seront prévues, leur localisation sera choisie de manière à réduire au maximum les impacts environnementaux et les nuisances. Aucune extension significative des emprises de travaux n'est envisagée, ce qui garantit une bonne maîtrise de l'occupation foncière du chantier.

De plus, le projet présenté dans l'étude d'impact initiale prévoit la destruction de 150 mètres d'alignement de peupliers (espèces non indigènes), 200 m² de boisement eutrophe, 70 m² de boisement mésophile, 10 m² de bosquets, 250 m² de végétations prairiales et 270 m² de végétations prairiales des bermes.

Toutefois, des optimisations du projet sont en cours afin d'éviter au mieux ces impacts sur le milieu naturel. L'alignement de peupliers pourra notamment être conservé dans la mesure du possible, de même que d'autres habitats initialement concernés. Ces ajustements permettront de renforcer les mesures d'évitement dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Ces données seront précisées au stade des études de projet, lorsque le tracé sera affiné.

Enfin, les impacts sur les zones humides feront l'objet d'une évaluation selon la méthode d'analyse des fonctionnalités développée par l'ONEMA, dans le cadre des dossiers réglementaires à venir, notamment dans le dossier d'autorisation environnementale. Cet outil permet notamment de faire l'état des sites impactés avant et après impacts, mais aussi des sites de compensations avant projet, avec simulation d'actions et avec les actions réalisées (contrôle quelques années après, permettant éventuellement d'ajuster la compensation avec des mesures correctrices).

Les principales mesures de suivi seront donc liées à la réalisation de mesures de compensation. Ces suivis sont en général répétés annuellement les premières années (n+1 à n+3, puis n+5), puis reconduits sur un pas de temps plus grand (en général 5 ans) jusqu'à n+30. Des mesures d'accompagnement (mares, pierriers) pourront également être le sujet de suivis, de façon moins répétée, afin de constater ou non la colonisation des aménagements. Ces possibilités seront étudiées pour l'évaluation environnementale.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

La réponse de la MRN est très complète mais reflète, là encore, la difficulté pour la commissaire enquêtrice de pouvoir appréhender le dossier dans son entièreté en l'absence d'éléments complémentaires qui ne seront étudiés qu'ultérieurement lors des études techniques approfondies dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Il faudra veiller à respecter les divers engagements décrits ci-dessus afin de répondre aux recommandations émises par la MRAe.

La ressource en eau

L'autorité environnementale recommande :

- ❖ de quantifier les impacts du projet sur l'imperméabilisation des surfaces et la réduction du volume d'expansion des crues du lit majeur de la Seine ;
- ❖ d'en déduire les éventuelles mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, appropriées, à mettre en œuvre.

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Le nivellement projet créera un lissage topographique qui supprimera les points hauts et comblera les points bas localement sur le tracé projet.

Dans le cadre de l'autorisation environnementale, il est prévu de réaliser, sur la base des plans projet, le bilan des surfaces et volumes soustraits à l'inondation par tranche altimétrique de 50 cm jusqu'à 2.5 m sous le NPHE. Ceci, afin de s'assurer que la Seine se voit offrir un espace équivalent d'expansion pour tout type de crue.

Si ce bilan est positif, c'est-à-dire que le remblai en lit majeur fait perdre de l'espace pour la circulation de la crue, des mesures de compensation seront proposées afin de restituer les surfaces et volumes perdus.

Le principe de calcul et de compensation sera réalisé conformément aux préconisations du PGRI et de la doctrine de la DRIEE qui a établi en juin 2019 un guide d'application de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature « eau » annexée à l'article R. 214-1 du Code de l'Environnement.

La rugosité de l'emprise projet sera modifiée selon le type de revêtement retenu pour la piste cyclable. L'incidence de l'imperméabilisation des terrains sur les coefficients de ruissellement sera précisée. Pour ce faire, il est prévu :

- ❖ D'estimer le coefficient de ruissellement futur et de préciser l'augmentation de ce dernier.
- ❖ De réaliser un test de sensibilité au coefficient de ruissellement. Une modélisation 2D du ruissellement sera réalisée sur un linéaire réduit (1 km) de l'emprise projet. Cette modélisation mettra en avant l'impact de la modification de la rugosité sur les écoulements en crue. En cas d'impact significatif, des mesures compensatoires seront proposées.

Aussi, compte tenu de la superficie importante du bassin versant de la Seine, l'augmentation du ruissellement en lien avec l'imperméabilisation des parties non revêtues dans le cadre du projet reste négligeable. Cette augmentation sera quantifiée et précisée dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

Dans ce cadre, une étude hydraulique sera réalisée, elle permettra :

- ❖ De délimiter le bassin versant intercepté par le projet.

- ❖ De préciser les sous bassins versants et leur axe d'écoulement ainsi que les débits générés en crue pour différentes périodes de retour.
- ❖ Localiser les ouvrages de rétablissement des écoulements naturels (ouvrage traversants concernés par le projet de la piste cyclable).
- ❖ Vérifier la capacité hydraulique des ouvrages existants.
- ❖ Préciser le principe d'assainissement de la piste cyclable.
- ❖ Préciser les incidences du projet sur la qualité des eaux superficielles.
- ❖ Préciser les incidences du projet sur les volumes des eaux de ruissellement et les écoulements en crue dans le lit majeur.
- ❖ Préciser l'ensemble des mesures correctives et compensatoires.

A ce stade, nous pouvons estimer que les aménagements projetés ne sont pas de nature à perturber le régime hydraulique de la Seine, d'autant plus que les rejets sont diffus sur l'ensemble du parcours et non concentrés en un ou plusieurs points de rejet.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

La réponse de la MRN est très complète mais reflète, là encore, la difficulté pour la commissaire enquêtrice de pouvoir appréhender le dossier dans son entièreté en l'absence d'éléments complémentaires qui ne seront étudiés qu'ultérieurement lors des études techniques approfondies dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Il faudra veiller à respecter les divers engagements décrits ci-dessus afin de répondre aux recommandations émises par la MRAe.

L'autorité environnementale recommande de privilégier la mise en œuvre de revêtements perméables ou drainants sur l'itinéraire cyclable, au regard des enjeux de réduction de l'imperméabilisation des sols, tant pour la gestion de l'eau que pour la préservation des zones humides.

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Le projet privilégiera la mise en place d'un revêtement perméable, dans la mesure du possible, avec la mise en œuvre d'un enrobé drainant lorsque cela sera requis, afin de répondre aux contraintes de perméabilité.

La mise en place de revêtements perméables sera étudiée au cas par cas selon les portions de tracé et en fonction de leur situation. L'infiltration ne sera pas privilégiée techniquement sur les secteurs de digues afin d'éviter tout risque de déstabilisation. De même, étant à proximité directe de la Seine, le dévers de la voie cyclable permettra un écoulement diffus des eaux vers la Seine.

En ce sens, des échanges techniques seront engagés avec le syndicat mixte compétent afin de s'assurer de la compatibilité des aménagements prévus avec la stabilité et la fonction de protection des ouvrages hydrauliques existants.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

Réponse complète et particulièrement étayée.

Il faudra veiller à respecter l'engagement de mettre en place des échanges techniques avec le syndicat mixte compétent afin de s'assurer de la compatibilité des aménagements prévus avec la stabilité et la fonction de protection des ouvrages hydrauliques existants.

Gestion des risques d'inondation

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques d'inondation en tenant compte :

- ❖ *du faible niveau de protection actuelle ou des désordres de certains éléments du système d'endiguement ;*
- ❖ *des aménagements envisagés par le projet sur ou à proximité du système d'endiguement ;*
- ❖ *de l'aggravation des risques d'inondation liée au changement climatique.*

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Le maître d'ouvrage prend pleinement en compte les enjeux liés au risque d'inondation, en particulier dans un contexte de changement climatique et de système d'endiguement partiellement dégradé.

À ce stade, les éléments disponibles ont permis une première approche du risque.

Conformément à la procédure d'autorisation environnementale qui sera engagée au titre de la loi sur l'eau (IOTA), une étude hydraulique détaillée sera réalisée.

L'ensemble des points liés à l'interaction entre le projet et les ouvrages hydrauliques existants sera alors traité de manière approfondie.

L'étude hydraulique intégrera :

- ❖ une analyse fine de l'état actuel du système d'endiguement, y compris les désordres potentiels et les niveaux de protection offerts ;
- ❖ une modélisation des écoulements et des zones d'expansion des crues, incluant un calcul des surfaces imperméabilisées générées par le projet ;
- ❖ une prise en compte des effets du changement climatique sur les régimes de crues (hausse des intensités, fréquence accrue des événements extrêmes) ;
- ❖ une analyse des éventuelles aggravations ou atténuations du risque d'inondation liées à la présence de la voie verte.

Le projet n'a pas vocation à modifier le fonctionnement hydraulique du secteur.

Les aménagements seront conçus de manière à ne pas réduire la capacité d'expansion des crues, notamment en privilégiant des revêtements perméables ou drainants sur la majeure partie du linéaire, dans la mesure du possible.

Des échanges réguliers sont actuellement entrepris avec le syndicat mixte compétent (SMGSN), chargé de la gestion et de l'évaluation du système d'endiguement existant, ainsi que de la programmation d'éventuels travaux de renforcement. Cette concertation permettra d'assurer la compatibilité entre le projet d'aménagement de la voie cyclable et les interventions prévues sur la digue. L'objectif est d'aboutir à une cohérence d'ensemble entre les aménagements projetés et les dispositifs de protection contre les crues, dans le respect des enjeux de sécurité hydraulique et de stabilité des ouvrages.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

La réponse de la MRN est très complète mais reflète, là encore, la difficulté pour la commissaire enquêtrice de pouvoir appréhender le dossier dans son entièreté en l'absence d'éléments complémentaires qui ne seront étudiés qu'ultérieurement lors des études techniques approfondies dans le cadre de la procédure autorisation environnementale qui sera engagée au titre de la loi sur l'eau (IOTA) et pour laquelle une étude hydraulique détaillée sera réalisée.

Il faudra veiller à respecter les divers engagements décrits ci-dessus afin de répondre aux recommandations émises par la MRAe.

Paysage

L'autorité a émis l'observation suivante sans recommandation à laquelle la MRN a apporté une réponse :

Toutefois, l'impact de la réalisation d'une infrastructure « routière » de 3 m de large en enrobé à la place d'un chemin de halage constitué de matériaux issus du site et s'apparentant à un chemin végétalisé mériterait d'être réévalué et les mesures visant à réduire les impacts du projet sur le paysage complétées afin de s'assurer qu'elles puissent permettre de maintenir l'ambiance paysagère du bord de Seine qui a inspiré de nombreux peintres impressionnistes et que protège le site classé (choix de l'enrobé, matériaux, couleur...) ».

Réponse de la Métropole Rouen Normandie

Le passage d'un chemin de randonnée à une piste cyclable de 3 mètres de large représente effectivement un changement perceptible pour les riverains.

Toutefois, il ne s'agira en aucun cas d'une infrastructure de type « routière », dans la mesure où aucune circulation motorisée n'est prévue sur la piste.

La qualité de l'intégration paysagère de cette voie verte passe par la spatialisation et le choix des matériaux. Il est évident que les matériaux proposés et les techniques de mise en œuvre se feront dans le compromis afin de se tenir dans la continuité de l'histoire paysage, mais aussi dans la continuité de l'évolution des usages. Des compromis seront certainement à faire sur les matériaux pour répondre aux souhaits des différents acteurs, comme l'architecte des Bâtiments de France et aussi le gestionnaire.

Bien que leurs aspects et leurs couleurs correspondent au vocabulaire paysager actuel et historique, les graves et sables stabilisés ne sont pas privilégiés sur ce projet mais des matériaux perméables approchant en termes de rendu seront étudiés. Les écarts en termes de budget, de bilan carbone et d'entretien sont importants entre ces matériaux.

Un document du CEREMA relate clairement que les enrobés ont un bilan carbone nettement inférieur aux sables stabilisés. La fabrication de la chaux des liants nécessaire à la stabilisation des sables est très énergivore et dépasse largement l'impact dû à l'utilisation « du pétrole » dans les enrobés. Il en va de même pour le budget entretien. Les éléments stabilisés nécessitent un entretien régulier pour garantir une utilisation confortable. Cette charge d'entretien finit par pénaliser en termes de coût l'intérêt pour ces matériaux stabilisés. D'autres hypothèses, comme les matériaux recyclés peuvent optimiser les coûts tout en présentant un aspect esthétique proche du revêtement des chemins ruraux locaux, tout en préservant la ressource.

L'ajustement de la palette des composants de la voie verte devra être le fruit de nombreux échanges avec les différents intervenants pour offrir aux usagers une voie verte respectant le territoire, la durabilité et la viabilité budgétaire.

Par ailleurs, un travail approfondi d'insertion paysagère sera conduit en lien avec la commission des sites, pour garantir que la piste cyclable s'intègre harmonieusement dans son environnement naturel et paysager.

Appréciation de la commissaire enquêtrice

Aucun commentaire supplémentaire en ce qui concerne la réponse qui est complète et très bien argumentée.

1.4 L'enquête parcellaire

1.4.1 Objet de l'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) et autres intéressés (non titrés aux services de la publicité foncière) directement concernés par le projet, en application de l'article R. 131-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête parcellaire a également pour but la détermination des parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet ou la définition précise des terrains et immeubles à acquérir pour la réalisation du projet.

Elle permet aux propriétaires de prendre connaissance des limites d'emprise du projet et de connaître les surfaces à maîtriser pour chacune des parcelles les concernant. Les intéressés sont invités à consigner pendant toute la durée de l'enquête leurs observations sur les registres déposés en Mairie, prévus à cet effet ou à les adresser par écrit soit au maire qui les joindra au registre, soit à l'attention du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

1.4.2 Composition du dossier d'enquête parcellaire

Conformément aux dispositions de l'article R.131-3 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'enquête parcellaire comprend :

- ❖ Des plans parcellaires réguliers des terrains et bâtiments,
 - Les plans sont à l'échelle du 1/1000^e numérotés de 1 à 19.
 - Afin de pouvoir facilement visualiser les parcelles impactées par le projet, la couleur jaune a été choisie pour spécifier les surfaces concernées par l'expropriation.
 - Une délimitation représentée en tireté rouge vient compléter l'information des limites d'emprise à exproprier.
 - Les parcelles en question y sont numérotées de 1 à 58 en relation avec le recensement des états parcellaires .
- ❖ La liste des propriétaires telle qu'exigée par l'article R.131-3 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, prend la forme d'états parcellaires.
 - Ces états parcellaires ont pour objet de répertorier les éléments du cadastre, l'identité des propriétaires réels, les surfaces des terrains, celles de l'emprise et la surface restant des parcelles concernées.
 - Les états parcellaires sont établis à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Se reporter au chapitre 1.3.1.1 et 1.3.1.2 (documents administratifs et documents spécifiques au projet de DUP et enquête parcellaire).

A l'ouverture de l'enquête publique, la liste des documents composant le dossier est conforme aux dispositions fixées par le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique pour la conduite d'une enquête parcellaire. L'organisation du dossier et le contenu des documents le composant sont de nature à permettre une bonne compréhension de l'enquête publique parcellaire dont les localisation, son objet et les motifs. Ils sont, en l'état, jugés suffisants.

1.4.3 Dispositions réglementaires

Organisation de l'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire est menée simultanément à l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique.

Article R.131-3 :

« I. - Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à enquête dans chacune de ces communes un dossier comprenant :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens .

II. - Lorsque ces communes sont situées dans plusieurs départements, le dossier prévu au 1 est adressé par l'expropriant aux préfets des départements concernés ».

Article R.131-4 :

«I. - Le préfet territorialement compétent définit, par arrêté, l'objet de l'enquête et détermine la date à laquelle elle sera ouverte ainsi que sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il fixe les jours et heures où les dossiers pourront être consultés dans les mairies et les observations recueillies sur des registres ouverts à cet effet et établis sur des feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le maire. Il précise le lieu où siègera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Enfin, il prévoit le délai dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête devra donner son avis à l'issue de l'enquête, ce délai ne pouvant excéder un mois.

II. - Lorsque les immeubles à exproprier sont situés dans plusieurs départements, les conditions de déroulement de l'enquête définies au I sont fixées par arrêté conjoint des préfets des départements concernés. Cet arrêté peut désigner le préfet chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.» .

Article R.131-5 :

« Un avis portant à la connaissance du public les informations et conditions prévues à l'article R. 131-4 est rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet, dans les conditions prévues à l'article R. 112-16. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et doit être certifié par lui.

Le même avis est, en outre, inséré en caractères apparents dans l'un des journaux diffusés dans le département, dans les conditions prévues à l'article R. 112-14.»

Déroulement de l'enquête parcellaire

L'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire est notifié par courrier recommandé avec accusé réception, aux propriétaires et ayants-droits concernés par l'opération conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Article R.131-6 :

« Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux propriétaires figurant sur la liste établie en application de l'article R. 131-3 lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui en fait afficher une et, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural ».

En application de l'article R131-7 reproduit ci-après, un questionnaire sera joint à cette notification. Les propriétaires seront invités à renvoyer ledit document après l'avoir complété de leur identité précise, coordonnées, qualité d'ayant-droit et avoir précisé la présence de leur(s) éventuel(s) locataire(s).

Article R.131-7 :

« Les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié, portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels ».

Conformément aux dispositions de l'article R.131-6 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, la notification individuelle aux propriétaires concernés par la procédure a été effectuée par la Métropole ROUEN NORMANDIE - Département Espaces Publics et Mobilité Durable - Direction Investissements Ouvrages d'art, Projets Neufs - le 28 juillet 2025 par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le 29 août 2025, M. Simon PARMENTIER de la métropole Rouen Normandie m'a transmis un tableau de suivi des envois des lettres recommandées avec une observation sur la distribution :

- ❖ distribution avec la date,
- ❖ retour à l'expéditeur,
- ❖ remis en lot au destinataire

et m'a informé qu'il a déposé, dans les mairies concernées, le 29 août 2025 les courriers des propriétaires fonciers n'ayant pas pu être distribués afin que ceux-ci soient affichés sur les panneaux d'affichage légal conformément à la réglementation.

INFOS PROPRIETAIRES		Etat parcellaire dossier enquête publique	Lettre du 28/07/2025	Information distribution				
NOM PROPRIETAIRE	PROPRIETAIRE ADRESSE	NUMERO D'ORDRE dans l'état parcellaire	Recommandé avec Accusé de réception					
DORANGE THERESE CHARLOTTE RAYMONDE	ATMP76 CS 14070 76022 ROUEN CEDEX 1	1	1A21012812252	Distribué le 31/07/2025				
BARREAU CLAUDE GEDEON AUGUSTE	8 RTE DU BELAITRE 76840 QUEVILLON	10	1A21012812299	Distribué le 29/07/2025				
CAILLETTEAU SYLVIE PAULE	17 LA CHAUSSEE DES VIEUX 76840 QUEVILLON	13	1A21012812276	Distribué le 31/07/2025				
GEFFLOU-MORTREUIL CORINNE JEANNE GERALDINE	19B LA CHAUSSEE DES VIEUX 76840 QUEVILLON	17	1A21012812283	Distribué le 04/08/2025				
MORIZET FRANCOIS PIERRE BRUNO	201 CHAUSSEE DES VIEUX LE RONCERAY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	22	1A21012812290	Distribué le 31/07/2025				
CURTI CHRISTIAN	LIEU DIT LE RONCERAY 1128 RTE DU BRECY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	26	1A21012812306	Distribué le 31/07/2025				
D ANDREA ISABELLE MARTINE	APPT 95 1 ETAGE 8 PARC DE L ANDELLE 76130 MONT ST AIGNAN	26	1A21012812313	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Saint Martin de Boscherville			
CHALMEY ERIC RENE PIERRE	LE RONCERAY RTE DU BRECY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	27	1A21012812320	Distribué le 31/07/2025				
DARTINET VALERIE MADELEINE RENEE	HAMEAU DE SAINT PAUL 774 RTE DU HAVRE 76480 DUCLAIR	43	1A21012812337	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS FRANCOIS ALPHONSE ARMAND	IMM EDELWEISS APPT 58 ALL ALBERT CAMUS 76480 DUCLAIR	43	1A21012812344	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS ROBERT FERNAND GEORGES ALPHONSE	295 RUE DE LA FERME 76480 DUCLAIR	43	1A21012812351	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS MICHEL ROBERT HENRI MARIE	Par MME PERIERS MARTINE 5 RUE RAYMOND BRÉTECHE 76580 LE TRAIT	43	1A21012812368	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS ODILE MARIE-THERESE ROBERTE ARMANDE	PAR M JOURDAIN GUILLAUME BRUNEMARE 76480 ST PAER	43	1A21012812375	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS CATHERINE ODILE FRANCOISE MICHELE	3 ALL LAURE DE MAUPASSANT 76160 ST LEGER DU BOURG DENIS	43	1A21012812382	Distribué le 30/07/2025				
PERIERS JEAN PIERRE OLIVIER EMILE	315 RUE VICTOR HUGO 76480 DUCLAIR	43	1A21012812399	Distribué le 30/07/2025				
CRETTE DE PALLUEL DARCEL JACQUES HENRI	7 RUE ANDRÉ HENNINGER 7590 TOURNAI-BOISVILLE	45	R93890202FR	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Saint Pierre de Varengeville			
CRETTE DE PALLUEL DARCEL ANNE MARIE LOUISE	1391 LE GRAND MELMONT 76480 ROUMARE	45	1A21012812412	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Saint Pierre de Varengeville			
CRETTE DE PALLUEL DARCEL MARGUERITE MARIE	78 RUE LA FAYETTE 75009 PARIS	45	1A21012812429	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Saint Pierre de Varengeville			
CRETTE DE PALLUEL DARCEL SHANA CHARLOTTE	18 ALL DU PROFESSEUR DUBOS 95350 ST BRICE SOUS FORET	45	1A21012812436	Distribué le 30/07/2025				
CRETTE DE PALLUEL DARCEL JEAN RENE	78 RUE LA FAYETTE 75009 PARIS	45	1A21012812443	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Saint Pierre de Varengeville			
GENET VERONIQUE JANNIE YVONNE GERMAINE	27 RUE RAYMOND DUFLO 76250 DEVILLE LES ROUEN	46	1A21012812467	Remis en lot au destinataire	Affiché en Mairie de Duclair			
GENET CORINNE LILIANE LOUISETTE PAULE	3 RUE PIERRE ET MARIE CURIE 27000 EVREUX	46	1A21012812450	Distribué le 12/08/2025				
PAINE ANNE-MARIE THERESE DUTOT SERGE FERNAND DENIS	318 RTE DE ROUEN 76480 DUCLAIR	47	1A21012812474	Distribué le 30/07/2025				
FABRELLO NORBERTO ROLANDO JAMAIN PASCALE HENRIETTE ALICE	294 AV ANATOLE FRANCE 76480 DUCLAIR	48	1A21012812049	Distribué le 30/07/2025				
GUILLOU CHARLES JACQUES CHRISTOPHE LAURENT GUILBERT ELODIE PAULINE JULIE	4 RUE ALBERT CAMUS 76960 NOTRE DAME DE BONDEVILLE	49	1A21012812656	Distribué le 29/07/2025				
SCI FONCIERE INVEST'S LOCATIONS	270 RUE DU MOULIN 76680 ST SAENS	50	1A21838691537	Distribué le 14/08/2025				
TRINCHANT MARIE-PIERRE BERNADETTE THERESE REMY GEORGES MARIE FERNAND	338 AV ANATOLE FRANCE 76480 DUCLAIR	51	1A21012812870	Distribué le 30/07/2025				
DOUILLERE CHANTAL CATHERINE MONIQUE	364 AV ANATOLE FRANCE 76480 DUCLAIR	52	1A21012812887	Distribué le 31/07/2025				
PINEL GWENAEEL PASCAL MIGUEL	758 AV DES PROVINCES 76120 LE GRAND QUEVILLY	52	1A21012812894	Retour à l'expéditeur	Affiché en Mairie de Duclair			
CENTRE HOSPITALIER DU ROUEN	4 RUE PAUL ELIARD 76300 SOTTEVILLE LES ROUEN	53	1A21012812860	Distribué le 04/08/2025				
DUVINIER PHILIPPE JEAN-PIERRE EUGENE CREVON SANDRINE ODETE YVONNE	420 AV ANATOLE FRANCE 76480 DUCLAIR	54	1A21012812617	Distribué le 30/07/2025				
SOS MARIE-ODILE VINCENT DAVID	430 AV ANATOLE FRANCE 76480 DUCLAIR	55	1A21012812624	Distribué le 30/07/2025				
LE GUELLEC YVES MARIE	535 RUE DES FONTAINES 76480 DUCLAIR	56	1A21012812631	Distribué le 29/07/2025				
GAGU MICHAEL ALBERT GERARD	91 RUE DU VAL PHENIX 76840 QUEVILLON	14-15	1A21012812048	Distribué le 29/07/2025				
DESMOLINS RENE RAYMOND ROBERT	LE RONCERAY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	16-23	1A21012812655	Distribué le 29/07/2025				
BENTO DA COSTA ANA SOFIA PAQUIN CEDRIC JEAN-LUC ROGER	21 LA CHAUSSEE DES VIEUX 76840 QUEVILLON	18-19	1A21012812892	Distribué le 14/08/2025				
JOUANNEAU NOEMIE ALICE LEFFEVRE GUILLAUME MICHEL GILBERT	CHAUSSEE DES VIEUX LE RONCERAY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	20-21	1A21012812679	Distribué le 29/07/2025				
GRAND PORT MARITIME DE ROUEN	BP 4075 34 QUAI DE BOISGUILBERT 76000 ROUEN	2-3-4-5-6-8	1A21012812771	Distribué le 31/07/2025				
DESMOLINS ALAIN BERNARD DENIS	17 RUE ZAMENHOF 76300 SOTTEVILLE LES ROUEN	24-25	1A21012812788	Distribué le 31/07/2025				
SCI AXELLE	11 RUE JEANNE D ARC 76000 ROUEN	28-29	1A21012812766	Distribué le 30/07/2025				
LANQUEST JEROME HENRI FRANCOIS	72 RTE DU BRECY 76840 ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	30-31-32	1A21012812801	Distribué le 29/07/2025				
DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES NORD-OUEST	SERVICE SPT 97 BD DE L EUROPE 76100 ROUEN	33-34	1A21012812818	Distribué le 29/07/2025				
ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L ETAT	21 QUAI JEAN MOULIN 76037 ROUEN CEDEX	33-34-35-36-37	1A21012812733	Distribué le 31/07/2025				
OFFICE NATIONAL DES FORETS	CS 30042 MAISONS ALFORT 28 AV DU GENERAL LEClerc 94700 MAISONS ALFORT	35-36	1A21012812740	Distribué le 30/07/2025				
HAROU JEAN DANIEL JULES DESIRE CHARLES	826 CHS DE LA CABOTTERIE 76840 HENOUVILLE	38-39	1A21012812757	Distribué le 31/07/2025				
NOEL GISELE ALBERTE	1155 PAS SAINT GEORGES 76480 BARDOUVILLE	40-41-42-44	1A21012812764	Distribué le 30/07/2025				
DECAUX BERTRAND CHRISTIAN MICHEL	13 RUE SAINT LAURENT 76480 DUCLAIR	57-58	1A21838691544	Distribué le 11/08/2025				
MASSIEU PATRIMOINE LOCATION	132 CHE DU MAUPAS 76480 DUCLAIR	7-9-11-12	1A21012812468	Distribué le 31/07/2025				

Rencontres avec les riverains impactés par le projet

L'enquête publique présente concerne la DUP et l'enquête parcellaire induite par l'aménagement d'une voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair.

Dans le cadre de la concertation préalable menée par la Métropole de Rouen Normandie (porteur du projet) et, du fait que le tracé de la liaison Saint-Pierre-de-Manneville - Duclair présente la particularité de traverser des parcelles privées, quand bien même que cela concerne les fonds de parcelles et s'agissant d'un sujet sensible, la Métropole de Rouen Normandie a souhaité rencontrer les riverains directement impactés par le projet et ce, dès le début des études.

L'objectif des réunions était de présenter le tracé, de recueillir leur avis, leurs éventuelles inquiétudes et d'échanger sur les solutions à mettre en place.

Tous les propriétaires de parcelles ont été recensés et deux réunions ont été organisées :

- ❖ le 18 octobre 2022 à Saint-Martin-de-Boscherville pour les personnes propriétaires d'une parcelles sur les communes de Hénouville et Saint-Martine-de-Boscherville,
- ❖ le 1er décembre 2022 pour les personnes propriétaires d'une parcelle à Quevillon.

Il est à noter que sur le secteur de Duclair/Saint-Pierre-de-Varengeville, les riverains immédiats ne sont pas directement impactés dans la mesure où la voie verte passe sur le domaine public.

Néanmoins, des échanges ont eu lieu avec eux lors des réunions publiques et à travers la réponse à un courrier adressé à la Métropole pour clarifier les modalités de passage sur le chemin de halage au droit de leur habitation.

ANALYSE GLOBALE SUR LE DOSSIER

Dossier et documents du projet mis à enquête publique

- ❖ Sur le fond, les documents présentés sont conformes aux très nombreux textes législatifs et réglementaires ;
- ❖ Sur la forme, on peut s'interroger sur le fait de proposer les documents (sauf pour les planches cadastrales) sous format A3 (double du format A4 qui les rendent difficilement manipulables et notamment pour l'étude d'impact (près de 400 pages en format A/3 trop larges et intransportables, nécessité de prévoir de grandes tables dans les mairies pour la présentation des documents au public. De plus, le format A3 est également difficile à consulter en numérique. Pour le lire facilement, il faut diminuer la taille des pages et cela devient vite illisible et fastidieux.

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1 DÉSIGNATION DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Par décision n°E2500031/76 du 19 mai 2025 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rouen, j'ai été désignée en qualité de commissaire enquêtrice pour conduire l'enquête publique conjointe (DUP + Enquête parcellaire) concernant le projet d'aménagement d'une voie verte en rive droite de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair.

L'enquête publique (DUP + Enquête parcellaire) s'est déroulée sur une période de 30 jours du **jeudi 4 septembre 2025 à 13 h 30 au vendredi 3 octobre 2025 à 12 h.**

Durant le temps de l'enquête, les pièces du dossier sous format papier ainsi qu'un registre d'enquête pour la Déclaration d'Utilité Publique et un pour l'enquête parcellaire ont été déposés dans les mairies de Duclair, Saint-Martin-de-Boscherville, Saint-Pierre-de-Manneville et Saint-Pierre-de-Varengeville et consultables aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.

Le dossier a été également consultable :

- ❖ en version papier dans les mairies des communes d'Hénouville et Quevillon ;
- ❖ sur le site internet de la préfecture de la Seine-Maritime :
 - <https://www.seine-maritime.gouv.fr/Actions-de-l'Etat/Environnement-et-prévention-des-risques/Enquetes-publiques-et-Consultations-du-public/Enquetes-publiques/DECLARATION-D-UTILITE-PUBLIQUE/Amenagement-d'une-voie-verte-en-rive-droite-de-la-Seine-entre-Duclair-et-Saint-Pierre-de-Manneville> ;
 - <https://www.registre-numerique.fr/amenagementvoieverterivedroite> ;
 - sur un poste informatique mis à disposition du public à la préfecture de la Seine-Maritime - Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'Utilité Publique et de l'Environnement, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions du public ont pu être consignées sur les registres d'enquête.

Toute observation a pu, en outre, être adressée par correspondance à l'attention de la commissaire enquêtrice :

- ❖ à l'adresse du siège de l'enquête publique :
 - Mairie de Duclair - Place du Général de Gaulle - 76480 Duclair ;
- ❖ par voie électronique, à l'adresse :
 - amenagementvoieverterivedroite@mail.registre-numerique.fr ;
- ❖ en déposant sur le registre dématérialisé sur le site :
 - <https://www.registre-numerique.fr/amenagementvoieverterivedroite> .

Les observations et propositions transmises par voie électronique étaient tenues à la disposition du public, en consultation, et dans les meilleurs délais, sur le site internet du registre électronique (<https://www.registre-numerique.fr/amenagementvoieverterivedroite>).

Les dépositions pouvaient se faire pendant toute la durée de l'enquête de manière anonyme ou non. En cas de déposition non anonyme, le public a été informé que les données étaient susceptibles d'être mises en ligne avec le rapport d'enquête publique.

5 permanences ont été tenues par la commissaire enquêtrice afin de recevoir les observations du public aux jours, heures et lieux suivants :

Lieu (Mairie)	Jour	Heure	
Duclair	Jeudi 4 septembre 2025	13h30/16h30	Ouverture de l'enquête
Saint-Martin-de-Boscherville	Jeudi 11 septembre 2025	15h00/18h00	
Saint-Pierre-de-Varengeville	Mercredi 17 septembre 2025	14h00/17h00	
Saint-Pierre-de-Manneville	Lundi 22 septembre 2025	9h00/12h00	
Duclair	Vendredi 3 octobre 2025	9h00/12h00	Clôture de l'enquête

2.2 RÉUNIONS et VISITES de la COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Dans le cadre de cette enquête publique, j'ai été amenée à rencontrer des services de l'État, le responsable du projet, des maires et/ou membres de conseils municipaux des communes concernées par le projet.

Rencontre avec les services de la préfecture

27 mai 2025 : M. Mohamed BENAÏSSA

Objectif : organisation de l'enquête publique - présentation d'un agenda prévisionnel pour l'arrêté préfectoral - préparation des registres papier de l'enquête publique (DUP et Enquête parcellaire - réception du dossier papier de l'enquête publique.

M. BENAÏSSA m'a également adressé par mail , à la suite de cette réunion :

- ❖ le dossier en format numérique
- ❖ l'avis de la Mission Régionale de l'environnement.

Rencontre avec le responsable du projet - Métropole de Rouen Normandie

10 Juin 2025

M. Simon PARMENTIER et M. Frédéric GIRAULT

Objectif : présentation du planning de l'enquête publique, affichage sur les lieux (mairies et tracé de la voie verte).

Il m'a été fait une présentation complète du projet.

13 Octobre 2025 : Remise du PV de Synthèse

Rencontre avec les maires

J'ai rencontré les élus, ou les personnes désignées pour le suivi du dossier en mairie, les secrétaires de mairie, entre le 26 Août et le 15 Septembre 2025 selon la commune concernée.

Du fait de la période de congé estivale, tous les RDV avaient été pris début juin 2025.

Ces entretiens constituaient à la fois des réunions de travail, notamment pour la visualisation du parcellaire sur les différents plans de travaux et planches cadastrales pour chaque commune, de proposer d'éventuels moyens d'information complémentaires et de définir les conditions de tenue des permanences, de reprises des registres papier (DUP et Parcellaire). Il a été nécessaire de donner des explications sur le contenu du dossier.

Les dossiers mis à enquête publique, dont chacun représentait un volume et un poids non négligeables, dans un format A3 inadapté à la consultation sauf pour les planches cadastrales et de projets de travaux ont été déposés dans chacune des mairies dans le courant de la semaine du 18 au 22 août 2025.

La préfecture de la Seine Maritime s'est chargée de l'envoi des dossiers.

Néanmoins, lors de mon 1er RDV en mairie de Saint-Martine-de-Boscherville le 25 Août 2025, j'ai constaté que le dossier n'était pas complet puisqu'il manquait l'avis de la MRAE du 6 Mai 2025 et le Mémoire en réponse de la MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE du 11 août 2025.

J'ai aussitôt pris contact avec Monsieur Simon PARMENTIER à la métropole pour lui signifier ce problème.

Le vendredi 29 août 2025, j'ai reçu un mail de Monsieur PARMENTIER attestant que la situation était régularisée, pour toutes les mairies. J'ai également reçu un mail de la secrétaire de mairie de Saint-Martin-de-Boscherville pour m'informer que Monsieur PARMENTIER venait de passer en mairie pour déposer les deux documents manquants.

Le conseil municipal de la commune d'Hénouville a émis une délibération N° 40/2025 " le 27 août 2025 "Motion de soutien" à la deuxième tranche de la "voie verte" - Section Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair. (Voir registre papier de permanence de la commune).

Le conseil municipal de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville a émis une délibération N° 7/09/2025 "Motion de soutien" à la deuxième tranche de la "voie verte" - Section Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair. (Voir registre papier de permanence de la commune).

Dates	Communes	Maires ou personnes désignées pour suivre le dossier
26/08/2025	ST MARTIN DE BOSCHERVILLE	Mme BOURGAIS, Maire et Mme LEFEVRE, Secrétaire de mairie
05/09/2025	QUEVILLON	M. PETIT Jean-Pierre, Maire
08/09/2025	DUCLAIR	M. DELALANDE Jean, Maire - Mme PAILLET Sylvie et M. LANGLOIS.
09/09/2025	ST PIERRE DE VARENDEVILLE	M. MAUGER Jean-Michel, Maire - Mme MARECHAL (chargée de l'urbanisme)
15/09/2025	HENOUVILLE	M. ROYER Jean-Marie, Maire
15/09/2025	ST PIERRE DE MANNEVILLE	M. AMICE Nicolas, Mme AIRAULT Françoise - 1ère adjointe

Visite sur site

25/09/2025 avec M. Simon PARMENTIER et Philippe GIRAULT

J'ai eu besoin, suite aux discussions avec les particuliers lors des permanences et, également, du contenu d'un nombre élevés d'observations dans le registre numérique, d'aller voir sur le site de Saint-Martin-de-Boscherville et Hénouville avant de mieux appréhender et comprendre les divers remarques faites, notamment sur la partie de 400 mètres (sur 15 km de voie verte) du Chemin du Ronceray à Saint-Martine-de-Boscherville et sur Hénouville : la base nautique et l'aménagement de la voie verte en cet endroit ainsi et la partie de berge concernant les parcelles AE 50 et 51 et AE27.

2.3 PUBLICITÉ et INFORMATION DU PUBLIC

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique a été publié, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux et locaux.

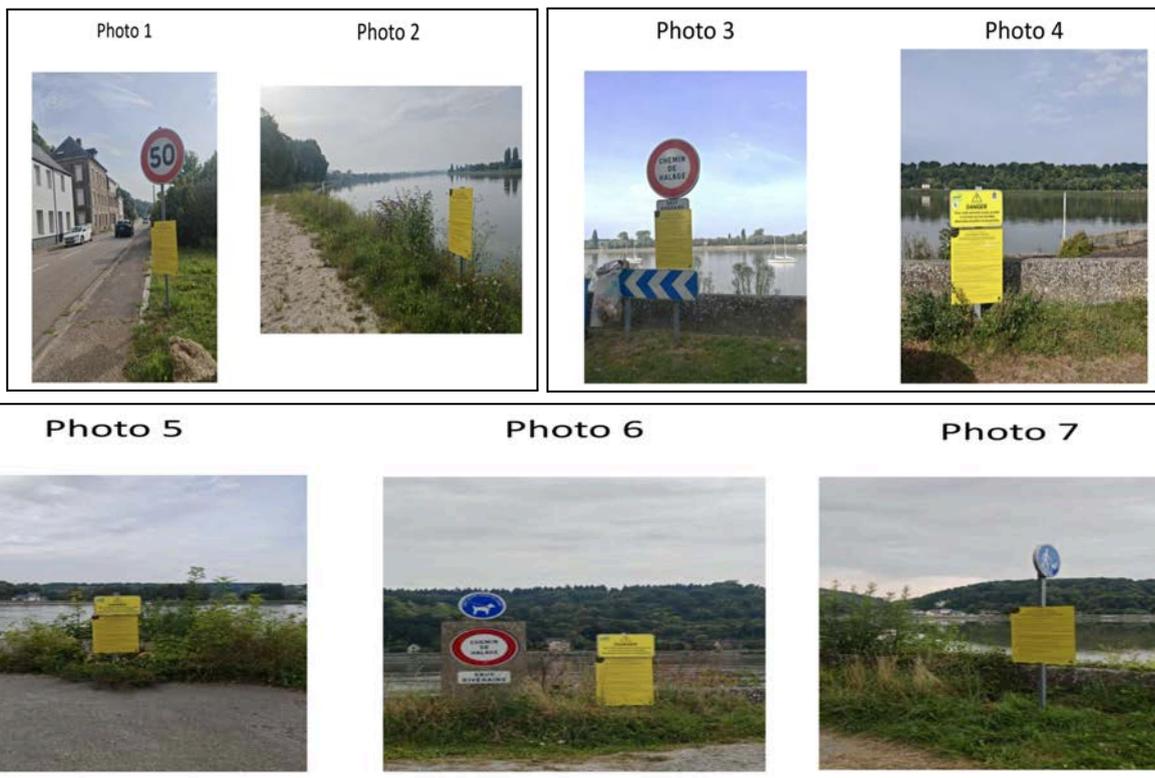
Titre du journal	1ère parution	2ème parution
Courrier Cauchois	Vendredi 15 août 2025	Vendredi 5 septembre 2025
Paris-Normandie	Mardi 19 août 2025	Mardi 9 septembre 2025

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête a été également affiché dans toutes les mairies concernées.

Le responsable du projet a procédé, dans les mêmes conditions de délai et de durée, sauf impossibilité matérielle justifiée, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Cet affichage a été effectué en 7 lieux différents le 13 août 2025 par les services de la Métropole Rouen Normandie.

Les affiches étaient visibles et lisibles de la voie publique.



L'avis d'enquête publique a également été mis en ligne sur le site internet de la préfecture de la Seine-Maritime (www.seine-maritime.gouv.fr) ainsi que sur celui de la Métropole Rouen Normandie.

L'article 7 de l'arrêté préfectoral concernait l'enquête parcellaire et les devoirs et obligations de l'expropriant et des propriétaires tels que définis par les différents articles du code de l'expropriation (se reporter au chapitre 1.4 L'enquête parcellaire du présent rapport).

MAIRIES	Publicités complémentaires mise en place
DUCLAIR	Panneau numérique sur le fronton de la mairie, plateforme Facebook.
QUEVILLON	Publicité complémentaire sur ILLIWAP.
SAINT MARTIN-de-BOSCHERVILLE	Avis d'enquête publique inséré sur le site internet de la mairie. Informations sur FACEBOOK, sur les bornes Totem de la commune et sur ILLIWAP.
HENOUVILLE	Informations sur FACEBOOK de la commune et sur ILLIWAP.
SAINT PIERRE-de-VARENDEVILLE	Avis enquête publique inséré sur le site internet de la commune.
SAINT PIERRE-de-MANNEVILLE	Aucune

2.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les dispositions prises en matière de lieu et d'organisation permettaient, dans toutes les communes, de recevoir le public dans de bonnes conditions.

J'ai fait le point, avec tous les élus et/ou leurs collaborateurs, sur le dossier papier et le registre numérique ainsi que sur les suivis à faire concernant les registres papiers et pour les courriers adressés à l'attention de la commissaire enquêtrice.

<u>Lieux</u>	<u>Dates permanences</u>	<u>Nombre de personnes reçues</u>
DUCLAIR	04/09/2025	6
ST-MARTIN-de-BOSCHERVILLE	11/09/2025	17
ST-PIERRE-de-VARENDEVILLE	17/09/2025	3
ST-PIERRE-de-MANNEVILLE	22/09/2025	9
DUCLAIR	03/09/2025	8
TOTAL		43

Personnes reçues durant les permanences

04/09/2025 - DUCLAIR

6 personnes pour des demandes d'informations sur le parcellaire et la DUP - Aucune contribution déposée sur le registre le jour de la permanence.

11/09/2025 - SAINT-MARTIN-de-BOSCHERVILLE

17 personnes reçues en permanence pour des informations sur le dossier dont 7 concernées tout particulièrement par l'enquête parcellaire.

1 personne a déposé une contribution le même jour sur le registre d'enquête DUP.

17/09/2025 - SAINT-PIERRE-de-VARENDEVILLE

3 personnes reçues en permanence pour obtenir des informations sur la DUP (parcours et étude d'impact environnemental).

1 personne a déposé une contribution sur le registre papier.

22/09/2025 - SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE

9 personnes reçues en permanence dont 3 concernées par l'enquête parcellaire.

Les personnes ont manifesté leur besoin d'informations sur l'autorisation d'utilité publique, le rôle de l'enquête parcellaire.

1 personne est venue me remettre un document concernant le contributeur 41 (Association SRPE). Ce document a été déposé dans le registre numérique mais du fait de son volume, le représentant de l'association voulait s'assurer en redéposant les PJ que cela serait fait).

Ce dossier papier (assez volumineux) sera remis au responsable du projet avec le PV de SYNTHÈSE.

4 personnes étaient concernées par le tracé de la voie verte : Chemin du Talbot à Saint-Pierre-de-Manneville.

Des dépositions doivent être portées dans le registre numérique et/ou le registre de permanence.

03/10/2025 - DUCLAIR

8 personnes reçues en permanence dont 4 concernées par l'enquête parcellaire. Des courriers ont été remis pour intégration dans les registres de permanences, ainsi qu'un courrier de Monsieur le Maire de Duclair. (chapitre 3 - Voir contributions - registre Duclair).

2.5 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

Organisation de la tenu des permanences

Du fait d'une grande affluence lors des permanences et afin d'entendre les personnes venues et les recevoir dans les meilleures conditions possibles, j'ai fait une présentation en groupe (acceptée par la population) en ce qui concerne les informations sur la Voie verte - partie DUP - et reçu individuellement toutes les personnes concernées par le parcellaire.

Toutes les conditions ont été réunies, dans toutes les mairies, pour accueillir très correctement le public. Le dossier d'enquête publique (volumineux) était facilement accessible dans toutes les mairies.

3 - ANALYSES et TRAITEMENT DES OBSERVATIONS

Rappel sur l'anonymisation des contributions du public

Le règlement général sur la protection des données (RGPD) ne comporte pas d'obligation générale d'anonymisation. Il s'agit d'une solution, parmi d'autres, pour pouvoir mettre à disposition du public, le procès-verbal de synthèse des observations, le rapport et les conclusions de la commissaire enquêtrice dans le respect des droits et des libertés des personnes.

Dans le cas de contributions déposées sur le registre numérique, ce procédé technique permet de contribuer en ligne, de manière anonyme, à l'enquête publique. Le fait de pas volontairement recourir à cette faculté, par une case à cocher, signifie que le contributeur a fait le choix que son nom apparaisse dans les documents.

Dans le cas de contributions déposées par courriels, les messages mentionnant le nom de leur déposant sont considérés comme "publics", les autres sont considérés comme "anonymes".

Dans le cadre des registres "papier", une mention de la possibilité d'anonymisation était présente sur la page de garde de chaque registre.

Analyses et traitement des observations

Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Le traitement des contributions (dont certaines comportent plusieurs observations) portant souvent sur plusieurs thèmes récurrents, a rendu l'individualisation très complexe à mettre en œuvre pour en faire l'analyse la plus fine possible.

J'ai donc décidé, de ce fait, d'élaborer le procès-verbal de synthèse pour être le plus exhaustif possible, vis-à-vis du public et du responsable du projet, en reprenant l'ensemble des contributions dans leur quasi intégralité, sauf pour celles sur le thème de la chasse (263 contributeurs) qui sont toutes traitées uniquement dans la rubrique "Thème 1" à partir de la contribution la plus complète qui est celle du contributeur N° 84 :

- ❖ José Doméné Guérin - Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime (FDC76)

Thèmes : incompatibilité avec la gestion durable des habitats - Incompatibilité avec la

gestion durable des habitats - Entrave à l'exercice du droit.

Pour les autres contributeurs (hors chasse), après identification des thèmes abordés dans chaque contribution, j'ai fait le choix de demander au responsable du projet d'apporter une réponse soit individuelle, soit collective. Pour certaines contributions, afin d'en faciliter la lecture, j'ai fait un résumé en bas du texte (en bleu).

❖ **Réponse sous la forme Individuelle pour les contributeurs ci-dessous** (31):

Ces contributions comportent, outre les thèmes abordés par les autres contributeurs, des observations particulières, des propositions et/ou des suggestions.

- Contributeur N° 9 : anonyme
- Contributeur N° 20 : Lefebvre
- Contributeur N° 23 : Mignon
- Contributeur N° 24 : Crochemore
- Contributeur N° 25 : Harou - 1ère contribution
- Contributeur N° 26 : Tetreau
- Contributeur N° 35 : Paquin
- Contributeur N° 37 : Anonyme
- Contributeur N° 40 : Anonyme
- Contributeur N° 41 - SRPE (association)
- Contributeur N° 43 : Morizet
- Contributeur N° 63 : Anonyme
- Contributeur N° 69 : Dartinet
- Contributeur N° 70 : AF3V (association)
- Contributeur N° 77 : Chauvin
- Contributeur N° 78 : Duclos
- Contributeur N° 79 : Anonyme
- Contributeur N° 95 : Anonyme
- Contributeur N° 101 : Collectif mobilités actives
- Contributeur N° 115 : Maës
- Contributeur N° 118 : Comont
- Contributeur N° 120 : Anonyme
- Contributeur N° 122 : Anonyme
- Contributeur N° 123 : Harou - 2ème contribution
- Contributeur N° 314 : Anonyme
- Contributeur N° 321 : Delaire
- Contributeur N° 371 : Chérif
- Contributeur N° 419 : Chalmey
- Contributeur N° 450 : Quibeuf
- Contributeur N° 464 : Passilly
- Contributeur N° 474 : Ottaviani

❖ **Réponse sous la forme de traitement collectif à travers les thèmes suivants pour les autres contributeurs** :

- 1 - Chasse
- 2 - Abattage des arbres
- 3 - Imperméabilisation/inondations/Bitumage/Artificialisation des sols
- 4 - Biodiversité
- 5 - Gestion des déchets
- 6 - Sécurisation
- 7 - Cohabitation

- 8 - Coût
- 9 - Concertation

L'analyse par thèmes est présentée à la suite du dernier numéro (481) des contributions du registre numérique (Partie A - jaune).

Enquête parcellaire

Pour toutes les contributions, qu'elles proviennent du registre numérique ou des registres de permanence, une réponse individuelle à chaque contributeur a été demandée au porteur du projet.

Présentation des contributions

Pour chaque partie, la présentation a été la suivante :

- 1 - Les contributions relevées sur la plateforme numérique,
- 2 - Les contributions relevées dans les registres papiers.

Pour les courriers adressés à la commissaire enquêtrice. Ceux-ci ont été numérotés et classés dans les registres de permanences des mairies.

Chaque registre a été numéroté :

- ❖ Registre 1 : Duclair
- ❖ Registre 2 : Saint-Martin-de-Boscherville
- ❖ Registre 3 : Saint-Pierre-de-Varengeville
- ❖ Registre 4 - Saint-Pierre-de-Manneville

Pour être plus lisible, les contributions ont été présentées dans le procès-verbal en différentes parties sous la forme et dans l'ordre suivant :

Partie A DUP	Partie B PARCELLAIRE	Partie C COLLECTIVITÉS	Partie D COMMISSAIRE ENQUÊTRICE
PARTIE A	<u>DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</u>		
	<u>1 - REGISTRE NUMERIQUE</u>		
<u>N° d'ordre Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS et THÈMES ABORDÉS		
	<u>GESTION DES THÈMES</u> <u>TRAITEMENT DES OBSERVATIONS</u> <u>UNE RÉPONSE GLOBALE EST DEMANDÉE AU RESPONSABLE DU PROJET POUR CHAQUE THÈME</u>		
PARTIE A	<u>DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</u>		
	<u>2 - REGISTRE PAPIER</u>		
<u>N° d'ordre Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS et THÈMES ABORDÉS		
PARTIE B	<u>ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>		
	<u>1 - REGISTRE NUMERIQUE</u>		

N° d'ordre Contributeur	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS
----------------------------	---------------------------------------

PARTIE B	<u>ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>
	<u>2 - REGISTRE PAPIER</u>
N° d'ordre Contributeur	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS

PARTIE C	<u>DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</u>
	<u>REGISTRE NUMÉRIQUE et REGISTRE PAPIER</u>
N° d'ordre Contributeur	CONTRIBUTEURS - COLLECTIVITÉS LOCALES

PARTIE D	<u>DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>
	<u>REGISTRE NUMÉRIQUE et REGISTRE PAPIER</u>
N° d'ordre	CONTRIBUTEUR - COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Bilan quantitatif des contributions

Nota : Certaines contributions comportent plusieurs observations

Ci-dessous le tableau récapitulatif du nombre des contributions et nombre total des observations.

Le nombre des contributions du registre numérique est de 481 - 4 contributions en doublon = 477 contributions analysées.

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	Mairies	Nombre de contributions	Nombre observations
Registre numérique		477	539
Registre papier	N° 1 - Duclair	5	7
	N° 2 - Saint-Martin-de-Boscherville	2	2
	N° 3 - Saint-Pierre-de-Varengeville	1	1
	N° 4 - Saint-Pierre-de-Manneville	4	4
	TOTAL	489	553
ENQUÊTE PARCELLAIRE			
Registre numérique		4	6
Registres papier	N° 1 - Duclair	6	6
	N° 2 - Saint-Martin-de-Boscherville	0	0

	N° 3 - Saint-Pierre-de-Varengeville	0	0
	N° 4 - Saint-Pierre-de-Manneville	0	0
Total des contributions DUP		489	553
Total des contributions Parcelaire		10	12
Contributions collectivités (DUP+Parcelaire)		5	8
Contributions commissaire enquêtrice		3	3
TOTAL GENERAL		507	576

PARTIE A	DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
	1 - REGISTRE NUMERIQUE
N° d'ordre Contributeur	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS et THÈMES ABORDÉS
1	<p><u>Régine RAIMBOURG - 76520 Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen - Adjointe au Maire</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Saint-Martin-de-Boscherville</u> Je suis favorable à une voie verte mais je suis opposée à l'abattage de beaux arbres le long de la Seine sur St Martin de Boscherville. Ils sont utiles à la bio diversité et permettent d'absorber l'eau lors d'inondation ou de fort mascaret. Où est l'écologie prônée par la métropole et la région !! Mme Régine RAIMBOURG Adjointe au Maire Les Authieux sur le Port-Saint-Ouen</p>
2	<p><u>Régine RAIMBOURG - 76520 Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen - Indépendante</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Saint-Martin-de-Boscherville</u> Je suis opposée à ce projet dans la mesure où votre tracé implique de couper de nombreux arbres. Ceux-ci ont une utilité le long de la Seine en absorbant l'eau lors de forts mascarets ou d'inondations très fréquentes dans ce secteur. Le temps n'est plus à arracher des arbres mais d'en planter. Du point de vue écologique, ce tracé doit être modifié.</p>
3	<p><u>Christian MONCHAUX - 76240 Bonsecours - Conseiller municipal</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Bitumage des berges/Submersion/Investissement coûteux</u> Projet anti écologie Bonjour, à l'heure du réchauffement climatique, c'est une ineptie de vouloir bitumer les berges de la seine en coupant parfois des arbres qui jouent un rôle vital dans l'absorption des crues et dans la solidité des berges. D'autre part, à l'heure du déficit critique de notre pays, il me paraît urgent de consacrer notre argent au soutien de l'économie et de reporter à plus tard ce coûteux investissement. La montée des eaux prévue par nos scientifiques impactera une éventuelle piste cyclable qui risque la submersion à court terme. Il est urgent de revoir le tracé plus à l'intérieur des terres et surtout d'attendre un redressement de notre économie avant de se lancer dans un projet coûteux qui ne flatte que l'égo de quelques élus.Résumer: Il est inapproprié de bitumer les</p>

	<p>berges de la Seine en raison du réchauffement climatique et du rôle des arbres dans l'absorption des crues. De plus, en période de déficit économique, il est préférable de soutenir l'économie plutôt que d'investir dans un projet coûteux. La montée des eaux menace la viabilité d'une piste cyclable, suggérant de revoir son tracé et de reporter le projet jusqu'à une amélioration économique.</p> <p>Résumé:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bitumer les berges de la Seine est inapproprié à cause du réchauffement climatique et du rôle des arbres. • La montée des eaux menace la viabilité d'une piste cyclable, suggérant de revoir son tracé. • En période de déficit économique, il est préférable de soutenir l'économie plutôt que d'investir dans un projet coûteux. Reporter le projet jusqu'à une amélioration économique est conseillé.
4	<p><u>ANONYME</u> <u>Thème : Arbres/Biodiversité/Coût</u> AVIS DÉFAVORABLE - Altération du paysage, nécessité de supprimer des arbres anciens, mise en péril de la biodiversité locale. Coût exorbitant.</p>
5	<p><u>ANONYME</u> <u>Thèmes : Coût/Abattage des arbres/inondation/Expropriation</u> OPPOSITION AU PROJET Ce projet semble très coûteux pour le contribuable au regard du bénéfice. Avez-vous réellement estimé les conséquences écologiques de l'abattage de tant d'arbres, en période de réchauffement climatique? Le risque d'inondation n'est pas nul, voulez-vous encore l'augmenter ? L'expropriation des propriétaires est honteuse.</p>
6	<p><u>ANONYME</u> <u>Thèmes - Abattage des arbres/Bitumage des berges</u> AVIS DÉFAVORABLE Nature du bord de Seine fortement altérée par ce projet : voie bitumée, abattage d'arbres anciens etc... Cela va à l'encontre des recommandations écologiques actuelles. Les arbres apportent oxygène, fraîcheur lors des étés caniculaires de plus en plus fréquents. De plus, ils apportent une solution contre les inondations et favorisent le maintien d'une biodiversité, d'ailleurs la replantation de haies d'arbres et arbustes est soutenue dans ce sens.</p>
7	<p><u>Manon Liot - 55100 Verdun</u></p>

	<p><u>Thèmes : Bitumage/Goudron/Odeur goudron/Abattage des arbres/Inondation</u> VOIE VERTE ? Pouvez-vous m'expliquer le but d'une voie verte ? Une voie verte est censée être faite de verdure de nature et non de goudron et encore moins abattre des arbres en bonne santé et présents depuis des décennies. Je pense qu'il peut y avoir d'autres aménagements déjà existants que de goudronner. Beaucoup de villes goudronnées rencontrent plus d'inondations que dans le passé. Pour rappel, ces zones sont déjà dans le passé et dans le présent fortement inondables, le goudron en lui-même ne fait que d'accentuer le réchauffement et l'inondation de ces zones (peu importe le goudron choisi), sans parler de la modification du paysage. Une voie verte n'est absolument pas agréable lorsqu'elle est goudronnée (l'odeur l'été et l'hiver absolument pas agréable). Mon lien avec ce projet ? Depuis que mon oncle et ma tante ont acheté leur résidence en bord de seine, j'y ai passé toute ma jeunesse chez eux (je suis de 1991) donc merci de tenir compte de l'avis des résidents en bord de seine qui ont choisi votre commune pour ce côté nature et non goudronné. Goudronné = ville Non goudronné = nature, verdure</p>
8	<p><u>Velina Andreeva - 34000 Montpellier</u> <u>Thèmes : Piste cyclable/Abattage des arbres/Imperméabilisation des sols/Valeurs écologiques/Oiseaux/Coût</u> CONTESTATION DU PROJET DE PISTE CYCLABLE Bonjour, je trouve qu'en 2025 bétonner une piste cyclable au bord de la Seine, en coupant des arbres et en imperméabilisant le sol, ne va pas dans un sens des valeurs écologiques, environnementales, et paysagères de la France. Je ne vois pas l'intérêt de bétonner des kilomètres de pistes alors qu'il en existe actuellement un chemin de terre, naturel et qui est déjà emprunté par des cyclistes et des randonneurs ?! Les arbres sont les poumons de notre terre, pourquoi les couperez-vous ? Et tous les oiseaux hébergés là, et la question de la biodiversité, que deviennent ils ?! Toute la somme d'argent pour ce projet pourrait-elle être utilisée pour créer des pistes cyclables en ville par exemple ? Et les habitants des bords de Seine, a-t-on demandé leur avis ? Et leur espace privé et végétalisé, que deviendra -il? Merci de prendre en compte ces questionnements. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opposition à la bétonisation d'une piste cyclable au bord de la Seine en 2025. • Préoccupation pour l'impact écologique, environnemental et paysager. • Existence d'un chemin de terre naturel déjà utilisé par cyclistes et randonneurs.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Importance des arbres pour l'écosystème et la biodiversité. ● Suggestion d'utiliser les fonds pour des pistes cyclables en ville. ● Absence de consultation des habitants locaux sur le projet.
<p>9 - 1 observation voie verte qui <u>contient des propositions</u></p>	<p>ANONYME <u>Thèmes : Abattage des arbres/Bétonnage-Bitumage/Largeur de piste/Servitude de passage/Pas de véhicules/Aires de pique-nique/Engins motorisés/Zones de micro déchets de la grande vase à Quevillon</u></p> <p>LE PLUS NATUREL POSSIBLE !</p> <p>Je suis un randonneur régulier à pied comme à vélo... l'engouement exponentiel pour un tourisme doux à bicyclette est indéniable. J'habite en face de la voie cyclable de Sahurs, la fréquentation est très importante certains week-ends... La piste en goudron est relativement bien partagée entre cyclistes et marcheurs du dimanche sauf pour les randonneurs qui ont malheureusement perdu un sentier naturel.</p> <p>L'heure est à l'économie et à une sobriété imposée par une nature largement assez déséquilibrée.</p> <p>Donc cette nouvelle portion Quevillon - Duclair doit rester la plus naturelle possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pas de coupes d'arbres inutiles. Le tracé est déjà existant, il suffit de l'aménager en douceur. ● Pas de béton ou de bitume ! Prenez l'exemple de la voie verte de la vallée de Somme (Abbeville-Amiens) où le sol rugueux est majoritairement en granulats adaptés. Idéal pour tous. ● Pas de piste extra-large pour limiter l'emprise au sol tout en permettant le passage des engins agricoles, du GPMR, d'éventuels secours... ● Zones de croisement nécessaires mais aménagées pour aire de pique-nique. Pas de mobilier en plastique ! ● La servitude de passage le long du fleuve devrait enfin être une réalité partout sur nos chemins de halage existants (gestion : port de Rouen GPMR / financement : nous !). ● Pas de nouveaux droits de passages motorisés ! Cette portion Quevillon-Duclair était bien fermée historiquement par les barrières du GPMR, elle doit le rester en laissant passer uniquement les piétons et vélos. Il ne faut pas reproduire l'anarchie motorisée de la portion Hautot-Sahurs-Manneville. ● Conserver la zone d'accumulation de macrodéchets de la grande vase à Quevillon ! Il s'agit d'une ancienne cellule abandonnée du GPMR (pour le dragage) ... Elle s'est transformée en zone d'échouage préférentielle depuis presque 30 ans. Il faut l'aménager de façon pérenne et pédagogique pour faciliter le nettoyage des berges de Seine effectué par le Département 76. Sinon, les plastiques continueront leur descente vers la mer... (Même chose pour les zones d'accumulation du piège, de la caboterie et de la fontaine à Hénouville). ● Ce projet doit déjà prendre en compte les aménagements futurs sur le fleuve pour lisser ses éventuels débordements... Le GIP Seine aval doit être un partenaire incontournable. <p>Résumé:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ● Forte popularité du tourisme à vélo, notamment sur la voie cyclable de Sahurs. ● Importance de préserver la nature dans le développement de la portion Quevillon-Duclair. ● Recommandations : éviter les coupes d'arbres inutiles, pas de béton/bitume, maintenir un tracé naturel. ● Limiter la largeur des pistes pour réduire l'impact environnemental. ● Aménager des zones de croisement pour pique-nique sans mobilier en plastique. ● Assurer la servitude de passage le long du fleuve pour piétons et vélos uniquement. ● Conserver et aménager la zone d'accumulation de macrodéchets à Quevillon pour le nettoyage des berges. ● Intégrer les futurs aménagements du fleuve pour gérer les débordements, avec le GIP Seine aval comme partenaire. <p>Pour info : https://www.af3v.org/les-voies-vertes/carte-du-schema-national-des-veloroutes-et-voies-vertes/ https://www.seinemaritime.fr/nos-actions/environnement/berges-de-seine-un-engagement-pour-lenvironnement-et-linsertion/</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet concernant les propositions faites par le contributeur</u> <u>Concernant l'abattage des arbres</u>, le projet s'appuie sur les cheminements existants et n'implique pas de coupes d'arbres inutiles. L'abattage initialement envisagé de 32 peupliers au Ronceray (150 m linéaires) a été supprimé : la Métropole a confirmé leur conservation, supprimant ainsi l'impact identifié dans l'étude d'impact. De manière générale, les interventions resteront confinées à l'emprise actuelle, et toute coupe superflue sera évitée.</p>
	<p><u>Concernant le choix de revêtement</u>, celui-ci a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques. Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c'est déjà le cas actuellement. Par ailleurs, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. Ce choix technique permettra d'assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.</p>
	<p><u>Concernant la largeur de la voie</u>, celle-ci a été définie en tenant compte à la fois des exigences de sécurité et de la nécessité de limiter l'emprise écologique. Conformément à la définition du Code de la route, une voie verte est un espace bidirectionnel réservé aux usagers non motorisés, pour lequel une largeur de 3 mètres est généralement préconisée afin de permettre une circulation fluide et sécurisée. Cette largeur assure notamment le passage en toute sécurité des secours, des engins d'entretien ou encore du gestionnaire du domaine public fluvial (GPMR), tout en évitant les risques liés à la proximité immédiate de la Seine. Cependant, pour réduire au maximum les impacts sur la biodiversité et éviter toute coupe d'arbres, la largeur pourra être localement réduite jusqu'à 2,50 mètres, chaque fois que les contraintes d'emprise l'imposent. La voie sera bordée d'accotements enherbés de 0,50 m de part et d'autre, permettant le passage des piétons ou cavaliers et jouant un rôle de</p>

	<p>sécurité (par exemple en cas de chute d'un enfant). Lorsque ces accotements ne peuvent atteindre la largeur prévue, ils seront complétés par une lisse de sécurité en bois. Ainsi, le projet prévoit une infrastructure dimensionnée au plus juste : assez large pour garantir la sécurité des usagers et la gestion du site, et réduite au maximum pour limiter son empreinte sur les milieux naturels et les paysages.</p>
	<p><u>Concernant la servitude de halage</u>, celle-ci rejoint l'un des objectifs centraux du projet : rendre effectif l'accès au chemin de halage à tous, conformément aux définitions légales des termes « chemins de halage » ou « servitude de marchepied », qui régissent ce présent chemin. En effet, les chemins de halage et leurs abords immédiats relèvent du domaine public fluvial et ne peuvent être appropriés par les riverains. Conformément à l'article L.2131-2 du Code général de la propriété des personnes publiques, les propriétés riveraines sont grevées d'une servitude de marchepied de 3,25 m et d'une servitude de halage de 7,80 m. Ces servitudes interdisent toute clôture, plantation ou restriction de passage dans les bandes concernées. Le projet de voie verte permet ainsi de rétablir concrètement ce droit de passage, en garantissant la continuité de l'itinéraire et son accessibilité pour tous.</p>
	<p><u>Concernant l'inquiétude face aux véhicules motorisés</u>, il faut savoir que le projet ne laissera aucun droit de passage aux véhicules motorisés. En effet, conformément à la définition d'une voie verte (article R.110-2 du Code de la route), elle sera réservée aux usagers non motorisés : cyclistes, piétons, cavaliers, familles et personnes à mobilité réduite. Seuls les services d'entretien et de secours ainsi que les exploitants agricoles pourront y accéder ponctuellement pour rejoindre leurs parcelles. Pour prévenir tout conflit d'usage, plusieurs aménagements sont prévus. Lorsque cela sera possible, des bandes engazonnées seront maintenues pour les cavaliers et les randonneurs. Une signalisation spécifique rappellera le principe de partage de l'espace et de courtoisie entre les usagers (« partageons la route »). Ces dispositions seront affinées et précisées durant les prochaines phases du projet.</p>
	<p><u>Concernant les zones d'accumulation des macrodéchets</u>, celles-ci ne sont pas impactées par le projet. Une concertation avec Haropa, gestionnaire de ces zones d'échouage et le GIP Seine Aval est en cours pour coordonner ces enjeux.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète sur tous les sujets abordés dans la contribution - aucun commentaire supplémentaire à apporter.</p>
<p>10 - 2 observations 10/1 10/2</p>	<p><u>Olga Hein - 92190 Meudon</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Bitumage/Natura 2000</u> <u>Observation n° 10/1</u> OPPOSITION À LA RÉALISATION D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LES CHEMINS DE BERGE DE QUEVILLON, SAINT MARTIN DE BOSCHERVILLE ET HÉNOUVILLE Résidente depuis 15 ans du Gîte du Ronceray tous les étés, je suis consternée par ce projet en plein Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande, supposant l'abattage de nombreux arbres dont 32 peupliers sur 200 mètres au Ronceray (alors qu'en plein réchauffement climatique, chaque arbre est une bénédiction et un acteur contre l'érosion!), et le goudronnage du chemin des berges !</p>

	<p>Aménager une voie cyclable goudronnée au sein d'un espace Natura 2000 constitue effectivement un défi notable voire un délit. Vous n'êtes pas sans connaître le cadre réglementaire international de Natura 2000 avec de possibles sanctions car il est toujours difficile voire impossible de concilier mobilité douce et protection des milieux, perturbation du paysage, fréquentation accrue, impact sur la faune et flore et dégradation des ressources visuelles.</p> <p><u>Observation n° 10/2</u></p> <p>Par ailleurs, j'ai eu confirmation de la manière dont ce projet était mené par les élus, n'offrant aucune possibilité de dialogue ou d'étude d'un tracé alternatif, bafouant ainsi le principe même de la démocratie.</p> <p>Comment est-ce possible ?</p>
11	<p><u>ANONYME</u></p> <p><u>Thèmes : Coût/Revêtement.</u></p> <p>Je reste encore surpris de cette volonté de l'homme à vouloir bétonner des sites remarquables et naturels qui plus est des sites classés natura 2000.</p> <p>A ce jour, les déplacements de randonneurs et de cyclistes sont déjà d'actualité sur ce tracé. Il reste beaucoup de zones d'ombres sur ce projet notamment sur la partie budgétaire. Quant à l'aspect final du revêtement, en contradiction totale avec la couleur verte, cela ne paraît pas judicieux de vouloir bitumer une zone inondable.</p> <p>Il serait intéressant de faire participer les riverains sur des tracés plus cohérents et réfléchis.</p>
12 - 2 observations 12/1 12/2	<p><u>Alexandre Deshayes - 76130 Mont-Saint-Aignan</u></p> <p><u>Thème : CHASSE/BIODIVERSITÉ</u></p> <p>AVIS DÉFAVORABLE</p> <p><u>Observation n° 12/1 - Droit de chasse</u></p> <p>Je suis contre ce projet qui provoquera une entrave à la pratique de la chasse sur une zone protégée par une convention dont Dominique Michalot est signataire en sa qualité de président de l'ARC DPF.</p> <p>Note de la CE : (traité dans le thème global : chasse)</p> <p><u>Observation n° 12/2 - Biodiversité</u></p> <p>De plus, cela aura un réel impact sur la flore et la faune sauvage dans une zone ZNIEFF type 1 protégé Natura 2000, Espace Boisé Classé, Parc Naturel Régional sous directive oiseau.</p> <p>Note de la CE : (traité dans le thème global : Biodiversité)</p>
13	<p><u>ANONYME</u></p> <p><u>Thème : Bétonnage/Abattage des arbres</u></p> <p>Vous parlez d'une voie verte alors que vous allez bétonner un sentier pédestre champêtre... Je ne vois pas où est le concept de</p>

	<p>"voie verte" en béton et sans ombre .. En effet vous voulez non seulement bétonner mais retirer les parties ombragées (car vous voulez retirer des arbres majestueux qui ont leur charme et leur utilité) . Où est le concept ? L'idée ? Le béton va polluer et apporter de la chaleur et gâcher la vue " verte" existante alors que des sentiers champêtres sont frais et agréables pour les humains ainsi que la faune et la flore du lieu .</p>
14	<p><u>Laurent NGUYEN</u> <u>Thème : Soutien au projet/Chemin de Halage/Sécurité routière</u> Pratiquant très régulièrement du vélo sur ce côté de la rive de la Seine, je soutiens pleinement ce projet d'aménagement de la voie verte. En effet, d'une part plusieurs propriétaires se sont « accaparés » le chemin de halage et empêchent tout passage, d'autre part cela permettra de sécuriser la portion entre St Martin de Boscherville et DUCLAIR car les voitures roulent assez vite sur cette portion. Enfin cette voie verte permettra la jonction jusqu'à la voie verte de DUCLAIR et le pont de Brotonne.</p>
15	<p>Doublon de la contribution 14</p>
16	<p><u>Pascal DUTOT - 76240 Le Mesnil-Esnard</u> <u>Thème : Création d'une voie cyclable bétonnée sur le halage dans le secteur de Saint-Martin-de-Boscherville</u> Je ne comprends pas pourquoi le bétonnage de ce chemin de halage qui remplit sa fonction ou il est possible de circuler à pied, VTT, vélo même sur des parties privées. Je constate qu'il est prévu de l'expropriation de parties privées afin d'en abattre qui ont pour vocation de maintenir les berges, limite les effets du vent, apporte de l'ombre l'été pour les promeneurs. Abattre les arbres va participer a défiguré une partie des berges de la seine. J'ajouterais, dans le cas un bétonnage, un entretien récurrent sera nécessaire dont le coût n'a pas été estimé.</p>
17	<p><u>ANONYME</u> <u>Thème : Voie verte inutile</u> Je trouve que ce projet de voie verte est inutile. J'ai la chance régulièrement de pouvoir profiter du chemin de halage qui traverse toutes ses priorités magnifique comme le film "le château de ma mère de Marcel Pagnol" avoir accès dans ses propriétés en respectant les lieux je trouve ça magnifique, Mais hélas je comprends les propriétaires qui sont obligés de supporter les déchets, excréments, les gens sans gêne qui respectent rien, faire une voie verte me semble une mauvaise bonne idée, le charme va être détruit, Déjà de base il y a les rejets de détritiques de la Seine qui sont présents, que les propriétaires nettoient sans aide de leur</p>

	<p>commune donc comment ca va être après? Les gens ne respecteront pas ses lieux, exemple lors de l'armada les personnes s'installent sans l'accord des propriétaires, je l'ai vécu, j'ai vu le non respect donc avec une voie verte c'est pas possible, Je désapprouve ce projet. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de voie verte est jugé inutile. • Les propriétaires souffrent déjà de nuisances comme les déchets et le manque de respect. • Une voie verte pourrait détruire le charme du lieu. • Les déchets de la Seine sont un problème non résolu. • L'auteur a constaté un manque de respect lors d'événements comme l'Armada.
18	<p><u>Coralie Tillou - 80340 Chuignolles - 2 PIÈCES JOINTES - 2 photos</u> <u>Thèmes : Coût/Travaux de voirie/Imperméabilisation des sols/Abattage 32 peupliers en zone natura 2000.</u> <u>Goudron/Cambriolage - insécurité/Gestion des déchets.</u> OPPOSITION AU PROJET DE VOIE VERTE UNE VOIE VERTE À QUEL COÛT ? Je m'oppose à ce projet de voie verte. La métropole propose (impose) une voie « verte » mais à quel coût ? Un coût environnemental : La réalisation de travaux de voirie (terrassement, empierrage, goudronnage), met en péril la flore des bords de seine et plus particulièrement, 32 peupliers qui se situent dans une zone natura 2000 ainsi que dans une ZNIEFF. Ces peupliers qui ont une vraie valeur paysagère, hébergent des espèces locales d'oiseaux et d'insectes. Ils permettent de protéger du vent les habitations qui se trouvent en bord de Seine. Les racines jouent également un rôle dans le maintien de la berge. L'imperméabilisation des sols, par l'emploi d'enrobé augmente significativement le risque d'inondation des habitations qui se situent à proximité mais également pour l'agglomération rouennaise. Goudronner et priver un peu plus la planète d'espaces verts alors que les impacts du réchauffement climatiques, de l'hyper imperméabilisation des sols se font déjà sentir, est-ce très judicieux ? Un coût social : La création de cette piste cyclable va considérablement accroître le risque de cambriolages, de squatte et de dégradations des habitations qui se situent à proximité, à part l'expropriation qu'est-il proposé aux habitants pour préserver la quiétude et le charme du lieu ? Un coût économique : J'ai de gros doutes sur les bénéfices qu'apporte un tel projet par rapport à l'investissement économique (provenance des fonds ?) Comment sera assuré l'après projet (gestion des déchets laissés par les promeneurs, entretien de la voirie, ...). Pour conclure, c'est un projet qui coûte (environnement, économique et sociétal) qui a pour but de rendre un espace praticable à vélo alors qu'il l'est déjà. Je joins à mon propos des photos, pour que vous puissiez prendre connaissance du</p>

gâchis que va engendrer cette voie verte.

Résumé :

- Les travaux de voirie menacent la flore locale, notamment 32 peupliers dans une zone protégée, qui abritent des espèces d'oiseaux et d'insectes et protègent les habitations du vent.
- L'imperméabilisation des sols augmente le risque d'inondation pour les habitations proches et l'agglomération rouennaise.
- La piste cyclable pourrait accroître les risques de cambriolages et de dégradations des habitations voisines.
- Doutes sur les bénéfices économiques du projet par rapport à l'investissement, avec des questions sur le financement et la gestion future.
- Le projet vise à rendre un espace déjà praticable à vélo, entraînant des coûts environnementaux, économiques et sociétaux.

2 PIÈCES JOINTES

- WhatsApp Image 2025-09-10 à 14.53.02_09abbb9f.jpg
- WhatsApp Image 2025-09-10 à 14.53.19_ae238441.jpg



19

Mathieu Blondeau - 76480 Duclair

Thèmes : Sécurisation jusqu'au BAC de DUCLAIR/Abattage des arbres

FAVORABLE MAIS ...

	<p>Je suis favorable à cette nouvelle voie verte qui va permettre de sécuriser les déplacements à vélo qui se font actuellement le long de la D982. Cela contribuera au développement des déplacements Vélo-Taf" entre Duclair et Rouen.</p> <p>Par contre, il est nécessaire de limiter l'impact environnemental de celle-ci, notamment en évitant de couper les arbres et même en replantant le long du tracé.</p> <p>Par ailleurs, il est également nécessaire de sécuriser cette voie jusqu'au bac de Duclair afin de faire la liaison avec les aménagements cyclables existants.</p>
<p>20 - 1 observation voie verte qui contient des propositions alternatives sur le tracé</p>	<p><u>Guillaume Lefebvre - 76840 Saint-Martin-De-Boscherville</u> <u>Thème : Concertation préalable/Tracé possible par le centre de la commune/Biodiversité</u> VOIE VERTE SAINT PIERRE DE MANNEVILLE - DUCLAIR</p> <p><u>Parcellaire (cette partie est traitée dans la rubrique "PARCELLAIRE"</u></p> <p><u>Divers</u> Lors de la rencontre avec la commissaire enquêtrice du 11/09/2025, il semblerait qu'une concertation préalable avec les propriétaires aurait dû être effectuée. Or à ce jour, aucune concertation des propriétaires (mise à part la concertation publique) n'a été réalisée. Ceci me paraît regrettable et aurait évité les effets de surprise à chaque avancée protocolaire de ce projet.</p> <p><i>(Pour information : sur ce point, la commissaire enquêtrice a adressé un mail au contributeur le 12/09/2025 pour préciser les termes de la conversation tenue en permanence le 11/09/2025 lui ayant été donné l'information qu'une réunion avait été tenue, par la Métropole de Rouen Normandie, particulièrement pour les propriétaires de parcelles de Hénouville et Saint-Martin-de-Boscherville le 22/10/2022).</i></p> <p>Outre l'aspect environnemental (coupe des arbres, bétonisation, bouleversement de la flore et faune, aménagement en zone inondable et site Natura 2000) et l'aspect budgétaire (11 millions d'euros en période de recherche d'économie et de coupe budgétaire), l'imposition du tracé qui semble non négociable reste regrettable aux vues de la multitudes de tracés annexes disponibles offrant la possibilité de faire passer le flux en centre village profitant ainsi au développement culturel, touristique et économique de celui-ci et apportant une réelle possibilité de décarboner les déplacements quotidiens des riverains.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet concernant les propositions faites par le contributeur</u> Concernant la concertation avec les propriétaires riverains, une concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme a été organisée avant l'enquête publique. Cette phase a permis de recueillir les avis du public et des acteurs locaux sur les principes du projet. En amont de cette concertation publique, deux rencontres avec les riverains directement impactés par le projet ont eu lieu les 18/10/2022 et 01/12/2022. L'objectif de cette réunion était de présenter le tracé aux riverains, de recueillir leur avis, leurs éventuelles inquiétudes et d'échanger sur les solutions à mettre en place.</p>

Sur l'aspect environnemental, le choix du tracé répond avant tout à une logique de réutilisation des emprises existantes, en particulier des chemins de halage et contre-halage déjà présents (réutilisation à plus de 90% de tracé existant), ce qui limite fortement la création de nouvelles emprises et donc les impacts sur les milieux naturels. L'utilisation d'un revêtement perméable sera privilégiée au maximum, afin de répondre aux enjeux de perméabilité du sol et de limiter les impacts écologiques. De plus, l'étude d'impact a intégré l'ensemble des enjeux liés à la flore, la faune et les habitats Natura 2000. Les résultats montrent que les incidences seront limitées et maîtrisées : pas d'abattage d'arbres, pas d'espèces floristiques communautaires recensées, pas de destruction de gîtes à chiroptères ni d'habitats du Triton crêté, et seulement des perturbations temporaires en phase chantier (bruit, lumière). Les surfaces de milieux touchés restent très réduites et sont considérées comme de « faible » enjeu écologique. La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) a été appliquée à chaque étape (mesure d'évitement, mesure de réduction en phase chantier...), et sera approfondie lors des prochaines étapes du projet, ce qui permettra de réduire davantage les emprises et les impacts.

Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.

Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengeville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.

Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le coût estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.

Enfin, concernant le choix du tracé, plusieurs variantes ont été étudiées (Pièce E - Etude d'impact - Chapitre 3) notamment des passages en retrait ou via les centres-bourgs. Le tracé retenant le chemin de halage existant a été privilégié pour limiter l'impact environnemental en réutilisant les chemins de contre-halage existants, pour garantir la sécurité des cyclistes et

	<p>maintenir la continuité de l'aménagement de la voie verte existante en bord de Seine.</p> <p>Avis de la commissaire enquêtrice Réponse complète sur tous les sujets abordés dans la contribution - aucun commentaire supplémentaire à apporter.</p>
21	<p><u>Marie Chantal Leprince - 76150 Maromme</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Largeur de voie/Entretien des berges</u> ENQUÊTE PUBLIQUE VOIE CYCLABLE RIVE DROITE SEINE Construire une voie de 10m de large est aberrant et inutile. L'intérêt de ce lieu est son côté naturel le long de la Seine. En promenade aujourd'hui, j'ai constaté un important manque d'entretien. Il serait opportun de nettoyer cet espace afin qu'il conserve une largeur correcte permettant la circulation de vélos adaptés (VTT, VTC) et piétons. Le revêtement devrait laisser passer l'eau au lieu d'une imperméabilisation du sol. Avec la coupe de nombreux arbres, ce projet est tout sauf écologique : surprenant pour une Métropole qui prône le contraire (comité citoyen, etc...).</p>
22	<p><u>Yves et Mireille Kerouédan - 76116 Martainville-Epreville</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/biodiversité/Coût</u> PROJET DE L'AMÉNAGEMENT VOIE VERTE RIVE DROITE Nous sommes opposés à la transformation de cette voie piétonne en une piste cyclable bitumée , pour les motif subséquents : -- la lutte contre l'artificialisation des sols doit s'appliquer à cette voie , qu'il importe de laisser en l'état -- la coupe de nombreux arbres très utiles pour la stabilisation des berges est une aberration quand on veut lutter contre le réchauffement climatique -- la lecture des avis de géographes normands montre clairement que les berges de la Seine seront régulièrement inondées jusqu'à Rouen dans les 20 ans qui viennent voire plus tôt ce qui rendra la nouvelle piste inutilisable et détériorée -- alors que nos finances publiques sont fortement dégradées et que l'argent public doit être investi dans des actions moins futiles -- le statu quo permet de respecter la nature (zone Natura 2000) et permet aux piétons, cavaliers ... de continuer à utiliser ce parcours En conclusion, ce projet est inconséquent, inutile, nuisible, coûteux et non conforme aux nouveaux constats écologiques <u>Résumé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Préservation de l'état naturel pour lutter contre l'artificialisation des sols. ● Importance des arbres pour la stabilisation des berges et la lutte contre le réchauffement climatique. ● Risque d'inondation des berges de la Seine rendant la piste inutilisable. ● Finances publiques dégradées nécessitant des investissements plus pertinents. ● Respect de la nature et maintien de l'accès pour piétons et cavaliers.

	<ul style="list-style-type: none"> • Projet jugé inconséquent, inutile, nuisible, et non conforme aux constats écologiques actuels.
23 - 2 observations 23/1 23/2 1 suggestion sur les tracés	<p><u>Emmanuelle Mignon - 76240 Le Mesnil Esnard</u> <u>Thèmes : Bitumage/Inondation/Abattage des arbres</u> PROJET COÛTEUX ET INUTILE AVEC DES RISQUES SUR LE PLAN ÉCOLOGIQUE <u>Observation 23/1 :</u> A l'heure des enjeux écologiques forts auxquels nous devons faire face du fait entre autres du changement climatique, un tel projet va à l'encontre de tout cela. Destruction des écosystèmes pour la faune et la flore, "bitumisation" des berges de seine, risque accru d'inondation du fait de l'arrachage d'arbres dont des peupliers qui permettent de pomper l'eau du sol, ... etc sont autant de points à retenir contre ce projet. Ce projet va d'autre part dénaturer les berges de seine en beaucoup d'endroits jusque là appréciés pour leur côté sauvage. Au sujet du coût estimé de 9 M€, alors que notre métropole est surendettée et que des économies doivent être faites, ce projet serait une gabegie financière. <u>Observation 23/2 :</u> Peut-être serait-il préférable de faire une piste cyclable dans l'intérieur des terres, ce qui serait moins coûteux et aurait certainement moins d'impacts écologiques ? A t-on également évalué le nombre de cyclistes qui l'utiliseront quotidiennement ?</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet concernant les suggestions faites par le contributeur</u> <u>Observation 23/1</u> Le projet de voie verte ne constitue pas une « bitumisation » massive des berges de Seine ni une destruction généralisée des écosystèmes. En effet, il a été conçu pour réutiliser prioritairement des chemins existants : plus de 90 % du linéaire correspond à des tracés déjà anthropisés, limitant ainsi la création de nouvelles emprises et l'impact sur la flore et la faune. De plus, le choix de revêtement a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques. Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c'est déjà le cas actuellement. Par ailleurs, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. Ce choix technique permettra d'assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges. Concernant l'abattage des arbres, la phase d'avant-projet avait intégré les peupliers comme « potentiellement à abattre ». Suite à des mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 peupliers sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de</p>

peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié.

Concernant les autres surfaces végétales mentionnées dans l'étude d'impact, le travail d'optimisation du tracé se poursuit dans les prochaines phases du projet, en intégrant la séquence ERC (Eviter - Réduire - Compenser). Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire encore davantage les impacts sur le milieu naturel, et seront précisés au stade des études de projet détaillées et dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

En matière de sols et de risques hydrauliques, la voie verte n'entraîne ni remblais ni obstacles aux écoulements. Le projet reste submersible et réversible, conformément aux prescriptions en zone inondable. Le revêtement prévu (enrobé noir ou clair, perméable ou non selon les secteurs) sera adapté localement, et des accotements enherbés permettront de réduire le ruissellement, d'intégrer l'aménagement dans le paysage et de préserver l'infiltration naturelle de l'eau. Des études hydrauliques complémentaires seront menées pour confirmer l'absence de sur-aléa lié aux crues.

S'agissant de la biodiversité, l'étude d'impact a appliqué la séquence ERC (éviter - réduire - compenser) à l'ensemble des thématiques faune, flore et habitats. Aucun impact brut n'a été jugé « fort » ; et lorsque des incidences « moyennes » ont été identifiées, des mesures concrètes d'évitement ou de réduction ont été intégrées, en particulier pour la phase chantier :

- Interventions programmées hors périodes critiques (nidification, reproduction, hibernation) afin de protéger l'avifaune, les chiroptères, reptiles et petits mammifères ;
- Limitation stricte des emprises et des zones de stockage pour réduire les dérangements ;
- Mise en place de refuges ponctuels (pierriers pour reptiles).

Au-delà de ces mesures, des accompagnements supplémentaires sont prévus afin d'améliorer le fonctionnement écologique du site. À titre d'exemple, la création de mares est envisagée pour renforcer le potentiel d'accueil des amphibiens et compenser la rareté des habitats favorables. Des mesures pédagogiques comme une signalétique d'information sur les zones humides et les espèces protégées seront également étudiées lors des prochaines phases du projet.

Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.

Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengueville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.

Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un

	<p>linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet concernant les suggestions faites par le contributeur</u> <u>Observation 23/2</u> Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées (Pièce E - Etude d'impact - Chapitre 3) notamment des passages en retrait des bords de Seine ou via les centres-bourgs. Le tracé retenant le chemin de halage existant a été privilégié pour limiter l'impact environnemental en réutilisant les chemins de contre-halage existants, pour garantir la sécurité des cyclistes et maintenir la continuité de l'aménagement de la voie verte existante en bord de Seine. Il est très difficile d'évaluer le nombre de cyclistes qui emprunteront cet aménagement, du fait de l'absence actuelle d'infrastructures cyclables, d'autant plus qu'en matière de fréquentation cyclable, on constate souvent un effet d'entraînement qu'on ne sait pas toujours expliquer. Pour ce type d'aménagement, on peut se référer à des données de la plate-forme nationale des fréquentations qui agrège les données de l'ensemble des compteurs vélos sur le territoire national. Si l'on considère les secteurs similaires en bord de Seine sur le territoire métropolitain, la moyenne des 8 compteurs disposés entre Saint-Pierre les Elbeuf et Duclair montre une fréquentation annuelle moyenne de 45 000 vélos, soit environ 124 /j. Par ailleurs, au-delà des cyclistes, l'aménagement sera également ouvert aux piétons qui représente traditionnellement une part non négligeable des déplacements sur les voies vertes.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète sur tous les sujets abordés dans la contribution - aucun commentaire supplémentaire à apporter.</p>
24	<p><u>Daniel Crochemore - 76480 Duclair</u> <u>Thème : Sécurité voie verte sur la commune de Duclair</u> Sur la commune de Duclair, la voie verte sera réalisée sur le chemin de halage (séquence 1). Il sera nécessaire, pour la sécurité des usagers de la voie verte, que les riverains qui sont, au demeurant, désenclavés par la RD982 (nombreux garages existants le long de la RD982), ne circulent pas sur la voie verte. D'ailleurs, c'est bien ce principe qui est affirmé au paragraphe "principe de l'organisation de l'espace" du 3.2.1. Toutefois le paragraphe "sécurisation de la voie verte" du 3.2.1 est ambigu alors que si les riverains souhaitent accéder à leur parcelle par le bas, ils n'ont qu'à se mettre d'accord pour réaliser une voie sur leurs propriétés. Le paragraphe "contrôle d'accès" du 3.2.1 précise bien l'interdiction aux véhicules motorisés : je demande donc que ce principe soit bien confirmé pour la sécurité des usagers de la voie verte. <u>Résumé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● La voie verte sera réalisée sur le chemin de halage à Duclair. ● Les riverains ne doivent pas circuler sur la voie verte pour la sécurité des usagers.

	<ul style="list-style-type: none"> • Le principe d'organisation de l'espace interdit la circulation des véhicules motorisés sur la voie verte. • Les riverains peuvent créer une voie sur leurs propriétés pour accéder à leurs parcelles. • Confirmation demandée pour l'interdiction des véhicules motorisés sur la voie verte.
	<p>Réponse du responsable du projet concernant cette observation sur la sécurisation de la voie verte sur le secteur de Duclair :</p> <p>Ce sujet a été évoqué en réunion publique avec les riverains concernés. Il s'avère que tous les riverains n'ont pas un accès par le RD 982, il est par conséquent très difficile de les empêcher d'accéder à leurs propriétés d'autant plus que l'emprise de la route départementale est trop restreinte pour créer des places de stationnement au droit de leur habitation. Cette situation est assez courante sur les voies vertes. Le même cas de figure existe sur la section entre Sahurs et Saint-Pierre de Manneville mise en service en 2013 sans qu'aucun incident n'ait été à déplorer. Il est à noter que sur le projet qui nous intéresse d'autres secteurs sont concernés par l'obligation de laisser l'accès aux véhicules agricoles. Concernant la réglementation, signalons que le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police, en l'occurrence ici la commune, d'autoriser la circulation des riverains sur la voie verte pour accéder à leur terrain. Il est à noter que si la loi prévoit une vitesse maximum de 30/km, la Métropole proposera aux mairies de Duclair et Saint-Pierre de Varengville d'abaisser la vitesse autorisée par arrêté municipal à 20 km/h, voire 15 km/h.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète sur tous les sujets abordés dans la contribution - aucun commentaire supplémentaire à apporter.</p>
<p>25 - 2 observations - 25/1 25/2 1 proposition émise sur la gestion/entretien des plans d'eau et milieux humides et arborés sur le secteur de</p>	<p><u>HAROU Jean-Daniel - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Biodiversité - chasse</u> <u>La première partie de la contribution concerne l'état parcellaire et est traité dans la partie "enquête parcellaire du procès-verbal de synthèse - Contributeur n° 25</u> <u>Observation 25/1</u> J'attire votre attention sur le fait que l'état actuel du "chemin de halage" permet aujourd'hui à chacun la promenade en bord de Seine pour profiter de la nature des lieux encore peu souillé par l'activité humaine (par ex la renouée du japon espèce exotique invasive très implantée au droit de ma propriété) . Randonneurs, cyclistes et cavaliers en profitent déjà sans entrave. Demain pour les cavaliers cela ne sera plus possible. En outre, le dérangement sera inévitable pour la flore et la faune sauvage comme nous avons pu le constater dans les mêmes conditions à Petiville plus en aval. En ce sens, nous avons fait réaliser un état initial de la faune et de la flore qui fait apparaître des espèces patrimoniales qui n'apparaissent pas sur l'état initial établi par le cabinet Rainette mandaté par la Métropole Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le chemin de halage actuel permet des promenades en bord de Seine, peu impacté par l'activité humaine.

<p>Roumare</p> <p>Doublon avec la contribution 333</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Randonneurs, cyclistes et cavaliers l'utilisent sans problème aujourd'hui. Les cavaliers ne pourront plus l'utiliser à l'avenir. • Perturbations prévues pour la flore et la faune sauvage, comme observé à Petiville. • Un état initial de la faune et de la flore a révélé des espèces patrimoniales non mentionnées par le cabinet Rainette. <p>Observation 25/2</p> <p>Enfin les bords de Seine sont chassés légalement comment remettre en cause ce droit pour ceux qui l'exercent ?</p> <p>Cordialement, JD Harou</p> <p>2 PIÈCES JOINTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Etat initial Henouville déc 2023.pdf ■ emprise expo parcelle AE51 .jpg <p>Diagnostic écologique et propositions gestion/entretien des plans d'eau et milieux humides et arborés sur le secteur de Roumare - Marais d'Hérouville (Boucle de la Seine Normande) - 17 pages 17 pages non jointes au présent document. Voir sur le registre numérique.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet concernant cette observation sur la biodiversité.</p> <p>Observation 25/1</p> <p>Le chemin actuel est interdit aux cyclistes et aux piétons conformément à la servitude de marchepied. De plus, il n'est ni continu ni praticable dans son intégralité pour des cyclistes, ou des promeneurs sans connaissance du site. Certains propriétaires ont par ailleurs barré l'accès au bord de Seine laissant un passage très étroit pour ne pas tomber totalement sur le coup de la loi et incitant fortement les promeneurs à faire demi-tour par le biais de panneau explicite (voir photos ci-dessous).</p> <p>En l'état, le chemin n'est pas suffisamment confortable et inclusif pour permettre une qualification de continuité douce pour tous les usages. La voie verte permettra d'offrir un itinéraire continu et accessible à tous. Il n'est par ailleurs pas prévu d'interdire la voie verte aux cavaliers qui aujourd'hui ne peuvent disposer d'un itinéraire continu le long de la Seine compte tenu des obstacles mis en place par certains riverains.</p> <p>Les craintes exprimées quant à un dérangement inévitable de la flore et de la faune ont bien été prises en compte dans l'étude d'impact. Celle-ci a appliqué la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) à l'ensemble des thématiques faune, flore et habitats. Aucun impact brut n'a été jugé « fort » ; les incidences identifiées comme « moyennes » ont toutes fait l'objet de mesures précises pour être ramenées à un niveau faible.</p> <p>Ces mesures concernent en particulier la phase de chantier, avec des interventions planifiées en dehors des périodes critiques pour la faune (nidification, reproduction, hibernation), la limitation stricte des emprises et zones de stockage, ou encore l'aménagement de refuges alternatifs (comme des pierriers pour les reptiles).</p> <p>Au-delà de la simple réduction des impacts, des mesures d'accompagnement sont également prévues pour améliorer le</p>

fonctionnement écologique du site. Par exemple, la création de mares viendra renforcer le potentiel d'accueil des amphibiens, et une signalétique pédagogique sera installée pour informer les usagers et riverains sur les zones humides et les espèces présentes.

Concernant l'étude écologique, il est rappelé qu'elle a été confiée au bureau d'études spécialisé Rainette, selon une méthodologie validée par l'autorité environnementale. Comme toute expertise de terrain, elle peut comporter des limites (espèces discrètes ou peu détectables selon la période). Cependant, l'analyse de l'état initial a été jugée par la MRAE comme étant « détaillée et permettant d'apprécier les enjeux globaux de la zone de projet ». Elle est donc adéquate pour définir les mesures ERC adaptées.



Avis de la commissaire enquêtrice

Réponse complète sur tous les sujets abordés dans la contribution - aucun commentaire supplémentaire à apporter.

Réponse du responsable du projet concernant cette observation sur la biodiversité.

Observation 25/2

Le projet de voie verte n'a pas vocation à remettre en cause le droit de chasse existant sur les bords de Seine. La chasse est une activité légale et réglementée, qui continuera de s'exercer dans le respect des règles en vigueur. En revanche, l'ouverture

	<p>de la voie verte implique d'organiser une cohabitation entre usagers afin de garantir la sécurité de tous. C'est pourquoi des mesures de sécurité, déjà inscrites dans le Schéma Départemental de Gestion Cynégétique, devront être strictement respectées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdiction d'utiliser une arme à feu chargée ou approvisionnée sur ou en direction des voies ouvertes à la circulation publique ; • Obligation pour tout chasseur de respecter un angle de tir de 30 degrés ; • Obligation enfin de décharger son arme au contact d'une personne extérieure à l'action de chasse, ainsi qu'hors période de chasse. <p>Ces dispositions, associées à la mise en place d'une signalétique claire et à un protocole de cohabitation entre chasseurs et usagers, permettront d'assurer que la voie verte et la chasse puissent coexister sans risque, dans un cadre maîtrisé et respectueux des usages de chacun.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse claire et complète - aucun commentaire supplémentaire à apporter. Ce thème de la chasse est traité individuellement dans la partie "Thèmes" et a fait également l'objet d'une question de la commissaire enquêtrice concernant l'installation d'une signalétique complémentaire au titre de l'information de zones de chasse et sécurité.</p>
26 - 6 observations 26/1 26/2 26/3 26/4 26/5 26/6	<p><u>Matthieu Tetreau - 76840 Hénouville</u> <u>Thèmes : Tracé voie verte/Biodiversité/Chasse/Coût</u> <u>Observation 26/1</u> Le tracé de la voie verte vient au droit de notre propriété (AE 27) en bord de seine au niveau du lieu-dit le Saint Georges. La parcelle du Saint Georges appartient au port autonome de Rouen et est louée par la base nautique et n'est pas close. Le tracé initial de la voie verte sur le chemin de halage a été déplacé sur la parcelle du Saint Georges pour passer le long de ma propriété. Ce déplacement a été demandé d'un commun accord avec le YCR76 et entériné par la Métropole pour permettre ainsi à cette parcelle de conserver l'accès au bord de Seine mais aussi et surtout en ce qui nous concerne, d'assurer le clos de cette parcelle et empêcher à termes les fêtes sauvages et les nuisances sonores jusque tard dans la nuit. Ces nuisances ne s'arrêtent pas là puisque outre les dégradations, bris et déchets, j'ai été agressé avec dépôt de plainte pendant l'une de ces soirées sauvages. Ce clos assurera par ailleurs la sécurité des colonies et scouts qui viennent respectueusement profiter de la beauté du lieu sous le patronage du YCR76. <u>Observation 26/2</u> Il conviendra également d'assurer le clos la partie droite de la parcelle pour les mêmes raisons. Il conviendra encore d'interdire correctement l'accès au rancrue (espèce de plage) soumis au marées et ressac des navires croisant en Seine.</p>

Observation 26/3

J'attire votre attention sur le fait que mon portail n'apparaît pas sur les plans de la métropole. Notre accès au bord de seine existait avant l'érection de la digue (photo en PJ) il y en a même un deuxième ainsi qu'un portillon. Il conviendra donc de le prévoir au plan de façon à ne pas avoir d'entrave pour accéder à la piste depuis notre portail.



Observation 26/4

J'ajouterai que l'état actuel du "chemin de halage" permet aujourd'hui à chacun la promenade en bord de Seine pour profiter de la nature des lieux encore peu souillé par l'activité humaine (par ex la renouée du japon espèce exotique invasive très implantée au droit de ma propriété comme les suivantes vers Duclair). Randonneurs, piétons et poussette, cyclistes (même les vélos de ville) et cavaliers en profitent déjà sans entrave. Demain pour les cavaliers cela ne sera plus possible. En outre, le dérangement sera inévitable pour la flore et la faune sauvage comme nous avons pu le constater dans les mêmes conditions à Petiville plus en aval. En ce sens, nous avons fait réaliser un état initial de la faune et de la flore qui fait apparaître des espèces patrimoniales qui n'apparaissent pas sur l'état initial établi par le cabinet Rainette mandaté par la Métropole

Résumé :

- Le chemin de halage actuel permet des promenades en bord de Seine, peu impacté par l'activité humaine et accessible aux randonneurs, piétons, cyclistes, poussettes et cavaliers.
- Le futur projet empêchera l'accès aux cavaliers.
- Perturbation inévitable pour la flore et la faune sauvage.

	<ul style="list-style-type: none"> • Un état initial de la faune et de la flore révèle des espèces patrimoniales non répertoriées par le cabinet Rainette. <p>Observation 26/5 Chasse Enfin les bords de Seine sont chassés légalement, comment remettre en cause ce droit pour ceux qui l'exercent ?</p> <p>Observation 26/6 Pour finir le coût important de tels travaux, à l'heure de la sobriété interpellent. Cordialement Matthieu TETREAU</p> <p>2 PIÈCES JOINTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ IMG_1989.jpg ■ Etat initial Henouville déc 2023.pdf <p>Diagnostic écologique et propositions gestion/entretien des plans d'eau et milieux humides et arborés sur le secteur de Roumare - Marais d'Hérouville (Boucle de la Seine Normande) - 17 pages non jointes au présent document. Voir sur le registre numérique.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet aux 4 observations émises par M. Matthieu Tetreau</p>
	<p>Réponse du responsable du projet : Observation 26/1 Le tracé de la voie verte au niveau de la base nautique a bien fait l'objet d'une variante suite à la demande conjointe du YCR76, de la commune et du riverain, afin de déporter la voie verte du bord de Seine permettant au club nautique de clore son site, sécurisant ainsi son activité. Cette variante du tracé a été intégrée au dossier de DUP. Elle sera conservée dans le projet définitif, sous réserve des validations techniques de Haropa Port, gestionnaire du domaine portuaire.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet : Observation 26/2 Le maître d'ouvrage a bien pris en considération les préoccupations des riverains quant aux fêtes sauvages et intrusions sur le site de la base nautique. Le projet prévoit d'une part, de libérer les emprises permettant à l'exploitant de la base nautique de clore son site d'activité et d'autre part d'installer une signalétique d'interdiction d'accès à la rancrue (plage). Ces mesures visent à sécuriser l'espace sans restreindre l'accès encadré des utilisateurs autorisés de la base nautique.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet : Observation 26/3</p>

	<p>La Métropole Rouen Normandie s'engage à faire figurer le portail sur le plan et à ne pas entraver l'accès à la voie verte depuis ce portail.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 26/4</u></p> <p>Le chemin actuel est interdit aux cyclistes et aux piétons conformément à la servitude de marchepied. De plus, il n'est ni continu ni praticable dans son intégralité pour des cyclistes, ou des promeneurs sans connaissance du site. Certains propriétaires ont par ailleurs barré l'accès au bord de Seine laissant un passage très étroit pour ne pas tomber totalement sur le coup de la loi et incitant fortement les promeneurs à faire demi-tour par le biais de panneau explicite (voir photos ci-dessous).</p> <p>En l'état, le chemin n'est pas suffisamment confortable et inclusif pour permettre une qualification de continuité douce pour tous les usages. La voie verte permettra d'offrir un itinéraire continu et accessible à tous. Il n'est par ailleurs pas prévu d'interdire la voie verte aux cavaliers qui aujourd'hui ne peuvent disposer d'un itinéraire continu le long de la Seine compte tenu des obstacles mis en place par certains riverains.</p> <p>Les craintes exprimées quant à un dérangement inévitable de la flore et de la faune ont bien été prises en compte dans l'étude d'impact. Celle-ci a appliqué la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) à l'ensemble des thématiques faune, flore et habitats. Aucun impact brut n'a été jugé « fort » ; les incidences identifiées comme « moyennes » ont toutes fait l'objet de mesures précises pour être ramenées à un niveau faible.</p> <p>Ces mesures concernent en particulier la phase de chantier, avec des interventions planifiées en dehors des périodes critiques pour la faune (nidification, reproduction, hibernation), la limitation stricte des emprises et zones de stockage, ou encore l'aménagement de refuges alternatifs (comme des pierriers pour les reptiles).</p> <p>Au-delà de la simple réduction des impacts, des mesures d'accompagnement sont également prévues pour améliorer le fonctionnement écologique du site. Par exemple, la création de mares viendra renforcer le potentiel d'accueil des amphibiens, et une signalétique pédagogique sera installée pour informer les usagers et riverains sur les zones humides et les espèces présentes.</p> <p>Concernant l'étude écologique, il est rappelé qu'elle a été confiée au bureau d'études spécialisé Rainette, selon une méthodologie validée par l'autorité environnementale. Comme toute expertise de terrain, elle peut comporter des limites (espèces discrètes ou peu détectables selon la période), mais elle a été jugée suffisamment robuste et détaillée pour apprécier les enjeux et définir les mesures ERC adaptées.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 26/5</u></p> <p>Le projet de voie verte n'a pas vocation à remettre en cause le droit de chasse existant sur les bords de Seine. La chasse est une activité légale et réglementée, qui continuera de s'exercer dans le respect des règles en vigueur. En revanche, l'ouverture de la voie verte implique d'organiser une cohabitation entre usagers afin de garantir la sécurité de tous. C'est pourquoi des mesures de sécurité, déjà inscrites dans le Schéma Départemental de Gestion Cynégétique, devront être</p>

	<p>strictement respectées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdiction d'utiliser une arme à feu chargée ou approvisionnée sur ou en direction des voies ouvertes à la circulation publique ; • Obligation pour tout chasseur de respecter un angle de tir de 30 degrés ; • Obligation enfin de décharger son arme au contact d'une personne extérieure à l'action de chasse, ainsi qu'hors période de chasse. <p>Ces dispositions, associées à la mise en place d'une signalétique claire et à un protocole de cohabitation entre chasseurs et usagers, permettront d'assurer que la voie verte et la chasse puissent coexister sans risque, dans un cadre maîtrisé et respectueux des usages de chacun.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet : Observation 26/5</p> <p>Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.</p> <p>Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengueville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p>
	<p>Avis de la commissaire enquêtrice :</p> <p>Je note les réponses claires et précises apportées par la métropole aux 6 observations concernant ce contributeur.</p> <p>Je note également que la métropole a pris engagement afin de faire figurer le portail sur le plan et à ne pas entraver l'accès à la voie verte depuis ce portail (observation 26/3). Je n'ai pas d'autres commentaires à ajouter.</p> <p>Une recommandation a été émise dans la partie du rapport qui concerne l'avis sur l'enquête parcellaire et qui répond à la</p>

	partie de l'observation concernant le portail (début de l'observation 26/3).
27 -	<p><u>Audrey Pelassy - 83830 Callas</u> <u>Thème : Abattage des arbres/Biotope</u> ALERTE À L'ENCONTRE DU PROJET Le fait d'abattre des peupliers centenaires n'est il pas délétère pour le terrain environnant, ne sont ils pas là pour de bonnes raisons? Évitement de dégâts dus aux crues de la seine par exemple? De plus quel intérêt alors que ce chemin est actuellement praticable pour les amoureux de la nature, un habitat naturel pour beaucoup d'espèces, un chemin historique resté authentique.... Enfin, les habitations situées sur la zone perdront inévitablement et irrémédiablement leur cachet, leur valeur. Ce projet serait donc une perte immense pour tout le monde: le biotope, les riverains et l'État.</p>
28 - 2 observations 28/1 28/2	<p><u>Jean-Marie Royer - Hénouville</u> <u>Maire</u> <u>Thèmes :</u> <u>Les chemins de Berge - Servitude de Halage et servitude de marchepied/Motion municipale de soutien</u></p>
	<p><u>Note de la commissaire enquêtrice - Contributeur 28 :</u> Dépôt d'observations fait sur le registre numérique et sur le registre de permanence de la mairie de Saint-Martin-de-Boscherville. Tout est regroupé dans la partie C du procès-verbal de synthèse- Collectivités</p>
29	<p>Claire Garde - 76000 Rouen Thème : 32 peupliers bord de Seine - Saint Martin-de-Boscherville/Piste cyclable J'espère que vous garderez les 32 peupliers bordant la seine!!! Merci. 2 PIÈCES JOINTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ IMG-20250907-WA0006.jpg ■ IMG-20250907-WA0007.jpg

	
30	<p><u>Annick GOUGIS - 76840 Quevillon</u> <u>Thème : Chemin de halage/Aménagement voie verte à Quevillon</u> Depuis de nombreuses années l'association pour la sauvegarde des boucles de Seine dont je faisais partie a œuvré pour cette création de vélo voie verte de Saint pierre de manneville à hénouville. Il y a toujours eu opposition des riverains qui se sont accaparés le chemin de Halage. Ce chemin est d'utilité publique. J'espère que cette enquête sera utile Et qu'une voie de vélo voie verte sera créée. Mme Gougis Château de la rivière Bourdet 76840 Quevillon</p>
31	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Contre le goudron sur la voie verte</u> Je suis contre cette solution Pourquoi goudronner cette voie ne pouvez vous pas faire une voie carrossable en terre battue cette version goudronnée n' est pas une solution écologique nous randonnons souvent sur ce chemin de bord de seine.</p>
32	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Contre le bitumage de chemin de halage sur Saint-Martin-de-Boscherville (petite oseraie)</u> Le projet ne tient pas compte des randonneurs et des marcheurs qui sont pourtant nombreux à emprunter le chemin de la petite oseraie (la trace est bien marquée). Cette partie du chemin de halage n'est pas bitumée et c'est fort appréciable. Il existe peu de portions sans bitume le long de la Seine et ce projet va défigurer cet endroit qui est vraiment très différent des autres voies sur berges.</p>
33	<p><u>Anonyme</u></p>

	<p><u>Thème : Cohabitation Vélo/randonneurs/Abattage des arbres/Chemin avec de l'enrobé</u> Ce projet ne tient pas compte de la difficile cohabitation entre vélo, trottinettes électriques, et autres engins avec les randonneurs qui sont nombreux à emprunter cette portion. Celle-ci reste fort heureusement un vrai chemin de terre et d'herbe fort apprécié des randonneurs. Vous voulez sécuriser les vélos au dépend de la sécurité des piétons. Y aura-t-il des conséquences collatérales à ce beau projet (arbres coupés..) Il est étrange d'autre part de parler de voie "verte" pour un chemin qui serait recouvert de macadam ou d'enrobé. L'avenir de l'écologie est maintenant dans le goudron.</p>
34	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Goudronnage</u> Arrêtez de bitumer, ce chemin est très agréable pour se promener, ne le transformez pas en chemin réservé aux trottinettes, vélo et planche à roulettes incompatibles avec les piétons .</p>
35 - 5 observations 35/1 35/2 35/3 35/4 35/5	<p><u>Cédric Paquin - 76840 Quevillon</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Actes de malveillance/Cohabitation/Concertation préalable/Coût</u> En tant que riverain je redoute d'être impacté négativement par ce projet à cause :</p> <p><u>Observation 35/1</u> D'une dégradation de l'environnement visuel lié à l'abattage d'arbres et à la pose d'une chaussée bitumée sur un sol actuellement enherbé.</p> <p><u>Observation 35/2</u> D'une augmentation des actes malveillants suite à la levée des barrières qui limitent aujourd'hui l'accès aux engins motorisés. En tant qu'habitant de Quevillon, je ne souscris pas au projet.</p> <p><u>Observation 35/3</u> <u>Voie destinée au cyclotourisme</u> D'abord, les bords de Seine ont une fréquentation conséquente de randonneurs, cavaliers et vététistes. En faisant une piste carrossable vous privez tous ces gens de leur spot pour faire une énième alternative de <u>voie destinée exclusivement au cyclotourisme</u>, cela au prix de dépenses excessives, d'abattage d'arbres par dizaines, et du gâchis d'un paysage et d'une quiétude en voie de disparition. La fréquentation gagnée compense t elle la fréquentation perdue ? Quelle formule a été employée pour le démontrer ?</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les bords de Seine sont fréquentés par randonneurs, cavaliers et vététistes. La création d'une piste carrossable pour le

	<ul style="list-style-type: none"> ● cyclotourisme priverait ces usagers de leur espace. ● Dépenses excessives, ● Abattage d'arbres et dégradation du paysage. ● Question sur la compensation entre fréquentation gagnée et perdue. ● Absence de formule démontrant cette compensation. <p>Observation 35/4 <u>La voie évite Saint-Martin-de-Boscherville</u> Par ailleurs, la boucle à cet endroit est loin des points d'intérêt , <u>ce n'est pas non plus le chemin le plus direct pour relier les villages et elle évite notamment très largement Saint Martin de Boscherville.</u> La cible est donc doublement ratée car on ne peut ni envisager cette voie verte comme un moyen de transport, ni comme profitant à l'essor du tourisme et de l'économie des villages.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La boucle est éloignée des points d'intérêt. ● Ce n'est pas le chemin le plus direct entre les villages. ● Elle évite largement Saint Martin de Boscherville. ● La voie verte échoue comme moyen de transport. ● Elle ne profite pas au tourisme et à l'économie des villages. <p>Observation 35/5 <u>Concertation préalable</u> Enfin, la naissance ex nihilo de ce projet (aucune discussion dans aucun conseil, municipal comme métropolitain) fait froid dans le dos quant au processus de prise de décisions. Quelle officine a eu le pouvoir de décider de ce projet, comment se fait-il qu'il n'ait jamais été évoqué dans les différents conseils et dès lors comment la métropole peut-elle nous rassurer quant à la régularité et à l'impartialité de cette décision ?</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Projet initié sans discussions préalables dans les conseils municipaux ou métropolitains. ● Inquiétudes sur le processus décisionnel et le pouvoir des officines. ● Absence de transparence et de communication sur le projet. ● Doutes sur la régularité et l'impartialité de la décision.
	<p>Réponse du responsable du projet : Observation 35/1 Les inquiétudes exprimées concernant une éventuelle dégradation du cadre paysager liée à l'abattage d'arbres ou à la pose d'un revêtement bitumé ont bien été prises en compte dans les études du projet. Concernant l'abattage des arbres, la phase d'avant-projet avait intégré les peupliers comme « potentiellement à abattre ».</p>

	<p>Suite à des mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 peupliers sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié.</p> <p>Concernant les autres surfaces végétales mentionnées dans l'étude d'impact, le travail d'optimisation du tracé se poursuit dans les prochaines phases du projet, en intégrant la séquence ERC (Eviter - Réduire - Compenser). Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire encore davantage les impacts sur le milieu naturel, et seront précisés au stade des études de projet détaillées et dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. De manière générale, les interventions resteront confinées à l'emprise actuelle, et toute coupe superflue sera évitée.</p> <p>Concernant les inquiétudes vis-à-vis de la pose d'une chaussée bitumée, il faut savoir que plus de 90 % du tracé réutilise des chemins déjà existants et anthropisés. Le choix de revêtement a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques.</p> <p>Un enrobé clair sera envisagé sur les sections de voie verte afin de mieux s'intégrer dans le paysage ;</p> <p>Sur les tronçons déjà routiers, un enrobé noir sera conservé ;</p> <p>Et un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que possible pour favoriser l'infiltration naturelle des eaux de pluie et limiter le ruissellement.</p> <p>Toutes ces modalités seront précisées lors des prochaines phases du projet.</p> <p>Sur le plan paysager, les études montrent que les impacts du projet sont globalement faibles à très modérés. Le tracé s'appuie sur des cheminements existants, ce qui permet de préserver la qualité des paysages tout en valorisant les points de vue sur la Seine et les milieux naturels traversés. Des mesures paysagères complémentaires sont prévues : maintien de la végétation en bord de berge, plantations d'essences locales, gestion raisonnée des talus et des espaces renaturés.</p> <p>En phase de travaux, une attention particulière sera portée au maintien des emprises dans leurs limites, afin d'éviter tout impact visuel ou écologique supplémentaire.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 35/2</u></p> <p>La Métropole ne nie pas que des actes malveillants puissent se produire dans des zones rurales. Néanmoins, la création d'une voie verte, aménagement a priori d'une vocation de balade, de découverte de la nature et de pratique sportive, un lien avec l'augmentation de ces actes de malveillance ne peut donc être établi. La Métropole a déjà réalisé plusieurs voies vertes en bord de Seine (Val de la Haye - Saint-Pierre de Manneville) ou non (Le Trait - Villers Ecalles) qui jouxtent des propriétés et aucun incident n'a été remonté à ce jour. Des dispositifs seront par ailleurs installés pour empêcher le passage des véhicules.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 35/3</u></p> <p>Actuellement le bord de Seine n'est pas accessible dans son intégralité aux cavaliers, voire aux randonneurs et vététistes compte tenu de la présence d'obstacles mis en place par certains riverains. Une piste carrossable est certes moins adaptée aux VTT et surtout aux cavaliers. Néanmoins, l'état actuel du chemin exclut bon nombre d'utilisateurs (Personne à mobilité réduite,</p>

	<p>cyclistes hors VTT,). Par ailleurs, cette voie verte n'est pas destinée uniquement aux cyclotouristes mais également à la population locale qui ne peut actuellement bénéficier d'aucun aménagement cyclable en site propre sur le secteur.</p> <p>Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.</p> <p>Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengueville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p> <p>L'ouverture de la voie verte au plus grand nombre laisse entrevoir une augmentation de la fréquentation de ce bord de Seine. L'absence de données sur la fréquentation actuelle du bord de Seine ne permet pas d'évaluer le gain de fréquentation mais le succès rencontré par les autres voies vertes réalisées sur le territoire de la Métropole et ailleurs ne laissent guère de doute sur le gain de fréquentation.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 35/4</u></p> <p>La voie verte ne passe pas à proximité immédiate des cœurs de village mais un jalonnement est prévu pour que les cyclotouristes puissent rejoindre les principaux points d'intérêt comme l'abbaye Saint-Georges par exemple ou les commerces locaux. Les cyclotouristes sont habitués à faire de longues distances et ne rechignent pas à faire quelques kilomètres supplémentaires pour se restaurer ou visiter un monument. Hormis le bord de Seine, il n'existe pas de voies apaisées susceptibles d'accueillir des cyclistes en toute sécurité. Le route départementale 67 relie les centres bourg mais l'emprise disponible ne permet pas d'y intégrer un aménagement cyclable en site propre.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 35/5</u></p> <p>Le projet d'aménagement a fait l'objet d'une large concertation dont l'objectif était de toucher le public le plus large</p>

	<p>possible. Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole chargé des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet.</p> <p>Au-delà de ces échanges avec les riverains, la Métropole a mis en place plusieurs modalités de concertation pour toucher le public le plus large possible :</p> <p>Une page dédiée à la démarche sur le site Internet « JeParticipe », permettant notamment le dépôt d'avis et de commentaires</p> <p>Deux réunions publiques les 15 et 18 mars 2024</p> <p>Une réunion avec les associations vélos le 19 septembre 2024</p> <p>Des rencontres avec les acteurs institutionnels</p> <p>Le projet de voie verte Duclair-Saint-Pierre-de-Manneville appartient au Réseau Interconnecté Vélo du plan Vélo 2035 qui a été adopté en conseil d'agglomération le 13 novembre 2023. Par ailleurs, la réalisation de ce projet a été approuvée à l'unanimité des élus présents lors du conseil métropolitain du 30 septembre 2024. De même, Les maires de Saint-Pierre-de-Manneville et Hénouville ont présenté à leur conseil municipal une motion de soutien à ce projet qui a été adoptée à l'unanimité des présents.</p>
	<p>Avis de la commissaire enquêtrice :</p> <p>Les réponses apportées par la Métropole sont claires en ce qui concerne les 5 observations de M. Cédric PAQUIN.</p> <p>Aucun commentaire particulier à ajouter.</p>
36	<p><u>Mathilde Riou - 76840 Quevillon</u></p> <p>Bonjour, nous avons hâte de pouvoir rejoindre Quevillon à Duclair à vélo avec nos enfants dans un espace sécurisé et agréable.</p>
37 - 8 observations 37/1 37/2 37/3 37/4 37/5 37/6 37/7 37/8	<p><u>Anonyme</u></p> <p><u>Thèmes : Mobilité/Bitume/Cavaliers/Handicap/Agriculteurs</u></p> <p>MOI PAS D'ACCORD - Je tiens à écrire à propos du chemin vert qui existe et qui ne le sera plus.</p> <p><u>Observation 37/1</u></p> <p><u>Mobilité</u></p> <p>Vous dites que vous souhaitez favoriser les déplacements quotidiens à vélo.</p> <p>Or, il n'y a pas d'entreprise entre Sahurs et Duclair. Il y a donc peu d'utilisateurs quotidiens.</p> <p>Vous prônez le désengorgement de voitures dans une zone où il y en a peu.</p> <p><u>Observation 37/2</u></p> <p><u>Problème des vélos avec VAE et trottinettes électriques</u></p>

Cette Zone bitumée risque de favoriser l'accès aux engins motorisés, là où un vélo passe, un scooter passe. Et aujourd'hui beaucoup de vélos étant électriques, au même titre que certaines trottinettes vont aussi vite que les scooters ils peuvent être dangereux surtout mélangées aux piétons et vélos(voir se qu'il se passe en ville :

1. Sont- ils considérés comme motorisés ?
2. Comment gérer ça ?
3. Les forces de polices et de gendarmerie, viendront-elles faire des contrôles sur ces voies ?

Vous souhaitez transformer une zone naturelle sensible, protégée par différents labels, réellement verte ,en une zone qui n'aura de vert que le nom.

Observation 37/3

Toutes ces raisons évoquées ne sont que de faux prétextes car :

1. Les vélos et VTT peuvent déjà passer et respecter la nature.
2. Ayant été cavalier , je peux vous assurer que, pour préserver les montures, les cavaliers font tout leur possible pour éviter les surfaces en dur (pierres, macadam, béton).
Si dans les Haras, les zones où sont montés les chevaux sont toujours en matériaux souples, il y a de bonnes raisons.(sabots, articulations..etc)

Observation 37/4

Handicap

Dans votre argumentaire, vous vous servez des handicapés. j'en fais partie aussi !

Nous préférons les milieux naturels réellement verts plutôt que le macadam qui chauffe les roues des fauteuils et nous. Notre but est de profiter des milieux naturels dans le prolongement des voies ,ça nous change du béton et du macadam de la ville ,et non pas de faire des kilomètres comme une personne non atteinte physiquement.

Observation 37/5

Gestion politique du handicap

Si vous voulez nous être utile, prenez cet argent, et faites de vrais aménagements en centre-ville pour que nous puissions accéder aux locaux administratifs, aux transports en commun, pour que nous puissions traverser la chaussée sans galérer avec les bordures de trottoir. Sans parler des places de parkings ,où le nombre est totalement insuffisant.

Observation 37/6

Agriculteurs

Les agriculteurs et éleveurs que vous citez exploitent ces terres depuis des décennies, voire plusieurs générations pour certains, je ne pense pas qu'ils aient besoin de macadam pour mieux vivre.

Observation 37/7

Biodiversité

Maintenant, parlons de la faune :

1. Les engins de travaux passeront par où ? quelle sera l'incidence sur les petits animaux de tous ces passages et retournement de terrain ?
2. En l'état de notre planète, c'est une hérésie totale de couper arbres et haies qui ont des décennies (voir siècles) et qui abritent tout un écosystème (chouettes, hiboux, piverts, rongeurs, insectes...). dont une bonne majorité sont protégés. Ils stabilisent le terrain, et aident à l'évacuation des eaux.
3. Les arbres apportent de l'ombre l'été, protègent de la pluie, coupent le vent et protègent les utilisateurs et les résidents. Ils sont importants dans la régulation climatique. Quel citoyen peut oublier cela ?

Observation 37/8

Hygiène

Parlons hygiène :

1. qu'est-il prévu le long de cette piste cyclable pour les « rejets divers » et déchets divers des utilisateurs.
2. Des toilettes sont-elles prévues près des aires de pique-nique ?
3. Les risques sont plus grands de retrouver des déchets sauvages le long de cette voie « verte » alors que jusqu'à présent les bords de seine sont épargnés par tout cela.

En conclusion :

Tous les sites exceptionnels doivent se mériter, ce qui permet de les préserver.

Et là, vous avez la chance d'en avoir un ! Mais avec un projet comme celui-là, vous allez le détruire.

Vous allez nuire à la vie de la faune, de la flore et de certains riverains qui ont fait ce choix de vivre dans ces lieux avec toutes les contraintes qu'ils impliquent.

Les riverains et les amateurs de la vie, de la nature souhaitent garder le chemin de berge naturel avec des promeneurs / randonneurs, des cavaliers, des vététistes et cyclistes amoureux de cette nature sauvage .

Si ces chemins de berge, pour ceux qui existent déjà, étaient mieux entretenus dans leur état actuel, et les droits de passages respectés, ils seraient davantage praticables. Pas besoin de macadam, de couper les arbres et les haies. Les pratiquant à l'occasion, je sais de quoi je parle.

Résumé global de toutes les observations émises:

- La zone bitumée pourrait faciliter l'accès aux engins motorisés.
- Les vélos électriques et trottinettes rapides posent des risques pour les piétons et cyclistes. Questions sur la classification de ces engins comme motorisés.
- Problème de gestion et de contrôle par les forces de l'ordre.
- Transformation d'une zone naturelle protégée en une zone urbanisée.
- Les sites exceptionnels doivent être préservés et mérités.
- Le projet risque de détruire un site naturel, affectant la faune, la flore et les riverains.
- Améliorer l'entretien des chemins existants et respecter les droits de passage suffirait.

	<ul style="list-style-type: none"> • Pas besoin de bitumer, couper les arbres ou les haies.
	Réponse du responsable du projet aux 8 observations émises par .. anonyme
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/1</u> Les déplacements quotidiens ne concernent pas uniquement les trajets domicile-travail. Par ailleurs, il existe de nombreuses activités à Duclair qui peuvent générer des déplacements à vélo. La base nautique d'Hénouville est également un lieu où les habitants des villages et villes environnants peuvent se rendre à vélo.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/2</u> La voie verte est réservée aux modes non motorisés, conformément à l'article R.110-2 du Code de la route. (Hors exception pour les engins agricoles et les riverains sur des linéaires limités) Sont autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les vélos traditionnels et à assistance électrique (VAE) dont l'assistance s'arrête à 25 km/h, • les piétons, rollers, joggeurs, • les personnes à mobilité réduite, • les cavaliers lorsque la cohabitation le permet. <p>Les scooters, speed-bikes et trottinettes motorisées puissantes sont interdits. Des dispositifs physiques anti-motorisés limiteront tout passage d'engins motorisés non autorisés.</p>



Barrières pivotantes - implantées le long de la voie



Barrière pivotante pour fermer certains accès à la voie

Réponse du responsable du projet :

Observation 37/3

La circulation des cyclistes et des cavaliers est interdite sur le chemin de halage conformément à la servitude de marchepieds. Techniquement, seuls les VTT peuvent aujourd'hui circuler sur le bord de Seine sans trop de problèmes si l'on excepte les zones de barrages installées par certains riverains. Les autres vélos ne peuvent circuler que sur certaines sections. Concernant les cavaliers, il est vrai que les revêtements « en dur » sont nettement moins adaptés. Il est néanmoins prévu d'aménager des accotements enherbés lorsque les emprises le permettent. Pour ces derniers, si globalement le revêtement peut être moins favorable, en revanche, à terme, ils pourront circuler sur une plus grande partie de l'itinéraire.

Réponse du responsable du projet :

Observation 37/4

L'accessibilité universelle est une obligation légale et un principe d'équité : la voie verte doit être praticable par tous, y compris les personnes à mobilité réduite.

Le revêtement lisse et régulier permet la circulation des fauteuils, des poussettes et des vélos adaptés, sans obstacle ni orniérage.

Cela n'empêche pas la présence de nature, car :
la végétation environnante sera maintenue ;

	<p>l'expérience de nature et de calme reste au coeur du projet. L'objectif n'est donc pas de "bétonner la nature", mais de rendre la nature accessible à tous, sans exclusion.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/5</u> Tous les projets d'aménagements d'espaces publics menées en centre-ville et ailleurs se doivent de respecter la réglementation en vigueur sur l'accessibilité des personnes handicapées. La Métropole ne déroge pas à cette règle même si elle est consciente qu'il y a un retard à rattraper après plusieurs décennies d'aménagements qui ont précédé la législation en la matière.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/6</u> Le projet respectera les activités agricoles. Un revêtement en enrobé de la voie verte n'aura aucune incidence sur leur activité. Pour évaluer les conséquences de la voie verte sur les activités des agriculteurs, il convient de se référer à la section existante de la voie verte entre Sahurs et Saint-pierre de Manneville. Si les agriculteurs étaient inquiets durant les études sur la conduite de leurs activités et la cohabitation avec les usagers de la voie verte, aucun incident n'a été déploré depuis sa mise en service en 2013.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/7</u> Les travaux de la voie verte ont été pensés pour limiter au maximum leurs impacts sur la faune, la flore et les paysages traversés. Concernant le passage des engins de chantier, il sera strictement limité aux zones prévues pour les travaux. Conformément à la mesure R3 (Limitation / adaptation de l'emprise travaux) de l'étude d'impact, les emprises seront délimitées précisément (par des grilles notamment) afin d'éviter tout débordement vers les milieux naturels voisins. Les engins utiliseront uniquement les pistes et chemins existants, même si cela implique des détours, pour éviter la création de nouvelles voies et réduire les dérangements pour la faune. Cette disposition est complétée par la mesure R4 (Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier), qui impose de limiter la circulation hors des zones prévues et de réduire la vitesse à 20 km/h maximum sur la zone des travaux. Ces règles visent à limiter le bruit, les vibrations et les risques de collision avec la petite faune. Des panneaux temporaires rappelleront ces consignes sur le terrain. Les zones de stockage et de base-vie seront limitées à quelques emplacements soigneusement choisis pour préserver les habitats sensibles et éviter les zones humides. Sur la grande majorité du tracé, les travaux resteront confinés à une bande d'environ 5 mètres, correspondant à l'emprise</p>

	<p>actuelle. Cela garantit une bonne maîtrise de l'occupation du sol et limite les perturbations pour les petits animaux. S'agissant des arbres et haies, aucun abattage massif n'est prévu. Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement considérés comme « potentiellement à abattre », seront conservés après que des mesures précises aient été effectuées sur le terrain. Aucun arbre à fort enjeu écologique ni arbre situé en Espace Boisé Classé (EBC) ne sera coupé. Le projet a été optimisé pour éviter les abattages autant que possible, et les tracés seront encore affinés en phase PRO (prochaine phase plus précise du projet) pour réduire davantage les impacts.</p> <p>Enfin, la séquence ERC (Éviter - Réduire - Compenser) guide l'ensemble du projet. Cela signifie que les interventions cherchent d'abord à éviter les impacts, puis à les réduire, et, si nécessaire, à compenser. Ainsi, le tracé du projet a été optimisé pour éviter les zones à fort enjeu paysager et écologique, la phase de chantier est encadrée par plusieurs mesures (adaptation des horaires de chantier, du calendrier d'interventions, limitations des emprises du projet, dispositif préventif de lutte contre les pollutions et les nuisances lumineuses...) et des mesures d'accompagnement complètent toutes ces mesures, comme la création de mares pour les amphibiens ou de pierriers pour les reptiles...)</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet :</u> <u>Observation 37/8</u> L'aménagement prévoit l'installation de bacs de collecte des déchets au niveau des accès à la voie verte pour permettre une collecte lors des tournées de ramassage des ordures ménagères. Certaines aires de repos étant installées à distance de voies de circulation routière pour répondre aux problématiques de nuisances, celles-ci ne seront pas équipées de corbeilles. Sur ces aires de repos seront installés des panneaux d'information et de sensibilisation à l'environnement afin de rediriger les usagers vers les points de collectes. Il n'est pas prévu d'installer des toilettes sur ce tracé en plus de ceux installés récemment à Duclair et ceux qui existent à La Bouille. Les contraintes fortes d'exploitation font qu'il est difficile de multiplier ce genre d'équipements. L'augmentation de la fréquentation du bord de Seine génèra automatiquement un risque plus important de déchets « sauvages » néanmoins, des actions de communication seront menées pour inciter les usagers à diminuer leurs déchets et à les emporter avec eux.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Rien à ajouter aux réponses du responsable du projet qui sont détaillées et claires et répondent aux 8 observations formulées par le contributeur.</p>
38	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Abattage des arbres</u> AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE VERTE EN RIVE DROITE DE LA SEINE</p>

	Il est anti-écologique d'abattre des peupliers centenaires pour bétonner une voie verte qui est déjà accessible aux piétons et aux VTT.
39	<p><u>Gauvin Jacqueline - 41150 Valloire Sur Cissé</u> <u>Thèmes : Abattage arbres/Inondations/Bitume</u></p> <p>Depuis des années , nous allons au gîte du Ronceray . Nous apprécions ce chemin de berge du Ronceray , avec ses peupliers , il faut être assassin pour couper ces arbres, ça enlèverait tout le cachet de cette propriété .Quelles belles balades pour se ressourcer , agréable, tranquille, chant des oiseaux, les petits animaux , la faune sauvage. Si les arbres ont été plantés, c'étaient pour une bonne cause, les anciens savaient ce qu'ils faisaient , les racines renforçaient la berge. La Seine risquera de passer sous la berge dans les années à venir , ce sera la catastrophe. Avec le bitume , l'eau ne s'infiltrera pas , le réchauffement climatique qu'en faites-vous? Les engins pour faire les travaux auront besoin de plus de 3 mètres de large, quels dégâts feront-ils, ce sera affreux ! Le coût , c'est aberrant, je pense que cet argent peut servir à autre chose. J'espère que ce projet n'aboutira pas.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appréciation du gîte du Ronceray et de son environnement naturel. • Importance des peupliers pour le charme et la stabilité de la berge. • Inquiétude face à la coupe des arbres et aux conséquences sur l'écosystème. • Risque d'érosion de la berge par la Seine. • Critique des projets d'aménagement avec du bitume et des engins lourds. • Préoccupation concernant le réchauffement climatique. • Opposition au projet en raison de son coût et de ses impacts négatifs.
40	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Coût/Sécurité/Entretien/Bilan de la concertation</u></p> <p>Consternant. C'est sur le chemin de berge du Ronceray que j'ai appris à faire du vélo il y a 30 ans... Et c'est toujours parfaitement praticable en l'état... Le peuplier qui habitait ma cabane d'enfance va y passer lui aussi... Mes parents ont reçu une note d'expropriation sans plus d'informations, c'est l'équivalent de 7 à 8 mètres de large de moins, ils sont bouleversés. Tous les arbres vont y passer. Un projet d'utilité publique ? Vraiment ?</p>

	<p>Partout nous devons nous serrer la ceinture, les budgets sont serrés, et voilà que ce projet de plusieurs millions est lancé... C'est complètement irresponsable. L'utilité publique ce n'est pas plutôt les aménagements de voirie dans les bourgs ? Devant les écoles ? ... (Il y a enfin un trottoir devant l'école de Quevillon ou toujours pas?)</p> <p>Quand je pense que c'est juste pour le bon plaisir d'une poignée de cyclistes du dimanche...</p> <p>Côté sécuritaire, depuis toujours de nombreux jeunes viennent en scooter et font des soirées près du phare. Ce n'est pas spécialement gênant vu que le chemin est impraticable pour eux. Mais avec une piste de jeu bétonné j'imagine bien comment ça va tourner... On va en retrouver un dans la seine dans peu de temps.</p> <p>Qui va gérer l'entretien ? Avec les inondations fréquentes, il va falloir prévoir un budget annuel pour les rénovations. Et vu l'entretien actuel des berges, avec des troncs de végétation épais comme mon bras, j'ai des doutes.</p> <p>Un dernier mot sur la méthode, aucune prise de contact direct avec les riverains, aucune tentative de médiation. Pire, certains élus font même de l'intox, le commentaire du maire XXXXXXXX qui sous-entend que les riverains auraient planté des arbres sur le chemin.. bravo... Il suffit de faire un tour sur le terrain pour se rendre compte que c'est complètement faux. Super projet de vivre ensemble en perspective... Ça promet une belle cohabitation entre promeneurs et riverains !!</p> <p>Je suis évidemment contre. C'est affligeant.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perte de 7 à 8 mètres de terrain, arbres abattus. • Critique du projet jugé irresponsable et coûteux, questionnement sur son utilité publique. • Préoccupations sécuritaires avec la nouvelle piste bétonnée, risque d'accidents. • Doutes sur l'entretien futur, surtout avec les inondations fréquentes. • Absence de communication et médiation avec les riverains, désinformation par certains élus. • Opposition au projet, jugé affligeant et nuisible à la cohabitation entre promeneurs et riverains.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution :</u></p> <p>Les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte. Cette emprise de 5 m est définie d'une part pour réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part pour permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.</p> <p>Concernant l'abattage des arbres, la phase d'avant-projet avait intégré les peupliers comme « potentiellement à abattre ». Suite à des mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 peupliers sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié.</p> <p>Concernant les autres surfaces végétales mentionnées dans l'étude d'impact, le travail d'optimisation du tracé se poursuit dans les prochaines phases du projet, en intégrant la séquence ERC (Eviter - Réduire - Compenser). Ces ajustements</p>

	<p>permettront d'éviter ou de réduire encore davantage les impacts sur le milieu naturel, et seront précisés au stade des études de projet détaillées et dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. De manière générale, les interventions resteront confinées à l'emprise actuelle, et toute coupe superflue sera évitée.</p> <p>Ce projet n'est pas destiné à une « poignée de cyclistes du dimanche » mais se veut ouvert à tous types d'utilisateurs qu'ils s'agissent de cyclotouristes ou d'habitants des communes environnantes. Lors des réunions publiques organisées à Hénouville et Saint-Pierre de Varengeville, il est apparu que la majorité des participants à cette concertation s'est avérée favorable, voire pour certains enthousiastes, au projet même si des pistes d'améliorations ont été proposées.</p> <p>Si les inquiétudes sur les risques d'incivilités sont légitimes, elles ne sont pas pour autant vérifiées. Sur les autres voies vertes créées par la Métropole, nous n'avons pas relevé d'accidents impliquant la chute d'un scooter ou autres modes de transports dans la Seine ou autre. Il n'est pas possible d'affirmer qu'il n'y aura aucun engin motorisé sur cette voie verte, mais au vu de l'expérience sur les autres aménagements de ce type sur le territoire métropolitain, ce phénomène reste relativement marginal.</p> <p>D'une manière générale, la Métropole Rouen Normandie sera responsable de l'entretien de la voie verte et de ses accotements tandis que le Syndicat Mixte de Gestion de la Seine Normande (SMGSN) aura la gestion du système d'endiguement et de ses équipements.</p> <p>La gestion de la remise en état post-crue s'intègre dans cette gouvernance, ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lors d'une crue, l'accès aux voies inondées sera interdit et la circulation sera redirigée vers des voies accessibles. • Après chaque crue, un diagnostic d'état du linéaire sera réalisé, • Les nettoyages post-crue (dépôts, sédiments, embâcles) seront intégrés au plan d'entretien annuel de l'aménagement <p>Le projet d'aménagement a fait l'objet d'une large concertation dont l'objectif était de toucher le public le plus large possible. Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole en charge des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice.</u> Le responsable du projet a répondu à l'ensemble de la contribution. Aucun commentaire supplémentaire.</p>
<p>41 - Association 6 sujets</p>	<p>Association SRPE : Seine Riverains Protection Environnement (Association ayant pour objet la préservation de bords de Seine naturels sur les communes de Saint Martin-de-Boscherville et Quevillon)</p>

d'observation	<p>Thème : “Mémoire sauvegarde du chemin de berge du Ronceray”</p> <p>Nous vous prions de trouver ci joint le mémoire que nous avons préparé en opposition au projet de voie verte sur les chemins de berge de Quevillon à Saint Martin de Boscherville.</p> <p>Bien cordialement, L'association Seine Riverains Protection Environnement.</p> <p> MEMOIRE SAUVEGARDE DU CHEMIN DE BERGE.zip</p> <p>Information complémentaire concernant les documents transmis : ceux-ci ont été également apportés à la commissaire enquêtrice par M. Cédric PAQUIN lors de la permanence de Saint-Pierre-de-Manneville le 22 septembre 2025. Ces documents papier.</p> <p>Le mémoire contient 15 annexes qui sont répertoriés en page 16 dudit mémoire.</p> <p>Contenu du mémoire :</p> <p>(Note de la commissaire enquêtrice :</p> <p>De part sa lecture, on trouvera les thèmes suivants et en gras les problématiques exposées - Chapitres 4 et 5 du mémoire notamment.</p> <p>1 - Présentation de l'association</p> <p>2 - Le projet et sa localisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est indiqué que le projet de piste cyclable concerne la liaison de Saint-Pierre-de-Manneville à Duclair en longeant les bords de Seine. Il est prévu de reprendre les chemins de halages existants dans les différentes communes. Il reprend également le chemin de berge entre Quevillon et Saint-Martin-de-Boscherville. <p>Ce mémoire concerne plus spécifiquement cette partie du projet au droit du lieu-dit LE RONCERAY.</p> <p>3 - Historique</p> <p>4 - Inconvénients et Problématiques</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Administratifs et juridiques (problématique : concertation préalable) ; b) Economie et tourisme : <ul style="list-style-type: none"> i) Economie, ii) Tourisme et développement du territoire ; c) Intérêt en termes de transports ; d) Sécurité des utilisateurs, des riverains du site : <ul style="list-style-type: none"> i) Sécurité des utilisations : (problématique : Inondations) ; ii) Sécurité des riverains : (problématique : Suppression des barrières qui limitent la taille des cycles - réalisation de parkings donc rassemblements indésirables - dépôt sauvages d'ordures - Plan de gestion des risques inondations) ; iii) Sécurité du site : (problématique : entretien des berges) ;
---------------	--

	<p>e) Impacts environnementaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Impacts écologiques ; ii) Impacts climatiques ; iii) Impacts paysager, patrimonial et culturel ; <p>5 - Analyse du mémoire en réponse de la MRAe (problématique : abattage des arbres.....)</p> <p>6 - Synthèse :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Administratif et juridique, 2) Economie et tourisme, 3) Sécurité, 4) Environnement. <p>7 - Impact en images</p> <p>8 - Tracés alternatifs</p> <p>9 - Annexes (15 annexes répertoriées)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● l'annexe 13 : Pétition organisée lors du week-end de l'Armada en 2023 - 487 signatures -
	<p><u>Réponse du responsable du projet au mémoire présentée par l'Association Seine Riverains Protection Environnement Concertation préalable :</u></p> <p>Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole chargé des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet.</p> <p>Au-delà de ces échanges avec les riverains, la Métropole a mis en place plusieurs modalités de concertation pour toucher le public le plus large possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Une page dédiée à la démarche sur le site Internet « JeParticipe », permettant notamment le dépôt d'avis et de commentaires ● Deux réunions publiques les 15 et 18 mars 2024 ● Une réunion avec les associations vélos le 19 septembre 2024 ● Des rencontres avec les acteurs institutionnels <p>Les objectifs et les modalités de cette concertation sont exposés dans la pièce G du dossier d'étude d'impact.</p> <p>Concernant plus précisément les riverains, une synthèse des échanges a été décrite en toute transparence dans cette même pièce de l'étude d'impact.</p>

A noter que le mémoire en opposition de l'association SRPE intègre un courrier du maire de Jumièges en opposition au projet de la Seine à Vélo n'ayant pas de lien avec le projet de voie verte entre Saint Pierre de Manneville et Duclair. Au contraire, le projet est soutenu par l'ensemble des élus des communes traversées.

Impacts environnementaux :

• **« Imperméabilisation d'environ 70 000 m² »**

Les surfaces d'impact chiffrées à l'AVP correspondent à des estimations provisoires. En réalité, le projet repose majoritairement sur la réutilisation de chemins existants. Plus de 90% du projet reprend des chemins de halage ou déjà anthropisés et ne créent pas d'emprise nouvelle. Seules deux sections localisées (7.3% du tracé) nécessitent un élargissement ponctuel à une route classique.

• **« Destruction de centaines d'arbres / alignements de peupliers »**

L'étude d'impact quantifiait initialement 32 peupliers « potentiellement à abattre ». Ces éléments ont été réexaminés sur site : la Métropole a confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact identifié à cet endroit.

Globalement, le projet reprend exclusivement des cheminements existants, et aucun abattage n'est prévu dessus.

Tous les Espaces Boisés Classés seront conservés : aucune coupe d'arbres dans les EBC n'est prévue à ce stade.

Pour les autres boisements, le travail d'optimisation du tracé se poursuit avec la phase PRO en cours, en intégrant la séquence ERC. Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire davantage l'abattage des arbres et donc les impacts sur le milieu naturel.

• **Impacts écologiques (faune / flore / zones humides)**

Zones humides :

L'étude évalue la surface impactée à environ 0,405 ha. Ces impacts sont discontinus, ponctuels (bordures de chemins, aires de stationnement) et représentent une part très faible des zones humides présentes sur l'aire d'étude. La méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (ONEMA/AFB) sera utilisée pour dimensionner les mesures compensatoires éventuelles, conformément au SDAGE. Des revêtements drainants et une limitation des emprises limiteront les effets.

Espèces et habitats :

L'étude Rainette recense de nombreux taxons et identifie les enjeux. Aucun impact brut « fort » n'a été retenu : les incidences jugées « moyennes » font l'objet de mesures ERC. En phase chantier, des mesures concrètes seront appliquées : interventions hors périodes sensibles (nidification, reproduction, hibernation), limitation stricte des emprises et zones de stockage, adaptation des circulations des engins, création éventuelle de refuges (pierriers) ou mares pour compenser/renforcer les habitats. Ces mesures ramènent les enjeux évalués à un niveau résiduel « faible ».

• **Influence sur le fonctionnement hydraulique et risque d'inondation**

Le tracé ne crée pas de remblais significatifs et suit le profil naturel du terrain. Le projet a été conçu pour rester submersible et réversible et pour ne pas réduire les capacités d'expansion des crues. Des études hydrauliques complémentaires seront

menées en phase d'autorisation environnementale afin de vérifier l'absence d'aggravation du risque et d'ajuster les dispositions techniques (revêtement, profil, ouvrages de berge) si nécessaire. Enfin, sur les tronçons de digue où l'infiltration pourrait compromettre la stabilité, des solutions non drainantes seront retenues. Ces précautions garantissent que le projet ne compromette pas la fonction « zone tampon » des berges.

- **Impacts climatiques et paysagers**

Les arbres et la végétation jouent effectivement un rôle climatique et paysager important. Le projet a donc été conçu pour limiter les pertes végétales et préserver les éléments paysagers remarquables : maintien d'alignements quand cela est possible (peupliers conservés, aucun abattage en Espaces Boisés Classés), limitation des coupes, plantation d'essences locales en compensation et mesures paysagères (accotements enherbés, revêtement clair, intégration des haltes). L'évaluation paysagère conclut à des impacts en général faibles à très modérés, et propose des préconisations (éviter abattage inutile, préserver enracinement, privilégier revêtements perméables sur aires de repos). Toutes ces mesures seront précisées lors de la phase PRO du projet.

Sécurité des utilisateurs, des riverains et du site :

Les infrastructures auront la double fonction de digue et de route ou de voie verte en fonction des secteurs avec deux gestionnaires différents assurant la sécurité. Comme cela a été le cas pour la section entre Saint Pierre de Manneville et Val de la Haye, une convention de superposition d'affectations sera rédigée afin de répartir les missions des deux gestionnaires en termes de surveillance des ouvrages, de l'entretien courant, de maintenance et de gros entretien établissant ainsi les responsabilités de chacun.

D'une manière générale, la Métropole Rouen Normandie sera responsable des voiries et de ses accotements (compris les voies vertes et pistes cyclables) tandis que le SMGSN aura la gestion du système d'endiguement et de ses équipements.

La gestion de la remise en état post-crue s'intègre dans cette gouvernance, ainsi :

- Lors d'une crue, l'accès aux voies inondées sera interdit et la circulation sera redirigée vers des voies accessibles.
- Après chaque crue, un diagnostic d'état du linéaire sera réalisé,
- Les nettoyages post-crue (dépôts, sédiments, embâcles) seront intégrés au plan d'entretien annuel de l'aménagement

Afin d'éviter l'accès des engins motorisés à la voie verte et ainsi sécuriser les utilisateurs de la voie verte et les riverains, des dispositifs anti-accès motorisés seront installés :



Barrières pivotantes - implantées le long de la voie



Barrière pivotante pour fermer certains accès à la voie

L'aménagement prévoit également l'installation de bacs de collecte des déchets au niveau des accès à la voie verte pour permettre une collecte lors des tournées de ramassage des ordures ménagères.

Certaines aires de repos étant installées à distance de voies de circulation routière pour répondre aux problématiques de nuisances, celles-ci ne seront pas équipées de corbeilles. Sur ces aires de repos seront installés des panneaux d'information et de sensibilisation à l'environnement afin de rediriger les usagers vers les points de collectes.

Proposition de tracés alternatifs :

Le dossier d'enquête publique intègre une analyse des variantes de tracé sur la base des critères déplacement, environnement, foncier, sécurité et tourisme. L'utilisation de chemins existants permettant de limiter l'anthropisation du site et permettant d'éviter les zones humides présentes en nombre sur le secteur a été un critère prédominant dans le choix des variantes retenues.

Economie du projet

Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.

Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengeville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en

	<p>étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p> <p>D'une manière générale, les coûts des aménagements cyclables doivent être mis en regard des économies qu'ils génèrent en matière de santé publique, de coûts de déplacements, et d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, s'agissant d'une voie verte de type « véloroutes », plusieurs études ont mis en évidence l'importance des retombées économiques du tourisme à vélo. A l'échelle nationale, les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 milliards d'euros, soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme. Ces impacts économiques bénéficient largement aux territoires : en 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Ils atteignent plus de 100 millions d'euros/an sur la Vélodyssée. La dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Si la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre de Manneville n'a pas la notoriété d'un aménagement tel que « La Loire à vélo », il est fort à parier qu'elle attirera de nombreux cyclotouristes.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Réponse très détaillée de la part du responsable du projet qui n'amène aucun commentaire supplémentaire de ma part.</p>
42	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Sécurité/Cavaliers/Inondations</u> <u>VOIX VERTE RIVE DROITE DE LA SEINE -</u> Connaissant très bien le lieu du conflit pour venir voir mes amis, je vous expose les conflits que vous risquez de rencontrer que nous vivants à La Coulée Verte aménagée dans les Pyrénées pour le Vélo a rapidement évolué. L'arrivée des rollers, trottinettes, les familles accompagnant leurs enfants, les bébés dans les poucettes et les chiens en liberté qui courent après tous les sportifs roulants Adultes-enfants provoquent des chutes. Les mercredis et week-ends ressemblent aux Champs-Élysées.</p>

	<p>Quelles protections seront envisagées pour ne pas finir côté Seine chez vous. Secours par bateau où en passant chez les propriétaires ? Vous avez également 2 centres équestres proches. Les balades cheval viendront peut être s'ajouter au plaisir des promenades....!!!Les débordements de la Seine ne devraient pas disparaître avec les dérèglements climatiques. Que se passera t'il pour la sécurité des familles ? Peut-être des barques le long du rivage.....L'aménagement des gîtes à 200 mètres de la Seine ont été interdits pour risque d'inondations , mais pas pour les promeneurs. La belle végétation qui recouvre les méandres des bords de Seine disparaîtra pour faire de la place.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Risques de chutes et accidents dus à la cohabitation de différents usagers (sportifs, familles, animaux). ● Problèmes de sécurité accrus les mercredis et week-ends. ● Proximité de centres équestres pouvant ajouter des chevaux aux promenades. ● Inquiétudes concernant les débordements de la Seine et les impacts du changement climatique. ● Interdiction d'aménager des gîtes à proximité de la Seine en raison des risques d'inondation. ● Menace sur la végétation des bords de Seine pour faire place aux aménagements.
43	<p><u>François Morizet - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Thème : Avis général à l'attention des décideurs</u> VOIE VERTE RIVE DROITE DE LA SEINE ENTRE ST PIERRE DE MANNEVILLE ET DUCLAIR Bravo Messieurs les maires de l'agglomération porteurs de ce projet.En tant que riverain du bord de Seine, nous devons pallier vos carences à votre doctrine de déplacement doux. Mettre tout le monde à vélo pour circuler librement, sans règle, quelle idée géniale quitte à traverser des propriétés privées, quitte à ignorer le rapport environnemental de la DREAL détaillant " les impacts notables sur l'environnement et la santé humaine",quitte à "oublier" la loi pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages du 8/8/2016 (sous la présidence de M. Hollande) Elle inscrit le principe de non régression selon lequel la protection de l'environnement ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, quitte à faire des promesses solennelles en réunion publique de n'abattre aucun arbre, quitte à interdire un gîte au motif du danger d'inondation et placer des personnes dans le même risque, quitte à penser que l'argent n'est pas votre problème. Génial de vendre l'idée d'une voie verte pour faire une route. La rive actuelle a été créée aussi pour permettre le passage des pompiers et ambulances si avarie de cargo , péniche sur la Seine. Il faudrait décaisser profondément une terre végétale pour reconstruire une route ..et les aires de stationnement .. et les aires de pique-nique. Dans ce projet déraisonnable au flou artistique bien rodé comme confondre chemin de halage et chemin de berge, comme augmenter insidieusement l'emprise de 5m à 10m , est-ce que le budget va aussi doubler ? A l'évidence , avoir une idée ce n'est pas avoir raison.</p> <p>Résumé :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Opposition à l'idée de favoriser le vélo au détriment de la propriété privée et de l'environnement. • Ignorance des lois environnementales et des promesses publiques. • Risques d'inondation, • Détournement du concept de voie verte pour construire une route. • Problèmes liés à la sécurité et à l'infrastructure existante. • Confusion et manque de clarté dans le projet, avec des augmentations de budget possibles.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution :</u></p> <p>Le projet de voie verte n'a pas pour objet de transformer la berge en route, mais de réhabiliter un chemin de halage existant. Il s'agit d'un aménagement léger, sans fondations profondes ni terrassements importants réalisé sur une largeur de 3 mètres conforme aux besoins des circulations douces, sans bordures, trottoirs ou caniveaux.</p> <p>Comme l'indique le code de l'environnement, une voie verte est un « aménagement en site propre réservé à la circulation des piétons, des cyclistes, des rollers, des personnes à mobilité réduite (PMR), et parfois des cavaliers. Elle est interdite aux véhicules motorisés (sauf services d'entretien et secours) ». Le projet respecte cette définition. En aucun cas, il s'agit de construire une route mais un espace de convivialité permettant au plus grand nombre de pratiquer une mobilité douce. L'aménagement proposé respecte en outre les recommandations du cahier des charges du développement des véloroutes édité par « Vélos et Territoires » avec le soutien du Ministère de la transition écologique et de la cohésion du territoire.</p> <p>Le projet est pleinement conforme à la loi n°2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, et applique la séquence ERC (Éviter - Réduire - Compenser) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éviter : réutilisation d'un chemin existant, limitation des travaux en berge, maintien des haies et arbres ; • Réduire : revêtement drainant, gestion écologique des abords, signalétique discrète ; • Compenser : replantation d'essences locales lorsque des coupes ponctuelles sont nécessaires. <p>Aucun abattage massif n'est prévu ; seuls quelques sujets isolés, malades ou menaçant la sécurité des usagers, seront retirés avec compensation à l'identique.</p> <p>En cas de déclaration d'utilité publique du projet, celui-ci sera ensuite soumis à autorisation environnementale conformément aux exigences réglementaires.</p> <p>L'élargissement des emprises de 5m à 10m est proposé afin d'une part réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement. Ainsi, aucun projet déraisonnable n'est envisagé.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u></p> <p>Tout est dit dans la réponse du responsable du projet. Rien de plus à ajouter.</p>

44	<p><u>Pascal Laniepce - 76530 Yville-sur-Seine</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Coût/Inondations</u> OPPOSITION À UN PROJET CONSTERNANT -Ce projet est consternant à plus d'un titre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour l'environnement: Remplacer des peupliers centenaires très sains par du bitume est une hérésie. Viabiliser un paysage sauvage et naturel tout autant. - gaspillage de l'argent des travailleurs: Il fait double emploi. Il est possible de relier Sahurs à Duclair sans quitter le bord de Seine et en profitant de ce magnifique paysage sans dépenser un centime d'argent public donc du contribuable. Il suffit de se rendre de Sahurs à La Bouille par le bac, longer la Seine sur la route existante jusqu'à Berville et reprendre le bac pour Duclair. Cette voie est déjà très utilisée par les cyclistes. - inondabilité : favoriser en bitumant l'occupation par des promeneurs d'une zone classée inondable est irresponsable - inutilité : ce trajet faisant double emploi et mal pratique sera peu utilisé. Qualifier ce projet anti-écologique de «voie verte» est une provocation mensongère.
45	<p><u>Denis Pollier - 71640 Givry</u> <u>Thème : Goudronnage Chemin du Ronceray</u> Je suis opposé à ce projet inutile pour profiter des promenades en bord de Seine et coûteux 9 M€). Nous n'avons plus les moyens de financer ce genre de lubie dont je ne vois vraiment pas le bénéfice. Arrêtez cette folie !</p>
46	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Bitumage</u> EN 2025 LE BITUME NE FAIT PLUS RÊVER PERSONNE Si l'on demandait à des enfants de dessiner une jolie voie pour se balader à vélo, il y a peu de chances que cette voie soit le fruit d'entreprises de terrassement, de travaux publics, et de camions gorgés de bitume en fusion... Non, définitivement non, une voie VERTE ne peut être faite de bitume NOIR. Ça s'entend, non? Bien entendu je suis fermement opposé à ce projet destructeur.</p>
47	<p><u>David Oger - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thèmes : Artificialisation des sols/abattage des arbres/coût</u> <u>PROJET D'AMÉNAGEMENT VOIE VERTE</u> Je suis opposé à la création d'une piste cyclable bitumée pour différentes raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'artificialisation des sols, alors que les bords de Seine sont régulièrement inondés, est une aberration, - des dizaines d'arbres seront sacrifiés pour ce projet (surprenant pour une zone « Natura 2000 »),

	<ul style="list-style-type: none"> - l'utilité d'une voie cyclable coûteuse, probablement inutilisée par les cyclistes et qui risque de se dégrader rapidement, reste à prouver. <p>L'argent public doit être utilisé à bon escient et dépensé dans des projets d'utilité publique (puisque financés par le contribuable)... et non dans des projets inutiles, inadaptés et répondant à des critères purement dogmatiques.</p>
48	<p>Chloe - 76240 Le Mesnil-Esnard Thèmes : Imperméabilisation des sols/Travaux/Coût OPPOSITION AU PROJET DE CRÉATION D'UNE VOIE VERTE (SECTEUR DU RONCERAY) Par ma contribution, je tiens à exposer mon opposition à un projet de création d'une voie verte le long de la Seine pour de multiples raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - écologiques d'abord pour un projet qui se situe justement sur un site classé Natura 2000 dont la raison première est d'éviter toute artificialisation des sols. La mise en œuvre d'une voie en enrobé de 3m de large entraîne une imperméabilisation des sols contraire aux engagements pris de lutte contre l'artificialisation. Quid des crues régulières de la Seine ? - Les travaux risquent en outre de mettre en péril la stabilité des berges ... assurée jusqu'à présent par un alignement de peupliers dont la beauté paysagère est une vraie identité de ce lieu par ailleurs ! - C'est une atteinte au patrimoine paysager. - financières également puisque ce projet est coûteux (très coûteux) et peu responsable en temps de contraintes budgétaires des collectivités. Quid de l'utilité publique d'un tel projet versus les coûts engagés ? <p>Au vu de ces éléments objectifs et de bon sens, je m'oppose à un tel projet qui présente à mes yeux plus de risques et d'impacts négatifs que de bénéfices !</p>
49	<p>Anonyme Thèmes : 32 peupliers NON À L'ÉCOLOGIE DE PRINCIPE, OUI À L'ÉCOLOGIE DU BONS SENS M. Le Président de la Métropole, Halte à l'inconséquence ! Savez vous qu'une rangée de 32 peupliers en bord de Seine, que vos conseillers veulent faire abattre, absorbent 6,4 M3 d'eau par jour ? Nos ancêtres le savaient et les ont implantés là pour réguler les inondations en bordure de seine. Je suis cycliste au quotidien, mais doit-on arrêter de réfléchir pour satisfaire à l'injonction d'aligner des chiffres et des kilomètres de voies cyclables pour satisfaire aux statistiques des métropoles ? Et qui entretiendrait ces pistes qui deviendraient vite aussi impraticables à vélo que nos rues ?</p>

50	<p><u>Hervé Bellier - 76840 Saint-Martin-De-Boscherville</u> <u>Thème : Abattage de 32 peupliers/Coût</u> PROJET DE DESTRUCTION ENVIRONNEMENTAL "Ou passe l'homme, la nature trépassé!" Encore une belle démonstration en voulant dénaturer les bord de Seine pour permettre le passage de quelques vélos, le dimanche et à la belle saison! Quoi de plus agréable que d'emprunter le chemin existant que l'on peut encore appeler " de randonnée" à l'abri de grands arbres embellissant les bords de Seine. Professionnel du bâtiment, l'aspect environnemental est désormais une notion essentielle dans l'acte de construire. je ne comprends pas comment on peut laisser faire ce projet, qui en plus du coût pour les contribuables, ne respecte aucune règle environnementale en abattant 32 peupliers pour réaliser une route en enrobé qui ne sera de plus jamais entretenu!</p>
51	<p><u>David Leguillon - 76840 Saint-Martin-De-Boscherville</u> <u>Thème : Bétonnage/bitume</u> VOIE VERTE Stop au béton et bitume</p>
52	<p><u>Anne Michel - 76160 Préaux</u> <u>Thèmes : Protection des berges</u> PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE EN BITUME LE LONG DE LA SEINE Qui osera nommer et emprunter une voie verte en bord de Seine alors qu'en l'état, la pratique du vélo et de la marche est déjà bien aisée et que sa réalisation se sera faite au détriment de la protection des berges aux aléas climatiques par des arbres bien ancrés et un sol bien consolidé au fil des décennies ? Les aléas climatiques de ces dernières semaines montrent toute la fragilité des aménagements. L'intensité annoncée des crues du fleuve ne laissera pas le temps à la nature de se consolider sur la bonne échelle de temps. La voie en bitume finira rapidement à l'eau et deviendra impraticable. Il est urgent de laisser le chemin de berge en l'état avec ses arbres qui le longent et le maintiennent. Tout en comblant les promeneurs en période de canicule.</p>
53	<p><u>Catherine Hecquet - 76000 ROUEN</u> <u>Thèmes : Bitumage/Saccage des peupliers</u> AMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE BERGERAC DU RONCERAY. Non au bitume sur le chemin de berge du Ronceray et au saccage des peupliers ! Respectons la Nature et l'écologie en 2025 ! Quel paradoxe de vouloir bitumer la campagne et végétaliser Rouen</p>

	!C'est incompréhensible !
54	<p><u>Solène Meysselle - 75000 PARIS</u> <u>Thème : Abattage des peupliers en zone natura 2000</u> MERCY DE LAISSER CES JOLIS ARBRES VIVRE LEUR VIE PAISIBLEMENT. Quelle merveilleuse idée que de pouvoir s'exprimer librement et ainsi de pouvoir vous faire part de mon profond désaccord quant à ce projet qui, à mon sens, n'en est pas un. Projet coûteux et au plus haut point inutile et aberrant. Détruire des peupliers en zone NATURA 2000 sous couvert d'une envie d'asseoir une pseudo politique écologique. Merci d'abandonner cette (nulle) idée et de vous concentrer sur d'autres urgences</p>
55	<p><u>Harry Kabela - 27590 Pitres</u> <u>Thèmes : Projet contre nature/Goudronnage</u> Je suis contre ce projet pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Ce projet est contre nature, - Non productif, - Mettre du goudron sur une zone inondable lors des crues de la seine est juste impensable. - Et pas conforme aux normes de cette zone. </p>
56	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Bitumage</u> Dans un contexte économique difficile, des évènements climatiques plus importants liés au réchauffement, quelle idée de dépenser des millions d'euros pour couper des arbres, et "déposer un rouleau" de bitume ! On végétalise les centres villes et on bitume les "espaces verts" !La folie des hommes n'a pas de limites...</p>
57	<p><u>Mathilde MARIE - 76240 Bihorel</u> <u>Thèmes : Bitumage/Enlèvement d'arbres et buissons/Risques de crues - inondations, affaissement....</u> Le projet m'interroge dans sa pertinence notamment l'impact de la création d'une voie bitumée sur l'écosystème actuel des berges. La modification des berges et l'enlèvement d'arbres et buissons ne peut être que nocif pour les espèces déjà présentes. Par ailleurs se pose également l'impact de ces modifications face aux événements météorologiques de plus en plus fréquents (forte pluie avec ses conséquences comme les risques de crues). Le bénéfice de ces modifications risquent d'entraîner une majoration des catastrophes naturelles (inondations, affaissement, ...).</p>

	Ces enjeux écologiques semblent peu pris en compte, ce qui pose pourtant question pour la réalisation d'un tel projet.
58	<p><u>Michèle Laniepce - 76530 Yville-sur-Seine</u> <u>Thèmes : Abattage de peupliers/Bitumisation/Biodiversité Zone Natura 2000</u> AVIS NÉGATIF SUR LE PROJET DE VOIE VERTE « BITUMÉ »</p> <p>La Métropole de Rouen Normandie dont le président est le maire de Rouen a un projet « voie verte » qui prévoit de détruire des haies et des arbres en zone inondable . Ce projet est incohérent car l' abattage de peupliers ,qui a eux seuls , absorbent une grande quantité d' eau, favorise les inondations dans une zone déjà classée inondable. La bitumisation de cette voie imperméabilise les berges et entraîne une moindre infiltration de l' eau . De plus ce projet, qui se situe dans une zone classée Natura 2000 va dénaturer le paysage et agresser la faune et la flore existantes . Ce projet est aussi incohérent de la part de la métropole: Il favorise la bitumisation sur le chemin de halage , alors que dans Rouen intra muros ,dont le maire est le président de la métropole,une politique de renaturation « Rouen naturellement » et végétalisation consiste à enlever le bitume pour replanter des arbres.</p>
59 -	<p><u>Matthieu Bloch - 06000 Nice</u> <u>Thèmes : 50 peupliers/Voies vertes à Rouen existent déjà</u></p> <p>Pour avoir séjourné cet été une semaine aux pieds de ces 50 peupliers, il paraît inconcevable d'abattre ce patrimoine végétal pour permettre le passage des vélos. La priorité devrait être plutôt consacrée à la sauvegarde d'un tel ensemble, et les voies vertes/cyclables sont déjà existantes par ailleurs, permettant de relier Rouen à l'embouchure de la Seine en pédalant loin des axes routiers majeurs.</p>
60	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Suppression de la végétation/Voie bitumée/Coût</u></p> <p>Peut-on parler de voie VERTE quand on supprime la végétation et que l'on trace une voie bitumée, c'est une voie NOIRE!! J'appelle cela une atteinte, une destruction de la nature et des paysages normands. Cette zone est classée Natura 2000 et il serait possible de détruire les haies, les arbres et de tracer une voie bitumée pour quelques cyclistes ou trottinettes! Je m'interroge.... Il existe actuellement un chemin accessible, en herbe, respectueux de la nature, des animaux et des habitants qui vivent dans le secteur. Ce chemin permet aux promeneurs de profiter sans stress de ce bord de Seine magnifique, tant célébré par les Impressionnistes.</p>

	<p>La végétation en bord de Seine a de multiples fonctions que n'aurons pas cette voie bitumée: héberger des animaux , les arbres et haies existantes ont une mission de protection des berges, de retarder les crues qui seront de plus en plus fréquentes (cf rapport du Giec), d'absorption du Co2, etc...</p> <p>Le coût d'un tel projet en termes d'investissements et d'entretien (surtout après les crues très probables) est excessif pour le contribuable pour une utilisation qui sera limitée.</p> <p>Les promeneurs et vrais amoureux de la nature n'ont pas envie de se promener sur une voie bitumée, mais sur des chemins y compris bon nombre de cyclistes respectueux... Il existe déjà le long de la Seine (aussi bien rive droite que rive gauche) des zones de routes bitumées, et puis il y a à quelques centaines de mètres du bord de Seine, des routes peu fréquentées passant dans de jolis villages avec des manoirs. L'intérêt est de montrer et varier les paysages pour les cyclistes, et ne pas chercher à tout prix à dénaturer les zones préservées, de surcroit zones Natura 2000.</p> <p>Je ne parviens décidément pas à comprendre un tel projet destructeur des espaces de vie.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Critique de la transformation d'une zone naturelle en voie bitumée, qualifiée de "voie noire". ● Inquiétude pour la destruction de la nature et des paysages normands, notamment dans une zone classée Natura 2000. ● Existence d'un chemin en herbe respectueux de l'environnement, apprécié par les promeneurs. ● Importance de la végétation pour la faune, la protection des berges, et l'absorption de CO2. ● Coût élevé du projet pour les contribuables, avec une utilisation limitée. ● Préférence des promeneurs et cyclistes pour des chemins naturels plutôt que bitumés. ● Existence de routes bitumées et alternatives à proximité, sans besoin de dénaturer les zones protégées. ● Incompréhension face à un projet jugé destructeur pour les espaces de vie.
61	<p><u>André Fouché - 76300 Sotteville les Rouen</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/bitumage/Coût</u></p> <p>Ce projet est stupide à plus d'un titre ce chemin de halage est déjà utilisé par des randonneurs et des cyclistes pourquoi vouloir abattre des arbres, bitumer, perturber l'écosystème, sans compter le coût faramineux d'un tel projet pour le confort de quelques cyclistes je ne vois pas où est l'utilité publique dans ce projet ! Quand bien même l'Europe finance il convient de rappeler que l' Europe c'est aussi notre argent et qu'il pourrait être utilisé pour des actions plus importantes</p>
62	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Non écologique/Coût</u></p> <p>Projet inutile, inondable et contre nature</p> <p>Projet absolument pas écologique et d'un coût monstrueux pour le contribuable. Dans une logique de calme et de tranquillité sur ce chemin et afin de conserver la faune et flore locale il est impensable d'y bâtir un chemin goudronné. Passants et vélos</p>

	peuvent actuellement très bien passer le long de la voie sans aucun dérangement.
63	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Plan vélo métropole 2035</u> <u>Une voie verte : on voit rouge !</u></p> <p>Rouler à vélo veut-il dire désormais marcher sur la tête ? C'est pourtant ce qu'inspire la gabegie financière de ce projet de 10.8 M€ TTC destinés à pouvoir éventuellement satisfaire une poignée de cyclistes habitant sur le parcours des 15 km envisagés et qu'il faut rechercher parmi les 10 à 12 000 habitants des villages concernés. Une poignée seulement car si l'on s'en réfère au plan VÉLO MÉTROPOLE 2035, celui-ci ne semble pas espérer en zone rurale plus de 5% de la part modale de déplacement à vélo à l'horizon 2035. Rapportés aux potentiels 12 000 habitants concernés, ces vélocipédistes potentiels qui jusqu'alors ne demandaient rien ne représentent pas plus d'une goutte d'eau dans la seine. Le tissu d'incohérence de ce projet ne s'arrête pas là. Le plan VÉLO 2035 établi en 2023 nous indique une contribution de la métropole de 15 M€HT par an de 2021 à 2026 pour un coût total de 108 M€ TTC et un nombre total de 450 kilomètres de pistes dont 196 km restant à réaliser soit un coût moyen de 240 000 € TTC par km. 10.8 M€ pour 15 Km c'est 720 000 € TTC par Km; soit 3 fois plus que le coût moyen Européen comme l'indique le Plan VÉLO 2035. Rapporté à la poignée de cyclistes concernés, c'est à se demander s'il n'est pas préférable tout de suite de leur mettre en partage quelques véhicules électriques qui préserveront à la fois l'environnement et nos finances. Car le fond du problème se situe bien là : A qui risque de profiter ce suicide budgétaire ? A -t-on factuellement mesuré le nombre d'usagers qui auraient le privilège d'emprunter une piste en or ? Par ailleurs, rien n'est dit non plus sur le coût annuel d'entretien d'un tel ouvrage. Le plan vélo 2035 annonce glorieusement un coût total d'investissement de 36€ TTC par an par habitant -et cela pendant 6 ans - pour chacun des 510000 habitants qui composent la métropole : Le plan VELO 2035 coûterait donc 216 € TTC / hab au total. Les 490 000 habitants non concernés par ces 15 km de piste sont-ils prêts à dépenser chacun 22€ TTC, soit 10% du coût total, pour ces 15 km qui ne représentent qu'à peine 3% du réseau imaginé et que la plupart n'emprunteront jamais ? Ces 15 km représentent une gabegie financière au profit d'une idéologie qui ne se pose même pas la question ni du bien commun ni de l'outrance de la dépense. Il est urgent de stopper ce projet toxique et tous ces petits vélos dans la tête de ceux qui veulent l'imposer.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de piste cyclable de 10.8 M€ pour 15 km est jugé excessif et incohérent et ne bénéficierait qu'à une poignée de cyclistes parmi les 10 à 12 000 habitants concernés.

	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût par km (720 000 €) est trois fois supérieur à la moyenne européenne. • Le projet est critiqué pour son manque de rentabilité et d'impact environnemental. • Les 490 000 habitants non concernés par ces pistes doivent contribuer financièrement sans en bénéficier. • Le projet est perçu comme une gabegie financière et idéologique, sans considération pour le bien commun.
	<p>Réponse du responsable du projet :</p> <p>Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.</p> <p>Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengeville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le coût estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p> <p>Il est à signaler également que des subventions seront recherchées auprès des partenaires habituels, Europe, Etat, Région Normandie et Département de la Seine Maritime qui ont largement contribué à financer les aménagements cyclables réalisés ces dernières années sur le territoire métropolitain.</p> <p>Il est à signaler également que des subventions seront recherchées auprès des partenaires habituels, Europe, Etat, Région Normandie et Département de la Seine Maritime qui ont largement contribué à financer les aménagements cyclables réalisés ces dernières années sur le territoire métropolitain.</p> <p>La « rentabilité » d'un tel aménagement public se mesure en termes de services rendus à la population et, notamment pour les voies vertes à vocation touristique, en termes de retombées économiques. D'une manière générale, les coûts des aménagements cyclables doivent être mis en regard des économies qu'ils génèrent en matière de santé publique, de coûts de déplacements, et d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, s'agissant d'une voie verte de type « véloroutes », plusieurs</p>

	<p>études ont mis en évidence l'importance des retombées économiques du tourisme à vélo. A l'échelle nationale, les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 milliards d'euros soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme. Ces impacts économiques bénéficient largement aux territoires : en 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Ils atteignent plus de 100 millions d'euros/an sur la Vélodyssée. La dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Si la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre de Manneville n'a pas la notoriété d'un aménagement tel que « La Loire à vélo », il est fort à parier qu'elle attirera de nombreux cyclotouristes d'autant plus qu'elle sera connectée à La Seine à Vélo dont le tracé est déjà existant.</p>
	<p>Avis de la commissaire enquêtrice : Réponse très complète - aucun commentaire supplémentaire.</p>
64	<p><u>Tine Nengo - 06000 Nice</u> <u>Thème : Abattage arbres</u> <u>Contre la voie verte.</u> Ce projet est absolument insensé. Comment qualifier une voie verte en saccageant ce qui est vert ? arbres, buissons, haies, herbes, rasés pour bétonner !! XXXXXXXX</p>
	<p>Commentaire de la commissaire enquêtrice sur le XXXX : la phrase a été enlevée : propos vulgaires.</p>
65	<p><u>Claudy Eudeline - 76950 Les Grandes Ventes</u> <u>Thèmes : Bitumage/Arbres</u> Non à ce projet Mais cette voie est déjà une voie verte des piétons et des vélos y circulent tous les jours. Alors pourquoi vouloir bitumer, couper des arbres etc ? pour vous faire passer pour des écologistes mais c'est tout le contraire. Etre écolo c'est respecter la nature, pas la détériorer !!!</p>
66	<p><u>Dominique Michalot - 76140 Le Petit Quevilly</u> <u>Thème : Entrave grave à l'exercice de la chasse conventionnée</u> <u>Contribution traitée dans le cadre du thème global de la chasse -</u></p>
67	<p><u>Sylvain - 76240 Bonsecours</u> <u>Thème : Vous avez-dit verte ??????</u></p>

	<p>Les voies sur berge sont déjà ouvertes au public, chacun peut s’y promener sans que cela ne coûte 1 centime au contribuable car les riverains entretiennent les lieux !! Alors, s’il vous plaît, laissez les lieux dans leur authenticité !! C’est aussi ***** que de dire que vous voudriez bitumer un GR !</p> <p>Et franchement, est ce le moment de dépenser de telles sommes ? Ces fonds ne pourraient-ils pas servir à rénover des routes ? à entretenir les berges ? Il doit y avoir mille façons de mieux investir cet argent si vous pensez qu’actuellement vous en avez trop !? C’est un projet déplacé voir honteux, indigne, pensé par des gens qui pensent faire « écolo » avec de tels projets mais qui ne sont que des marionnettes politiques voulant se faire remarquer.</p>
	<p>Commentaire de la commissaire enquêtrice : ***** : mot modéré par la plateforme du registre numérique</p>
68	<p><u>Marie-Paule Issartelle - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thèmes : Biodiversité/ZPS/ZNIEFF</u> Je suis opposée à l'aménagement de la voie verte dans une zone Natura 2000, ZPS et ZNIEFF Il serait dommage de dénaturer le paysage authentique par une voie de passage bitumée. Celle-ci risque de détruire les racines des arbres et de mettre en péril la végétation spécifique des bords de Seine.</p>
69 - 6 observations 69/1 69/2 69/3 69/4 69/5 69/6	<p><u>Valérie Dartinet - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Thèmes : Bitumisation/Imperméabilisation des sols/Abattage arbres et des haies dans une zone natura 2000/Coût/Zone inondable/Règles et usage du libre passage</u></p> <p><u>Une “Voie verte qui est noire” !</u> Je suis riveraine et je ne comprends pas l'utilité de ce projet de « bitumisation » du chemin de berge entre la zone de la grande vase à Quevillon et Hénouville. Je suis donc contre ce projet tel qu'il est énoncé, de son tracé et de l'imperméabilisation des sols.</p> <p><u>Observation 69/1</u> Le projet parle de chemin de halage, or le chemin de bord de seine après la zone de la grande vase à Quevillon, en remontant vers Duclair, jusqu’à au moins la chaussée Saint Georges, n’est pas un chemin de halage, mais un chemin de contre halage soumis à une servitude de marche pieds. Ce projet, tel qu’il est formulé, témoigne d’une méconnaissance de la zone et de ses particularités.</p> <p><u>Observation 69/2</u> L’Imperméabilisation des sols, la coupe des haies et des arbres sur ce tronçon en zone humide, zone Natura 2000 et zone de protection de la Faune et de la Flore sont des atteintes aux lois qui régissent ces labels. D’autant que les enquêtes sur les incidences environnementales n’ont pas été réalisées sérieusement jusqu’à présent (elles ne figurent dans aucun rapport),</p>

alors qu'elles sont un prérequis à tout projet d'urbanisation dans ces zones protégées.
Quel est le rapport coût/ bénéfiques ? Le projet est annoncé autour de 10,8 millions d'euros TTC. Cette voie bitumée exclurait les marcheurs, vététistes et cavaliers pour uniquement des vélos qui peuvent déjà passer. Quel sens a tout cela ?

Observation 69/3

Nous sommes dans une zone inondable, conçue pour « absorber » l'eau lors de la conjonction de forts indices de marée et de pluies soutenues entraînant des débordements. Cela est possible du fait de drains, et d'une végétation appropriée comme les saules et les peupliers...

Cela fonctionne bien aujourd'hui, en l'état actuel des terrains. Les maisons des riverains sont épargnées des eaux lors des débordements, et l'eau drainée vers les marais.

Quelles incidences sur les risques d'inondation aurait cette modification des terrains ?

Pas de recherche approfondie mentionnée dans le projet.

Quelles seraient les incidences de l'imperméabilisation des sols sur cet écosystème fragile ?

Le projet ne mentionne aucune recherche approfondie.

Cette question intéresse tout le monde et non pas seulement les riverains car La zone concernée est une zone tampon, « absorbant l'eau » afin de protéger les villes en amont.

Quel sens ce projet coûteux a, alors que les prévisions des risques d'inondations annoncent dans moins de 30 ans que cette zone soit sous les eaux de façon plus régulière, et plus forte compte tenu de la montée des eaux ? cf l'article ci-joint.

Observation 69/4

Le projet exproprie des riverains sur une bande de 10 mètres linéaires depuis le bord de seine alors que le projet en nécessite 4. Pour permettre cela, le chemin de contre halage devient ici un chemin de halage sur le papier.

Pour notre terrain, cela entraîne l'abattage de 32 peupliers jouant un rôle important dans cet écosystème.

Abattre des arbres pour bitumer, Un comble dans une zone naturelle protégée !

Ils nous protègent des vents violents. Même en leur présence, volières et serres légères sont balayées et broyées (nous avons essayé !)

Ils ralentissent l'écoulement de l'eau lors des débordements, laissant ainsi le temps aux drains de faire leur travail.

Ils protègent utilisateurs et riverains des rayons du soleil et jouent un rôle important dans la régulation de la température. Les usagers sont nombreux à faire une halte sous leur feuillage.

Ils stabilisent la berge.

Ils abritent de nombreux oiseaux diurnes et nocturnes, écureuils, insectes...

Observation 69/5

Le chemin de berge existe déjà sur ce tronçon, il est déjà praticable à vélo et largement emprunté par ceux-ci. Il serait encore plus accessible si les instances qui le gèrent veillent au respect de L'entretien du chemin : l'entretien des sols, la tonte et taille des végétaux, le remblaiement des trous sont négligés.

Observation 69/6

Règles et usages sur le libre passage :

Les usages évoluent vers la circulation des vélos, alors que historiquement, la circulation des vélos était interdite sur ces berges, en témoigne le courrier du port autonome de 1992 qui autorisait la pause de barrières. Les cadenas avaient été fournis par le service compétent du port autonome. Seul un passage pour les piétons devait être laissé.

Il semble que tacitement, cela évolue sans que les nouvelles règles aient été annoncées aux riverains. La société évolue, et c'est la vie.

Avec ce projet, sur le chemin de contre halage, Nous passons ici légalement à « seuls les piétons sont autorisés » à une piste cyclable imperméable excluant les amateurs de randonnée qui fuient le bitume. Quel paradoxe !

Pour la plupart, nous pratiquons nous aussi du vélo et serions désireux que ces voies soient davantage praticables. Mais cela peut se faire sans imperméabilisation des sols, sans coupe d'arbre et de haie.

Ce projet ne tient absolument pas compte des réalités économiques, des réalités climatiques, et des réalités liées à la particularité du terrain en zone humide, inondable et Natura 2000.

Il est dispendieux et démesuré. Quel est le budget prévu pour l'entretien ? car ici, les sols bougent beaucoup entre les débordements et les trous qui se creusent spontanément.

Afin d'améliorer la circulation des vélos et de permettre aux marcheurs et cavaliers de continuer à fouler ce chemin, il serait suffisant d'entretenir l'existant et de peut-être supprimer les barrières intermédiaires en laissant les barrières aux extrémités afin de protéger la zone d'intrusion d'engins divers.

Le véritable enjeu, dans les décennies à venir, n'est pas la création d'une piste cyclable, mais les risques budgétaires et les risques liés à la montée du niveau de la mer qui impactera toute la vallée de la seine jusqu'à Rouen. Les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) préconisent de ne pas imperméabiliser les sols. Dépenser autant d'argent pour satisfaire quelques personnes n'est absolument pas la priorité de la période que nous vivons.

Une piste cyclable bitumée sous l'eau ne sert à rien !

Résumé global pour toutes les observations émises :

- Le projet concerne un chemin de halage.
- Le chemin mentionné n'est pas un chemin de halage mais un chemin de contre halage.
- Transformation du chemin de contre halage en chemin de halage.
- Il est soumis à une servitude de marche pieds.
- Le projet montre une méconnaissance de la zone et de ses particularités.
- Le projet de piste cyclable est critiqué pour son impact environnemental, notamment l'imperméabilisation des sols et la coupe d'arbres.
- Expropriation de riverains sur 10 mètres, projet nécessitant 4 mètres.
- Abattage de 32 peupliers, impact écologique négatif.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Les peupliers protègent contre vents violents, stabilisent la berge, ralentissent l'écoulement de l'eau, régulent la température. ● Les peupliers abritent la faune locale (oiseaux, écureuils, insectes). ● Le projet ne prend pas en compte les réalités économiques, climatiques et la particularité du terrain en zone humide et inondable. ● Historiquement, la circulation des vélos était interdite sur les berges, avec des barrières autorisées en 1992- Seul un passage pour piétons était prévu. ● Les règles évoluent tacitement pour permettre la circulation des vélos sans annonce officielle aux riverains. ● Le projet actuel transforme le chemin en une piste cyclable, excluant les randonneurs. ● Le projet est jugé dispendieux et démesuré, avec des préoccupations sur le budget d'entretien. ● Il est suggéré d'entretenir l'existant et de supprimer certaines barrières pour améliorer la circulation sans grands travaux. ● Les risques budgétaires et la montée du niveau de la mer sont considérés comme des enjeux plus importants. ● Les plans de gestion des risques d'inondation recommandent de ne pas imperméabiliser les sols. <ul style="list-style-type: none"> ■ ARTICLE LA VALLEE DE SEINE FACE AUX RISQUES D'INNONDATION.pdf
	<p>Réponse du responsable du projet aux observations de Mme Dartinet.</p> <p><u>Observation 69/1</u></p> <p>L'aménagement de la voie verte a été réfléchi de manière à ne pas être qualifié de « bitumisation » linéaire des berges. Sur la portion Quevillon-Hénouville, il s'agit avant tout de réutiliser le chemin existant, avec un revêtement adapté pouvant être un enrobé perméable quand cela est possible, permettant l'infiltration des eaux pluviales et limitant les phénomènes de ruissellement. En effet, le choix de revêtement, a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. ● Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c'est déjà le cas actuellement. ● Aussi, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. <p>Ce choix technique permettra d'assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.</p>

Observation 69/2

Les études environnementales ont bien été réalisées dans le cadre du projet et ont permis de caractériser précisément les milieux naturels concernés (zones humides, sites Natura 2000, zones d'intérêt écologique, haies et boisements). Ces études figurent dans le rapport d'étude d'impact, joint au dossier soumis à l'enquête publique, et ont été examinées par l'autorité environnementale, qui a rendu un avis.

Concernant les zones Natura 2000, le projet a fait l'objet d'une évaluation spécifique des incidences, validée par les services compétents. Cette évaluation a conclu à l'absence d'impact significatif sur les habitats et les espèces protégées. Les éventuelles perturbations seront ponctuelles et temporaires, principalement durant la phase de travaux, et ont fait l'objet de mesures ERC (éviter, réduire, compenser) présentées dans l'étude d'impact.

Concernant les zones humides, l'étude évalue la surface impactée à environ 0,405 ha. Ces impacts sont discontinus, ponctuels (bordures de chemins, aires de stationnement) et représentent une part très faible des zones humides présentes sur l'aire d'étude. La méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (ONEMA/AFB) sera utilisée pour dimensionner les mesures compensatoires éventuelles, conformément au SDAGE. Des revêtements drainants et une limitation des emprises limiteront les effets.

Concernant les autres zonages environnementaux identifiés par l'étude d'impact (PNR, ZNIEFF, EBC), le projet reste compatible avec leurs objectifs de préservation : il emprunte majoritairement des chemins existants, limite toute artificialisation nouvelle, ne prévoit aucun abattage dans les EBC et veille à préserver les continuités écologiques et paysagères.

La coupe de haie et d'arbre sera limitée au maximum, en application de la séquence ERC. Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme « potentiellement à abattre », seront finalement conservés. Aucun arbre à fort enjeu écologique ni situé dans un Espace Boisé Classé (EBC) ne sera concerné. L'objectif du projet est « d'éviter la destruction d'habitats et d'individus d'espèces à enjeux, ainsi que de corridors de déplacement favorables à la faune. » Pour cela, le tracé est optimisé pour éviter les coupes et préserver les haies et alignements existants. Ce tracé précis sera présenté lors des prochaines phases du projet.

Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.

Observation 69/3

Le tracé de la voie verte se situe effectivement dans une zone reconnue comme inondable par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Ce risque a été pleinement pris en compte dès la conception du projet.

Le projet ne modifie pas le fonctionnement hydraulique actuel de la zone. La piste suivra le terrain naturel, sans remblai significatif, et restera entièrement submersible en cas de crue. Elle ne constitue donc pas un obstacle à l'écoulement des eaux

et ne réduit pas la capacité naturelle d'expansion des crues. Des échanges techniques ont été menés avec les services de l'État (DDTM) et le gestionnaire du système d'endiguement afin de garantir cette compatibilité. Des études hydrauliques complémentaires seront par ailleurs réalisées lors de la phase d'autorisation environnementale pour vérifier l'absence de tout sur-aléa en cas d'événement exceptionnel.

Le choix du revêtement du projet a été réfléchi en accord avec les problématiques d'inondations. Le revêtement sera un enrobé roulant, garantissant la sécurité, le confort et la durabilité nécessaires à un usage cyclable régulier, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le choix du matériau et du liant sera adapté aux contraintes hydrauliques locales. Ainsi, un revêtement perméable sera privilégié afin de répondre aux enjeux de perméabilité des sols. Cependant, sur certains tronçons, l'infiltration ne sera pas privilégiée techniquement, ce sera le cas sur les sections de digues afin d'éviter tout risque de déstabilisation de celles-ci

La piste sera bordée, sur tout ou partie de son linéaire, d'accotements enherbés. Ces bandes végétalisées assureront plusieurs fonctions :

- Infiltration complémentaire des eaux de ruissellement,
- Intégration paysagère de l'aménagement,
- Et limitation de l'effet d'imperméabilisation globale du projet.

Ainsi, le projet ne remet pas en cause le rôle tampon de la zone ni sa capacité à absorber les eaux en période de crue.

Observation 69/4

En effet, dans un contexte de changement climatique, la préservation des arbres et de leur rôle est essentielle. C'est pourquoi le projet a été optimisé afin de préserver au maximum le patrimoine arboré existant. Sur la quasi-totalité du tracé, les travaux resteront confinés à une emprise d'environ 5 mètres de large, correspondant aux chemins actuels, sans extension notable. Les zones de chantier temporaires seront très limitées et implantées de manière à réduire les impacts sur l'environnement et les nuisances pour les riverains.

Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme potentiellement concernés, ont fait l'objet d'une analyse fine sur site. Ces arbres se trouvent à une distance suffisante de la tête de berge, permettant la réalisation de la voie verte sans abattage. Leur alignement sera donc conservé, supprimant ainsi l'impact initialement envisagé et répondant directement à la préoccupation du public. Tous les arbres implantés dans les Espaces Boisés Classés, que traverse le projet, seront conservés. Pour tous les autres éléments boisés, le travail d'optimisation du tracé se poursuit avec la phase PRO en cours, en intégrant la séquence ERC. Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire davantage l'abattage des arbres et donc les impacts sur le milieu naturel.

Les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, coté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte, portant l'emprise totale entre 8 et 9 mètres en fonction des secteurs. L'élargissement de cette emprise est proposé afin d'une part réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture)

	<p>dans le cadre de l'aménagement.</p> <p><u>Observation 69/5</u> Le chemin de berges n'est praticable que par les piétons et les VTT et officiellement les vélos sont interdits à la circulation sur le chemin de contre halage. La voie verte doit permettre de toucher un public beaucoup plus large y compris les personnes à mobilité réduite et d'offrir un itinéraire continu, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en raison du défaut d'entretien de certains secteurs et des obstacles mis en place par certains riverains.</p> <p><u>Observation 69/6</u> Concernant la qualification du chemin, l'étude d'impact (page 234), conformément au PLUi de Rouen Métropole mentionne bien que la section en rive droite de la Seine relève de la servitude EL3, qui combine à la fois la servitude de halage (7,80 m) et la servitude de marchepied (3,25 m). Ces servitudes s'appliquent sur les propriétés riveraines des cours d'eau domaniaux et interdisent toute appropriation privative, toute clôture ou plantation dans les bandes concernées. Conformément aux exigences de la servitude EL3, la circulation cyclable est actuellement interdite sur le chemin de halage et dans les emprises de servitude de halage et de marchepied. L'aménagement d'une voie verte sur un chemin de halage ou de contre-halage doit donc faire l'objet d'une autorisation d'Haropa pour permettre la circulation des cyclistes. Cette autorisation prend la forme d'une convention de superposition d'affectation décrivant les usages autorisés, les modalités d'entretien et les mesures de sécurité à mettre en œuvre. Le chemin de halage étant en partie sur des digues, la convention de superposition d'affectation intégrera également les besoins d'exploitation du Syndicat Mixte de Gestion de la Seine Normande (SMGSN). De plus, le chemin de halage traversant des propriétés privées, la réalisation de la voie verte sur le chemin de halage nécessite l'autorisation des propriétaires par le biais d'une convention de servitude de passage ou la maîtrise foncière de ces emprises.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Je considère que toutes les observations émises par Mme DARTINET ont fait l'objet d'une réponse complète et précise. Je n'ai rien à ajouter.</p>
<p>70 - 1 observation/ Suggestion Association AF3V</p>	<p><u>Association AF3V - 76000 ROUEN</u> <u>Thème : Suggestion dispositif anti-accès motorisé/Signalétique rétrécissement de chaussée</u> <u>Association : Association Française pour le développement de Véloroutes et des Voies Vertes : AF3V</u></p> <p><u>Note de la commissaire enquêtrice : ci-dessous la copie complète de la PJ jointe à la contribution</u></p> <p><u>Pour une Voie Verte ambitieuse et cohérente entre Saint Pierre de Manneville et Duclair.</u></p>

“En tant que déléguée de l’itinéraire la Seine à Vélo et présidente de l’AF3V (Association Française pour le développement de Véloroutes et des Voies Vertes), j’apporte mon soutien plein et entier à la réalisation de la deuxième tranche de la Voie Verte entre Saint Pierre de Manneville et Duclair.

Depuis son inauguration en 2016, le tronçon reliant Rouen à Saint Pierre de Manneville a démontré son utilité. Il est désormais essentiel de prolonger ce linéaire jusqu’à Duclair, afin de créer une continuité vers la voie verte du Trait d’un côté, et celle de Villers-Ecalles de l’autre. Ce prolongement s’inscrit dans une logique territoriale évidente et dans une vision globale du réseau cyclable métropolitain.

Un projet structurant pour la sécurité, le cadre de vie et le tourisme.

Cette infrastructure répond à des enjeux cruciaux :

- *Sécurité : elle offrira un itinéraire protégé aux cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, rollers et autres usagers non motorisés.*
- *Valorisation du territoire : elle mettra en lumière le patrimoine naturel et historique tout en dynamisant le tourisme local.*
- *Cohérence territoriale : elle s’intègre pleinement dans le plan vélo de la Métropole Rouen Normandie (La Métro à Vélo 2035) et dans les ambitions du département de la Seine-Maritime.*

Un maillon essentiel du réseau cyclable métropolitain

L’itinéraire Seine à Vélo constitue l’axe principal du réseau cyclable métropolitain, reliant Saint Pierre lès Elbeuf au Trait. Le projet de Véloroute des Abbayes, auquel cette section contribue, renforce cette colonne vertébrale en aménageant les deux rives de la Seine de manière sécurisée pour tous les usagers non motorisés. Si ces aménagements ont une vocation touristique, ils répondent aussi aux besoins de mobilité quotidienne des habitants.

Un bénéfice direct pour les communes traversées et une valorisation des territoires ruraux

Les communes concernées (Saint Pierre de Manneville, Quevillon, Saint Martin de Boscherville, Hénouville, Saint Pierre de Varengueville et Duclair) bénéficieront d’un lien sécurisé entre elles, là où les routes départementales D67 et D982 ne proposent ni aménagements cyclables ni espaces piétons sûrs. Des connexions sur routes à faible trafic existent déjà depuis le chemin de halage, offrant une base solide pour un réseau actif sécurisé.

Un aménagement responsable et durable

Le chemin de halage, déjà artificialisé, constitue un support idéal pour cette voie verte. Son utilisation permet d’éviter toute artificialisation supplémentaire, en cohérence avec les objectifs de Zéro artificialisation nette et la préservation des terres agricoles et forestières.

Un levier pour l’économie locale

Ce linéaire peut devenir un moteur de revitalisation économique : commerces de proximité, hébergements touristiques, restauration... Tous peuvent bénéficier d’une fréquentation accrue, y compris hors saison. C’est une opportunité concrète de redynamiser les territoires traversés.

	<p><u>Un revêtement adapté à tous les usages</u> Le choix de l'enrobé est indispensable pour garantir l'accessibilité à tous : personnes en fauteuil, enfants en poussette ou tricycle, etc. Ce matériau inerte, durable (20 à 30 ans), résiste aux intempéries sans relargage de particules et limite les interventions de maintenance, préservant ainsi la biodiversité environnante.</p> <p><u>Des aménagements pensés pour tous</u> Les dispositifs anti-accès motorisés, s'ils sont nécessaires, devront être conçus avec soin pour ne pas entraver ni mettre en danger les usagers légitimes. De même, une signalétique claire et adaptée (verticale et horizontale) devra être mise en place pour prévenir les rétrécissements de chaussée, notamment via le panneau A3.</p> <p>En résumé : Ce projet est bien plus qu'un simple prolongement. C'est une avancée stratégique pour la mobilité active, la sécurité, l'attractivité touristique et le dynamisme économique local. Il mérite d'être soutenu et réalisé.".</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux observations de l'association AF3V</u> Au-delà de la caution apportée à ce projet par un acteur reconnu nationalement dans le domaine des véloroutes et voies vertes, la contribution de l'AF3V soulève des questions intéressantes sur le revêtement et les dispositifs anti-accès motorisés qui divisent la population comme cela avait été relevé lors des réunions publiques. La métropole poursuivra ses investigations sur ces deux thématiques pour trouver des solutions les plus consensuelles.</p>
71	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Aberration à l'encontre de l'écologie</u> <u>Projet Vélo interconnecté</u> Actuellement la fréquentation des rives de la Seine sont destinées et ouvertes à toute personne amoureuse de la nature à la recherche d'authenticité, de sérénité, de calme et de bien être ...pour se déconnecter de la ville et prendre de la distance avec le bitume ... Ce projet est une aberration à l'encontre de l'écologie ,c'est encore un massacre .La nature est précieuse c'est la priorité . C'est urgent de la respecter .</p>
72	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Projet de pistes cyclables</u> Ah ces formidables vieux petits chemins sur les bords de la seine !!! j'y passe des heures à pieds , (du côté de Saint Martin de Boscherville) des sentiers longeant la rive hors du temps, hors du bruit, de nidifications,, feuillage et hautes herbes, gibiers, parfums, ombres et de lumières, il y a déjà quelques vélos qui y passent tranquillement et surtout de nombreux marcheurs adultes et enfants.</p>

	<p>Mais, avec le temps qui passe, à quels titres, raisonnablement , ces derniers chemins de halage encore existant comme à l'origine, devraient-ils maintenant, être transformés en pistes cyclables".?le "tourisme"/la promotion du département ????</p> <p>Sauf erreur, je crois comprendre qu'il y aura posé sur le sol une sorte d'aggloméré de 3 ou 4 m de large ??? Gros déblaiement en perspective !</p> <p>Par ailleurs y aurait déjà une "voie verte" juste de l'autre coté de la seine !!! alors, à ces cyclistes que leur faut-il de plus ...éviter un pont ?</p> <p>Mais quelle folie pour ainsi se permettre de s'accaparer de tels patrimoines naturels par ailleurs emblématiques de notre passé fluvial.</p> <p>C'est juste lamentable et scandaleux !!!!</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les chemins le long de la Seine, notamment à Saint Martin de Boscherville, sont appréciés pour leur tranquillité et leur nature préservée et sont fréquentés par des marcheurs et quelques cyclistes. • Il est question de transformer ces chemins en pistes cyclables, ce qui nécessiterait des travaux importants. • Une voie verte existe déjà de l'autre côté de la Seine. • Le contributeur critique cette transformation, la considérant comme une atteinte au patrimoine naturel et historique.
73	<p><u>Myriam Corduant - 70160 Fleurey-les-Faverney</u> <u>Thèmes : Coût/Abattage des arbres/Zone Natura 2000</u></p> <p>A l'heure où notre société devrait se diriger vers la , ce projet manifeste tout le contraire. Il est très coûteux, ses conséquences sur la nature sont dramatiques !. encore des arbres abattus, encore du bitume ! Je vis dans une commune où nous avons la chance d'avoir une zone natura 2000 qui a pour vocation, je le rappelle, de protéger un certain nombre d'habitats et d'espèces représentatifs de la biodiversité européenne !!! Rien n'empêche les cyclistes de passer !</p>
74	<p><u>Sylvie Michalot - 76140 Le Petit Quevilly</u> <u>Thème : Entrave à la pratique de la chasse - Imperméabilisation des sols - Concertation préalable</u> <u>Thème : Entrave grave à l'exercice de la chasse conventionnée</u> <u>Contribution traitée dans le cadre du thème global de la chasse -</u></p>
75	<p><u>Mickaël Durand- 76000 Rouen</u> <u>Thème : défavorable</u></p> <p>Je suis défavorable au lobbying écolo.... ras le bol</p>

76	<p><u>Mélanie Pressainville - 76140 Le Petit Quevilly</u> <u>Thème : Non au projet</u> Respectez donc la nature ! Non à un projet dit écologique mais qui n'en est rien.</p>
77 - 7 observations 77/1 77/2 77/3 77/4 77/5 77/6 77/7	<p><u>Thierry Chauvin - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Thèmes : Intégration paysagère/Largeur de la voie verte/Enrobé (suggestion faite)/Concertation préalable</u>Je suis favorable au projet car ce projet permettra un accès amélioré en bord de Seine. Ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui sur certaines propriétés ou tantôt il n'y aucun entretien (c'est un peu la jungle), à d'autres endroits, le passage est tellement exigu que l'on a toutes les chances de prendre une décharge électrique sur la clôture ou éventuellement tomber dans la Seine qui ont perd l'équilibre en marchant sur le muret béton. J'y suis favorable car c'est aussi le prolongement de la voie qui est aujourd'hui arrêtée à St Pierre de Manneville qui permettra à chacun, un peu comme en bord de mer, d'accéder librement en bord de Seine sur une emprise qui est tout sauf « naturelle », puisque qu'elle reposera sur des berges qui ont été rehaussées dans les années 80/90 (je crois), pour protéger les habitations et les prairies qui, lorsqu'elles étaient inondées auparavant, nécessitaient d'avoir recours à la barque.</p> <p>Ces berges sont constituées de matériaux en craie et d'un muret qui assure une garde supplémentaire qui n'ont donc rien de naturel. L'ensemble de ces travaux a été pris en charge par les deniers publics et il est regrettable que les financeurs (Département - État) n'aient pas pris le soin de devenir propriétaires de la bande de halage ou de contre halage... cela aurait « simplifié » les démarches actuelles et peut être aussi réduit le mécontentement des riverains qui s'estiment dépossédés d'une partie de leur terrain, alors qu'au moment de la réalisation des berges, je suppose que les propriétaires du moment ne se sont pas opposés à tous les remblais nécessaires.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet vise à améliorer l'accès en bord de Seine, actuellement difficile et dangereux. • Il s'agit de prolonger une voie existante à St Pierre de Manneville pour un accès libre, similaire à un bord de mer. • Les berges ont été artificiellement rehaussées dans les années 80/90 pour protéger les habitations et prairies des inondations. • Les travaux ont été financés par des fonds publics, mais les autorités n'ont pas acquis la propriété des berges, compliquant les démarches actuelles. • Les riverains se sentent dépossédés de leur terrain, bien que les remblais aient été acceptés par les anciens propriétaires. <p><u>Observation 77/1</u></p>

Tout cela dit, j'ai toujours été perturbé par le nom de « voie verte », alors que les contraintes visent l'obligation d'une largeur de 3m, pouvant être réduite ponctuellement à 2,50m et doit être nécessairement « roulantes » pour être accessible à tous les utilisateurs, du vélo en passant par les piétons et aussi les fauteuils roulants. Ce qui conduit la plupart du temps à réaliser des voies en enrobé ou en béton.

Résumé :

- Le terme "voie verte" est contesté.
- Les voies doivent avoir une largeur de 3m, réduite à 2,50m ponctuellement.
- Elles doivent être "roulantes" pour tous les utilisateurs.
- Cela entraîne souvent l'utilisation d'enrobé ou de béton.

Observation 77/2

Il me semble utile de penser à l'intégration paysagère de ce projet en préservant l'aspect « verdure », « nature » de ce projet et particulièrement au droit des propriétés concernées. A titre d'exemple, il y a une propriété qui est assez proche de la Seine et dont une rangée de peupliers sera située en bordure du projet. Cette partie mais certainement d'autres, méritent que l'on réduise la largeur revêtue en préservant les racines existantes qui sont assez superficielles et « interdisent » tout terrassement au risque de les fragiliser. Mais techniquement, il y a nécessairement des solutions qui pourraient conduire à mettre un lit de sable ou de terre pour les protéger et ensuite mettre en œuvre du béton drainant de sorte à garder la possibilité à l'eau de passer à travers la couche de roulement.

Résumé :

- Intégration paysagère du projet en préservant la verdure et la nature.
- Protection des propriétés concernées, notamment celles proches de la Seine.
- Réduction de la largeur revêtue pour préserver les racines superficielles des peupliers.
- Utilisation de solutions techniques comme un lit de sable ou de terre et du béton drainant pour protéger les racines et permettre le passage de l'eau.

Observation 77/3

On pourrait aussi réduire la largeur de la voie sur ce linéaire, pour se coller contre le muret.

Observation 77/4

On pourrait aussi, comme cela aurait été réalisé pour d'autres voies vertes, remplacer le béton par un mélange « terre - pierres » de sorte à favoriser la portance et la perméabilité.

On pourrait aussi trouver une solution mixte : 1,40 ml de voie en béton drainant et le reste en terre - pierres.

Observation 77/6

Je reste persuadé qu'il y a réellement des solutions qui auraient dû encourager les riverains et quelques uns de leurs soutiens, à trouver des solutions que d'expliquer aujourd'hui que le projet est un non sens écologique... alors que des moyens existent aujourd'hui pour concilier l'accès et le respect de la nature. En ce sens, la Métropole, n'a jamais fermé les portes à la discussion. Et des réunions ont eu lieu pour en discuter... seulement, encore faut-il écouter et proposer... entendre ou lire aujourd'hui qu'il n'y a jamais eu de réunion est assez étonnant.

Pour être très honnête, je comprends que les riverains « n'applaudissent » pas ce projet des 2 mains... seulement, il me semblerait plus raisonnable d'être un peu plus objectifs sur la conduite de ce projet et aussi de se rappeler que c'est bien l'argent public qui a été dépensé par millions, pour assurer la défense contre les inondations de leurs propriétés.

Ces réticences ont conduit à lancer une DUP. Aussi, je reste persuadé qu'il est nécessaire d'aboutir à un projet le plus intégré possible.

Résumé :

- Des solutions pour concilier accès et respect de la nature existent.
- La Métropole a été ouverte à la discussion avec les riverains.
- Des réunions ont eu lieu, malgré des affirmations contraires.
- Compréhension des réticences des riverains, mais besoin d'objectivité.
- Argent public dépensé pour protéger contre les inondations.
- Lancement d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en raison des réticences.
- Nécessité d'un projet intégré.

Observation 77/7

Au delà de l'exemple décrit plus haut, il me semblerait utile de faire chiffrer plusieurs solutions techniques :

- enrobé noir ou enrobé clair qui nécessitent une fondation avec des terrassement. Si possible prévoir aux endroits où la pression de la Seine exerce une pression sur le tracé, de l'enrobé drainant
- Du béton drainant qui aurait, de mon point de vue beaucoup d'avantages car il n'exige pas autant de terrassements et de fondation. De plus on peut trouver des natures de ciment qui lui donneront un aspect assez clair.
- du terre pierres avec une forte dose de cailloux qui est pour moi ce qui serait un bon compromis sur tout ou partie des zones qui le nécessitent.

Résumé :

- Chiffrer plusieurs solutions techniques pour le revêtement.
- Enrobé noir ou clair avec fondation et terrassement, enrobé drainant pour zones de pression de la Seine.
- Béton drainant avantageux, moins de terrassement, fondation, aspect clair possible.
- Terre pierres avec cailloux comme compromis pour certaines zones.

Reste un point important. Celui de s'assurer que les niveaux de protection soient conservés ou respectés tout le long du tracé et notamment aux endroits où il n'y a pas de muret.

	<p>Je reste persuadé que ce projet sera un beau projet qui bénéficiera au plus grand nombre de personnes qui souhaitent profiter des berges de la Seine.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux observations concernant la contribution de M. Thierry Chauvin</u> <u>Observation 77/1</u> Rappelons que la dénomination de « voie verte » fait référence à une notion issue du Code de la route (article R.110-2), qui désigne des voies réservées à la circulation non motorisée (piétons, cyclistes, cavaliers et personnes à mobilité réduite) et dont les aménagements doivent garantir la sécurité et l'accessibilité pour tous les usagers. Ce terme ne renvoie donc pas au type de revêtement utilisé, mais bien à la vocation de la voie et à son usage partagé. Concernant les inquiétudes exprimées vis-à-vis d'une pose de voies en béton, il convient de rappeler que plus de 90 % du tracé réutilise des chemins déjà existants et anthropisés, limitant ainsi les interventions lourdes et les effets de l'artificialisation. Le choix des revêtements a été étudié de manière à concilier intégration paysagère, durabilité et confort d'usage, tout en réduisant les impacts environnementaux. Ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Un enrobé clair sera envisagé sur les sections de voie verte, afin de favoriser une meilleure intégration visuelle dans le paysage ; ● Sur les tronçons déjà routiers, l'enrobé noir existant sera conservé ; ● Un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que possible, afin de favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales et de limiter le ruissellement. <p>La voie sera bordée d'accotements enherbés qui permettront d'intégrer l'aménagement dans le paysage et de préserver l'infiltration naturelle de l'eau. Ces choix techniques seront précisés et ajustés lors des phases ultérieures du projet, en fonction des contraintes locales et des recommandations environnementales et paysagères.</p> <p><u>Observation 77/2</u> L'intégration paysagère a bien été prise en compte dans la conception du projet. Une étude paysagère spécifique a été réalisée afin d'identifier les secteurs sensibles et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement adaptées, qui seront précisées et mises en oeuvre lors des phases ultérieures du projet. L'étude paysagère conclut à des impacts globalement faibles à très modérés, le tracé s'appuyant majoritairement sur des cheminements existants, ce qui permet de préserver la qualité des paysages et de valoriser les points de vue sur la Seine et les milieux naturels traversés. Dans les secteurs où des alignements d'arbres, tels que des peupliers, sont situés à proximité immédiate du tracé, une attention particulière sera portée à la préservation des systèmes racinaires. Les travaux seront adaptés localement afin de limiter les terrassements et de réduire la largeur revêtue lorsque cela est nécessaire, de manière à préserver les arbres existants et à garantir leur stabilité.</p>

Enfin, des mesures paysagères complémentaires sont également prévues : maintien de la végétation en bord de berge, plantation d'essences locales adaptées au contexte écologique et paysager, et gestion raisonnée des talus et espaces renaturés.

La réalisation de l'aménagement aux pieds des arbres nécessite de localiser les systèmes racinaires afin de pouvoir établir les moyens d'intervention à mettre en œuvre. Ces investigations préalables à la réalisation des travaux seront réalisées après obtention de la maîtrise foncière et permettront d'ajuster les revêtements à utiliser. L'utilisation d'un terre-pierre en fondation de la voie verte est une solution à envisager pour préserver le système racinaire.

Observation 77/3

Concernant la largeur de la voie, celle-ci a été définie en tenant compte à la fois des exigences de sécurité et de la nécessité de limiter l'emprise écologique. Conformément à la définition du Code de la route, une voie verte est un espace bidirectionnel réservé aux usagers non motorisés, pour lequel une largeur de 3 mètres est généralement préconisée afin de permettre une circulation fluide et sécurisée. Cette largeur assure notamment le passage en toute sécurité des secours, des engins d'entretien ou encore du gestionnaire du domaine public fluvial (GPMR), tout en évitant les risques liés à la proximité immédiate de la Seine. Cependant, pour réduire au maximum les impacts sur la biodiversité et éviter toute coupe d'arbres, la largeur pourra être localement réduite jusqu'à 2,50 mètres, chaque fois que les contraintes d'emprise l'imposent. La voie sera bordée d'accotements enherbés de 0,50 m de part et d'autre, permettant le passage des piétons ou cavaliers et jouant un rôle de sécurité (par exemple en cas de chute d'un enfant). Lorsque ces accotements ne peuvent atteindre la largeur prévue, ils seront complétés par une lisse de sécurité en bois. Ainsi, le projet prévoit une infrastructure dimensionnée au plus juste : assez large pour garantir la sécurité des usagers et la gestion du site, et réduite au maximum pour limiter son empreinte sur les milieux naturels et les paysages.

Observation 77/4

La réalisation d'une voie verte avec une surface de revêtement inférieur à 2.50 mètres ne correspond pas aux exigences nécessaires à la cohabitation des différents usages. Ainsi, il ne sera pas envisagé de solution de revêtement mixte, cependant la structure pourra être adaptée aux contraintes du site.

Observation 77/6

La concertation sur le projet ne se limite pas aux phases préalables de conception et à la rédaction du dossier de demande de déclaration d'utilité publique. Le projet d'aménagement sera étudié dans une démarche d'amélioration continue afin d'intégrer les besoins de l'ensemble des usagers, des riverains, des exploitants agricoles, des chasseurs et autres. De la même manière, cette méthode de conception se traduira par la recherche continue de mesures d'évitement des impacts environnementaux.

Observation 77/7

Le choix du revêtement se dirige plutôt vers la réalisation d'un enrobé clair pour les emprises de voie verte et noir sur les voiries existantes. Cet enrobé sera drainant ou imperméable en fonction des milieux traversés.

	<p>L'utilisation d'un revêtement en béton ne nécessite pas moins de terrassement, tout comme l'enrobé, l'épaisseur de la structure serait de l'ordre de 35 cm. De plus, le béton représente un impact environnemental très fort du fait de l'utilisation du ciment (mauvais bilan carbone).</p> <p>Le revêtement en terre-pierre n'est pas conforme au niveau d'accessibilité et de confort exigé pour la voie verte.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice sur les réponses apportées aux observations de M. CHAUVIN.</u> Celles-ci sont complètes, tous les sujets sont traités. Suite à une erreur lors de la rédaction du PV de synthèse, il s'avère qu'il n'y a pas d'observation 77/5</p>
<p>78 - 1 observation 1 suggestion 78/1 78/2</p>	<p><u>Jérôme Duclos - 76000 Rouen</u> <u>Thèmes : abattage des arbres/Zone natura 2000</u> Je ne suis pas favorable à ce projet qui nécessite la destruction d'arbres, d'espaces naturels riches en faune et flore. Cet aménagement serait implanté en zone natura 2000. Les arbres présents concourent à la tenue des berges. Si les arbres sont détruits ce projet pourrait fragiliser la tenue des berges au droit de l'aménagement prévu. Selon moi ce projet est équivalent à la destruction d'espaces naturels pour installer des panneaux photovoltaïques par exemple. Il me semble que cela ne va pas dans le sens d'une écologie pertinente. <u>Observation 78/1</u> Il existe actuellement sur cette berge un passage pratique pour les piétons et possible pour les vélos tout terrain (actuellement interdits - on ne comprend pas vraiment pourquoi alors que parfois des cavaliers l'empruntent). <u>Observation 78/2 : Suggestion</u> Comme cela s'est fait dans la vallée de la Béthune ou ailleurs (réutilisation d'anciennes petites lignes de chemin de fer par exemple) Ne serait-il pas plus judicieux de faire passer cette promenade vélo en pied de coteaux ou plus à l'intérieur des terres et réutilisant tout ou parties des chemins de campagne déjà existants (utilisés notamment par les agriculteurs) . Cela permettrait d'avoir des vues spectaculaires sur la Seine. Cela permettrait également d'amener du public dans les villages avoisinants qui sont riches de patrimoine construits. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Proposition de faire passer la promenade en pied de coteaux ou à l'intérieur des terres. ● Utilisation des chemins de campagne existants. ● Attirer du public dans les villages avoisinants riches en patrimoine.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la contribution de M. Jérôme Duclos.</u></p>

	<p><u>Observation 78/1</u> Les bords de Seine relèvent de la servitude de halage (7,80 m) et la servitude de marchepied (3,25 m) (cf PLUi de la MRN). Ces servitudes s'appliquent sur les propriétés riveraines des cours d'eau domaniaux et interdisent toute appropriation privative, toute clôture ou plantation dans les bandes concernées. Conformément aux exigences de ces servitudes, la circulation cyclable est actuellement interdite sur le chemin de halage et dans les emprises de servitude de halage et de marchepied.</p> <p><u>Observation 78/2</u> Le dossier d'enquête publique intègre une analyse des variantes de tracé sur la base des critères déplacement, environnement, foncier, sécurité et tourisme. L'utilisation de chemins existants permettant de limiter l'anthropisation du site et permettant d'éviter les zones humides présentent en nombre sur le secteur a été un critère prédominant dans le choix des variantes retenues. Le scénario en pied de coteaux implique de créer un aménagement le long de la route départementale, or l'emprise ne le permet pas. Le trafic et les vitesses pratiquées sur cet axe excluent totalement un aménagement tel qu'une chaussée à Voie Centrale Banalisée. Le scénario visant à passer entre la route départementale et le bord de Seine est défavorable d'un point de vue environnemental étant situé en quasi-totalité dans des zones humides et nécessite des acquisitions foncières sur l'ensemble du linéaire.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice n'a pas de commentaire supplémentaire à apporter, les réponses du responsable du projet sont claires.</p>
<p>79 - 2 observations 79/1 79/2</p>	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Déclassement de routes vicinales - Virage à angle droit (sécurité)</u> Cette voie verte est indispensable, bravo.</p> <p><u>Observation 79/1</u> Le choix du revêtement en enrobé est essentiel pour que la voie soit utilisable en tout temps et toute saison et qu'elle soit durable. On peut juste regretter qu'il n'ait pas été possible de déclasser sur une partie du parcours des routes vicinales pour les transformer en voie verte autorisée aux riverains (cf dernier rapport du Forum vie mobile).</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importance du revêtement en enrobé pour la durabilité et l'utilisation toute saison de la voie. • Regret de ne pas avoir pu transformer certaines routes vicinales en voie verte pour les riverains. <p><u>Observation 79/2</u> Il semble sur le plan du projet page 31 (vue 29) qu'un virage s'effectue presque à angle droit.</p>

	<p>C'est dangereux sur une voie verte où l'on roule souvent en groupe, il faudrait un rayon de giration conforme aux recommandations du CEREMA.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Virage à angle droit dangereux sur voie verte. • Importance de respecter les recommandations du CEREMA pour le rayon de giration. <p>sinon nous avons hâte de pouvoir utiliser ce nouvel aménagement !</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la contribution.</u></p> <p><u>Observation 79/1</u> L'enrobé est en effet le revêtement le plus adapté pour ce type d'aménagement car il est pérenne et permet d'accueillir tous types d'usagers bien qu'il soit moins adapté pour les cavaliers. La problématique des racines d'arbres et les prescriptions des services de l'Etat qui seront rendues dans le cadre de l'autorisation environnementale pourront néanmoins nécessiter des adaptations sur certaines sections. Les chemins ou routes vicinales existantes sont malheureusement orientés vers la Seine et non en parallèle. Leur utilisation n'était donc guère possible.</p> <p><u>Observation 79/2</u> Le tracé de la voie verte reprend les emprises des chemins existants dans un souci d'évitement des impacts environnementaux. Les rayons de courbures ne peuvent donc pas être agrandis. Ainsi sur l'ensemble des 15 km de voie verte, il y a 5 virages d'un rayon inférieur à 5m, ce qui semble acceptable. Un virage de 5m de rayon permet au cycliste de le franchir à 12 km/h, un rayon plus faible n'empêche pas la circulation du cycliste mais nécessite seulement une adaptation de la vitesse.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice n'a pas de commentaire supplémentaire à apporter, les réponses du responsable du projet sont claires et techniques.</p>
80	<p><u>DOUBLON - CONTRIBUTEUR 78 - Jérôme Duclos</u></p>
81	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Soutien à la Voie verte</u> En tant que cycliste, j'exprime mon soutien à la mise en œuvre de la seconde phase de la Voie Verte reliant Saint-Pierre-de-Manneville à Duclair.</p>

Le tronçon actuellement en service, inauguré en 2016, s'étend depuis Rouen jusqu'à Saint-Pierre-de-Manneville (la portion entre la sortie de Rouen et Val de la Haye mériterait d'ailleurs d'être rénovée complètement car elle est devenue obsolète). Il apparaît cohérent, tant sur le plan territorial que fonctionnel, de prolonger cet aménagement jusqu'à Duclair, afin d'assurer une continuité avec les voies vertes existantes en direction du Trait et de Villers-Écalles.

Ce projet revêt une importance stratégique en matière de sécurité pour l'ensemble des usagers non motorisés, notamment les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que les pratiquants de rollers. Il contribue également à la valorisation du patrimoine naturel et culturel local, tout en favorisant le développement du tourisme de proximité.

L'aménagement envisagé s'inscrit pleinement dans les orientations du schéma directeur cyclable de la Métropole Rouen Normandie, notamment dans le cadre du plan « La Métro à Vélo 2035 », ainsi que dans les politiques départementales de la Seine-Maritime en faveur des mobilités actives.

L'itinéraire « Seine à Vélo », qui traverse le territoire métropolitain de Saint-Pierre-lès-Elbeuf au Trait, constitue l'axe structurant du réseau cyclable. Le projet de Véloroute des Abbayes, reliant Pont-de-l'Arche à Rives-en-Seine, auquel la présente opération est rattachée, vise à aménager de manière sécurisée les deux rives de la Seine pour les usagers non motorisés. Bien que ces infrastructures soient initialement conçues pour le tourisme, elles répondent également aux besoins de déplacements quotidiens des résidents. Les communes concernées par le tracé (Saint-Pierre-de-Manneville, Quevillon, Saint-Martin-de-Boscherville, Hénouville, Saint-Pierre-de-Varengeville et Duclair) bénéficieront d'une liaison intercommunale sécurisée. Il convient de rappeler que les axes départementaux D67 et D982, qui desservent ces localités, ne disposent pas à ce jour d'aménagements adaptés aux mobilités actives. Des connexions via des voies à faible trafic depuis le chemin de halage vers les centres-bourgs sont d'ores et déjà identifiées et pourront être mobilisées.

Le chemin de halage, support pressenti pour la réalisation de la voie verte, constitue un linéaire déjà artificialisé. Son utilisation permet de limiter l'impact environnemental du projet, conformément aux objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'artificialisation des sols.

Par ailleurs, le développement de cet itinéraire pourrait favoriser la revitalisation du tissu commercial local, notamment dans les secteurs aujourd'hui dépourvus d'activités. L'augmentation de la fréquentation touristique est susceptible de générer des retombées économiques positives pour les hébergements (gîtes, campings, chambres d'hôtes, hôtels) ainsi que pour les commerces de bouche et les établissements de restauration.

Le choix d'un revêtement en enrobé est préconisé afin de garantir l'accessibilité et le confort de l'ensemble des usagers, y compris les PMR, les enfants en bas âge et les utilisateurs de poussettes ou tricycles. Ce matériau, inerte et durable (20 à 30 ans), présente l'avantage de résister aux aléas climatiques sans relargage de particules dans l'environnement, tout en limitant les interventions d'entretien susceptibles de perturber les écosystèmes.

Enfin, les dispositifs de limitation d'accès aux véhicules motorisés, s'ils s'avèrent nécessaires, devront être conçus de manière à préserver la sécurité et l'accessibilité des usagers. Une signalétique adaptée, tant verticale qu'horizontale, devra être mise en place pour signaler les éventuels rétrécissements de chaussée, notamment via l'utilisation du panneau réglementaire A3.

	<p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutien à la seconde phase de la Voie Verte de Saint-Pierre-de-Manneville à Duclair. • Importance stratégique pour la sécurité des usagers non motorisés et valorisation du patrimoine local. • Le projet s'inscrit dans le schéma directeur cyclable de la Métropole Rouen Normandie et les politiques de mobilités actives. • L'itinéraire « Seine à Vélo » et le projet de Véloroute des Abbayes visent à sécuriser les rives de la Seine. • Bénéfices pour les communes concernées par une liaison intercommunale sécurisée. • Utilisation du chemin de halage pour limiter l'impact environnemental. • Potentiel de revitalisation économique locale et augmentation du tourisme. • Préconisation d'un revêtement en enrobé pour accessibilité et durabilité. • Nécessité de dispositifs de limitation d'accès aux véhicules motorisés et signalétique adaptée.
82	<p><u>Jean-Nicolas LANIEPCE - 76530 Yville-sur-Seine</u> <u>Thème : Opposition au projet Voie Verte du Ronceray/Coût/Abattage des arbres/Inondations/biodiversité</u> Je m'oppose fermement à la réalisation de la voie verte au Ronceray. Artificialiser une zone humide classée Natura 2000 sur plusieurs kilomètres avec du bitume est un contresens écologique : cela détruirait des peupliers cinquantenaires, affaiblirait les haies qui stabilisent les berges et aggraverait le risque de crues. Au-delà de l'environnement, le bon sens économique manque cruellement : à l'heure des économies d'argent public, une dépense de plus de 10 millions d'euros dépensés pour une piste éloignée des villages, peu utilisée par les habitants, et sans retombées significatives pour les commerçants locaux est une aberration. Oui aux mobilités douces, mais pas au prix de la biodiversité et d'une artificialisation irréversible des sols. Ce projet, tel qu'il est conçu, est une erreur écologique et financière qui doit être repensée.</p>
83	<p><u>José Doméné Guérin - Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime (FDC76)</u> <u>Contribution annulée et remplacée par la contribution n° 84</u></p>
84 FDC76 - Chasseurs Le sujet comporte 4 observations	<p><u>La contribution 84 remplace la contribution 83</u> <u>José Doméné Guérin - Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime (FDC76)</u></p> <p>Note de la commissaire enquêtrice : voir traitement par thème "Chasse"</p>

85	<p><u>Pascal Magoarou - 76130 Mont Saint Aignan</u> <u>Thème : Chemin de Halage Appropriation intolérable et agressivité des propriétaires des parcelles concernées</u> Beaucoup de riverains de la Seine sur ce secteur se sont appropriés le chemin de halage qui est la propriété de Haropa port et, avec divers panneaux dissuasifs, se montrent agressifs envers les promeneurs à pied ou à vélo qui n'osent s'y aventurer. Cet accaparement de propriété et cette agressivité sont totalement intolérables. La poursuite de la voie verte de St Pierre de Manneville à Duclair est un maillon indispensable de l'itinéraire de la Seine à vélo entre Paris et le Havre, déjà fréquenté par des milliers de cyclotouristes. Il est plus que temps que cet intérêt collectif l'emporte sur des considérations individuelles d'appropriation irrégulière. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les riverains de la Seine s'approprient illégalement le chemin de halage. • Ils installent des panneaux dissuasifs et se montrent agressifs envers les promeneurs. • Cette situation est jugée intolérable. • La voie verte entre St Pierre de Manneville et Duclair est cruciale pour l'itinéraire cycliste Paris-Le Havre. • L'intérêt collectif doit prévaloir sur l'appropriation individuelle.
86	<p><u>Sylvie Donne - 76840 Quevillon</u> <u>Thèmes : Biodiversité/Natura 2000/Directive oiseaux/Abattage des arbres/Piste de 5 mètres de large</u> Ce projet de voie verte est une réelle menace pour la faune et la flore du bord de Seine et une aberration en termes de prévention des inondations et un rapport coût bénéfice critiquable. Il prévoit une piste de 5 mètres de large recouverte d'enrobé imperméable dans une zone natura 2000, directive oiseaux reconnue comme zone humide et inondable. Mes parents, autrefois riverains chaussée des Vieux à Quevillon, ont planté en amont de leur propriété un grand nombre d'arbres et plantes. Ma maman aux pouces verts avait pris pour habitude de réaliser des plantations sur les berges de Seine afin de les végétaliser et rendre les promenades plus agréables et ombragées, constituant également un barrage au vent qui souffle fort parfois dans le couloir de la Seine. Les petites boutures sont devenues grandes et constituent maintenant un abri pour la faune, favorisant une flore riche et un enracinement dans la digue, stabilisant ainsi le sol en cas de crue. Pourquoi bétonner les berges de Seine sur 15 km au nom de l'intérêt de pouvoir y faire du roller ? Le chemin en bord de Seine est déjà praticable et largement emprunté à vélo et par les randonneurs. Pourquoi saccager ces espaces protégés encore sauvages ? Ne devrait-on pas au contraire tenter de préserver ces merveilleux paysages qui ont inspiré tant de peintres ? Quel incidence sur le risque d'inondation ? Actuellement, les maisons des riverains ont toujours été épargnées mais sera ce toujours le cas après l'imperméabilisation des berges ?</p>

	<p>Il serait plus judicieux d'investir de l'argent dans l'entretien des fossés présents dans le marais, de façon à améliorer leur efficacité lors de débordement de la Seine.</p> <p>Alors que tout le monde s'entend à dire que les préoccupations écologiques et environnementales doivent être une priorité, comment prévoir un projet aussi néfaste pour l'écosystème afin de satisfaire au plaisir de quelques-uns ?...</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet de voie verte menace la faune et la flore du bord de Seine. • Il prévoit une piste imperméable de 5 mètres de large dans une zone protégée Natura 2000. • Les plantations existantes stabilisent le sol et abritent la faune. • Le chemin actuel est déjà utilisé par cyclistes et randonneurs. • Le projet pourrait augmenter le risque d'inondation. • Il serait préférable d'investir dans l'entretien des fossés pour gérer les débordements. • Le projet est critiqué pour son impact écologique et son rapport coût-bénéfice.
87	<p><u>Magaly Clément-Zaber - 76380 Canteleu</u> <u>Thème : Beau projet</u> Je suis pour ce projet, c'est un très beau projet non seulement pour les cyclistes du quotidien mais aussi pour les touristes. Merci</p>
88	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Les cyclotouristes y trouveront leur bonheur</u> Enfin nous allons pouvoir circuler sereinement pour relier toutes ces communes ! La d982 est très dangereuse du fait des automobilistes peu soucieux de la sécurité des cyclistes et qu'aucun aménagement cyclable n'existe. Les cyclotouristes y trouveront aussi leur bonheur ! Merci de mener à bien ce projet.</p>
89	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Favorable à 200 %</u> FAVORABLE à 200 %</p>
90	<p><u>Marie-Armelle - 76300 Sotteville les Rouen</u> <u>Thème : Pour l'aménagement</u> Je suis pour l'aménagement propre et durable permettant une interconnexion sécurisée entre st pierre de manneville et duclair, accessible aux piétons, pmr, 2 roues non motorisés. Le tourisme pourrait s'y développer avec arboretum, panneaux pédagogiques, événements nature... et accessibilité pour les habitants entre les différents villages ou Rouen. merci</p>

91	<p><u>Ludovic Coquin - 76000 Rouen</u> <u>Thème : Enrobé perméable</u> Favorable si la métropole installe un enrobé perméable qui résiste au temps, pas comme un stabilisé qui au final est plus polluant, et respecte la faune et la flore au maximum, en employant des entreprises responsables qui mettent les moyens nécessaires à un minimum de perturbations. Il est de toute façon nécessaire de créer un aménagement entre Hénouville et Duclair, puisque les automobilistes ne sont pas capables de respecter la vie des plus fragiles, les distances latérales de sécurité et les limitations de vitesse. Si ça peut gêner un peu les chasseurs qui régulent les faisans d'élevages, c'est du bonus.</p>
92 - 1 observation Association chasseur ARCPDF	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Entrave à la chasse/Imperméabilisation des sols/Biodiversité</u> Objet de l'observation : Avis très défavorable au projet de voie verte. Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. En tant que chasseur membre de l'Association Régionale de Chasse sur le Domaine Public Fluvial (ARCPDF), je suis directement impacté. Ce projet entraînera une entrave grave et inacceptable à l'exercice de notre droit de chasse sur le domaine public fluvial, un droit régi par une convention avec le Port Autonome de Rouen. La création d'une voie cyclable à forte fréquentation rendra la cohabitation impossible pour des raisons évidentes de sécurité. Ce projet nous prive de notre droit sans aucune concertation ni mesure compensatoire. De plus, ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF). Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages naturels que nous apprécions et préservons. Ce projet, mené sans dialogue avec les usagers historiques, va à l'encontre de la préservation de notre patrimoine naturel et de nos droits. Pour ces raisons, je m'y oppose fermement.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Avis très défavorable au projet de voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. ● Impact négatif sur le droit de chasse des membres de l'ARCPDF. ● Problèmes de sécurité liés à la cohabitation avec une voie cyclable fréquentée. ● Absence de concertation et de mesures compensatoires pour les chasseurs. ● Imperméabilisation de 15 km de chemin en zone protégée, menaçant la biodiversité. ● Projet contraire à la préservation du patrimoine naturel et des droits des usagers historiques.
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : voir traitement par thème "Chasse"</p>

93	<p><u>Ludovic Laniepce - 76530 Yville-sur-Seine</u> <u>Thème : Non sens écologique/Natura 2000/ZNIEFF/Artificialisation des sols</u> CONTRE LE PROJET DE VOIE VERTE LE LONG DE LA SEINE Ce projet est un non sens écologique, le site étant classé NATURA 2000 ZPS et ZNIEFF. L'artificialisation des sols va augmenter les crues de la Seine et va à l'encontre de la zone Natura! De plus, ce projet représente un coût abyssal pour la métropole. Peut-être est-il plus utile de dépenser cet argent dans des projets avec une retombée économique profitant aux habitants de la métropole. Dépenser une telle somme sans retour sur investissement est une aberration, surtout dans le contexte économique actuel.</p>
94	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Non sens écologique/Natura 2000/ZNIEFF/Artificialisation des sols</u> CONTRE LE PROJET DE VOIE VERTE LE LONG DE LA SEINE Ce projet est un non sens écologique: l'artificialisation des sols dans une zone Natura 2000 est une absurdité, qui plus est sur les berges de la Seine qui font l'objet de crues fréquentes. La végétation actuelle est à préservée à tout pris afin d'assurer la stabilité des berges, limiter le réchauffement en été, et maintenir les habitats naturels des espèces animales actuellement présentes. L'aspect économique du projet n'est pas moins absurde, l'investissement prévu au regard du potentiel économique est proche de 0. L'état des finances publiques ne peut pas permettre de telles dépenses sans un retour sur investissement. les contribuables payent pour un projet qu'une infime partie pourrait potentiellement utiliser. C'est tout simplement inacceptable. L'aspect économique du projet n'est pas moins absurde, l'investissement prévu au regard du potentiel économique est proche de 0. L'état des finances publiques ne peut pas permettre de telles dépenses sans un retour sur investissement. les contribuables payent pour un projet qu'une infime partie pourrait potentiellement utiliser. C'est tout simplement inacceptable.</p>
95	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Biodiversité/Bitumage/Inondation/Abattage des arbres/Sécurité pour les riverains</u> CONTRE la création d'une voie verte: habitants et riverains du bord de Seine, souhaitons exprimer notre vive inquiétude face au projet d'aménagement d'une voie verte bitumée. Un tel projet, loin de répondre aux enjeux écologiques et climatiques actuels, risque au contraire de provoquer des dommages irréversibles. • Un danger pour la biodiversité : la Seine et ses berges abritent une faune et une flore riches et fragiles. Bitumer ces espaces reviendrait à détruire des habitats naturels essentiels à de nombreuses espèces, allant à l'encontre de toute politique de préservation de la nature!</p>

	<p>Bitumer les bords de seine c'est détruire tout un écosystème. 70000 m2, c'est l'équivalent de 10 terrains de football!!! Ils parlent de « voie verte », ce serait plutôt une autoroute!! Et évidemment des créations de parking.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un risque accru d'inondation : la perméabilisation des sols est l'un des principaux facteurs aggravant les crues. En recouvrant les berges de béton et d'enrobé, ce projet réduira encore la capacité d'absorption naturelle de la terre, exposant davantage les habitants et leur patrimoine aux risques d'inondations. <p>Aujourd'hui il y a régulièrement des inondations, que la nature peine à contenir, demain le risque sera démultiplié ! Qui ira secourir les inconscients qui se seront aventurés !</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une perte de quiétude pour les riverains : les propriétaires et habitants du bord de Seine bénéficient aujourd'hui d'un cadre de vie paisible et préservé. La transformation des berges en axe bitumé entraînera nécessairement un surcroît de fréquentation, de nuisances sonores et de dégradations, au détriment de la tranquillité de ceux qui y vivent! <p>Demain cela signifie abattre des arbres, détruire des terrains, des herbages privés donc exproprier des gens d'une partie de leurs propriétés privées. Le droit de propriété est un Droit! À ceux qui sont pour: j'aimerais les voir le jour où on décidera de les exproprier pour créer une voie verte (ou autres) dans leurs jardins et nous viendrons piquer ***** dans leurs jardins!</p> <p>À l'heure où l'urgence climatique et la nécessité de protéger la biodiversité imposent de repenser nos modes d'aménagement, ce projet apparaît comme un non-sens!!!</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inquiétude face au projet d'aménagement d'une voie verte bitumée le long de la Seine. • Risque pour la biodiversité : destruction d'habitats naturels et écosystèmes fragiles. • Augmentation du risque d'inondation : réduction de la perméabilité des sols. • Perte de tranquillité pour les riverains : augmentation de la fréquentation et des nuisances. • Expropriation potentielle de propriétés privées. • Projet jugé incohérent avec les enjeux écologiques et climatiques actuels.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution</u> <u>« Voie bitumée » :</u></p>

Le choix du tracé répond avant tout à une logique de réutilisation des emprises existantes, en particulier des chemins de halage et contre-halage déjà présents (réutilisation à plus de 90% de tracé existant), ce qui limite fortement la création de nouvelles emprises et donc les impacts sur les milieux naturels. Concernant le choix de revêtement, celui-ci a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques. Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c'est déjà le cas actuellement. Par ailleurs, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. Ce choix technique permettra d'assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.

« Danger pour la biodiversité » :

S'agissant de la biodiversité, l'étude d'impact a appliqué la séquence ERC (éviter - réduire - compenser) à l'ensemble des thématiques faune, flore et habitats. Aucun impact brut n'a été jugé « fort » ; et lorsque des incidences « moyennes » ont été identifiées, des mesures concrètes d'évitement ou de réduction ont été intégrées, en particulier pour la phase chantier :

- Interventions programmées hors périodes critiques (nidification, reproduction, hibernation) afin de protéger l'avifaune, les chiroptères, reptiles et petits mammifères ;
- Limitation stricte des emprises et des zones de stockage pour réduire les dérangements ;
- Mise en place de refuges ponctuels (pierriers pour reptiles).

Le projet traverse en effet plusieurs zonages environnementaux, mais celui-ci a été conçu de façon à éviter, réduire ou compenser les impacts qu'il aurait pu avoir sur ces zones.

• **Concernant les zones humides** :

L'étude d'impact a montré que les effets du projet sur les zones humides sont très limités, de l'ordre de 0,405 hectare, soit moins de 1 % des surfaces identifiées sur le secteur étudié. Ces impacts sont qualifiés de discontinus et localisés, et concernent le plus souvent des petites surfaces en bordures de chemins qui seront artificialisées. Des revêtements perméables et une adaptation locale des travaux (réduction des emprises, suivi des engins, maintien des écoulements naturels) permettront de limiter encore ces impacts.

Si des incidences résiduelles étaient constatées, des mesures compensatoires seraient mises en œuvre (cela sera précisé dans les prochaines phases du projet) .en place de refuges ponctuels (pierriers pour reptiles).

Au-delà de ces mesures, des accompagnements supplémentaires sont prévus afin d'améliorer le fonctionnement écologique du site. À titre d'exemple, la création de mares est envisagée pour renforcer le potentiel d'accueil des amphibiens et compenser la rareté des habitats favorables. Des mesures pédagogiques comme une signalétique d'information sur les zones humides et les espèces protégées seront également étudiées lors des prochaines phases du projet.

Concernant le parc naturel régional : Le projet traverse le Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, sans créer de conflit avec ses objectifs. Ce classement n'interdit pas les aménagements, mais vise à encourager les projets respectueux de l'environnement et du paysage.

La voie verte réutilise des chemins existants, préserve les continuités écologiques et paysagères et valorise la découverte du patrimoine naturel et culturel de la vallée.

De plus, un des objectifs opérationnels de la charte 2013-2028 du PNR des Boucles de la Seine Normande est d'« Organiser l'itinérance par des modes de déplacement doux, notamment en structurant des itinéraires de véloroute et voies vertes, en développant la randonnée non motorisée sous toutes ses formes et en valorisant les déplacements sur la Seine (tourisme fluvial, bacs). »

Concernant les sites Natura 2000 : Le projet a fait l'objet d'une évaluation spécifique validée par l'autorité environnementale. Celle-ci a conclu à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces communautaires des deux sites concernés (« Boucles de la Seine Aval » et « Estuaire et marais de la Basse Seine »). Les effets se limiteront à des perturbations temporaires pendant la phase travaux, sans impact durable en phase d'exploitation, et sans remise en cause des objectifs de gestion fixés pour ces espaces.

Concernant les ZNIEFF : Le tracé longe ou traverse ponctuellement plusieurs ZNIEFF. Là encore, le choix d'emprunter au maximum des chemins existants permet de limiter très fortement les incidences sur les habitats naturels. Les espèces remarquables identifiées à proximité ne seront pas affectées, sous réserve du respect des mesures de précaution prévues pendant les travaux.

Concernant les EBC : Aucun abattage d'arbre n'est prévu dans les Espaces Boisés Classés que traverse le projet.

« Un risque accru d'inondation » :

S'agissant des risques d'inondation et de ruissellement, le projet s'inscrit dans un secteur reconnu inondable par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Le maître d'ouvrage a intégré ces contraintes dès la conception, en lien avec les services de l'État et le gestionnaire du système d'endiguement. La piste a été conçue pour rester submersible et réversible, sans création de remblais ni réduction des capacités d'écoulement des eaux. La topographie du site est conservée. Des études hydrauliques complémentaires seront menées avant les travaux afin de vérifier précisément l'absence de tout sur-aléa et d'ajuster les aménagements si nécessaire.

« Abattre des arbres » :

Dans un contexte de changement climatique, la préservation des arbres et de leur rôle est essentielle. C'est pourquoi le projet a été optimisé afin de préserver au maximum le patrimoine arboré existant. Sur la quasi-totalité du tracé, les travaux resteront confinés à une emprise d'environ 5 mètres de large, correspondant aux chemins actuels, sans extension notable. Les zones de chantier temporaires seront très limitées et implantées de manière à réduire les impacts sur l'environnement et les nuisances pour les riverains.

	<p>Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme potentiellement concernés, ont fait l'objet d'une analyse fine sur site. Ces arbres se trouvent à une distance suffisante de la tête de berge, permettant la réalisation de la voie verte sans abattage. Leur alignement sera donc conservé, supprimant ainsi l'impact initialement envisagé et répondant directement à la préoccupation du public. Pour tous les autres éléments boisés, le travail d'optimisation du tracé se poursuit avec la phase PRO en cours, en intégrant la séquence ERC. Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire davantage l'abattage des arbres et donc les impacts sur le milieu naturel.</p>
	<p>Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice. Les réponses sont complètes et précises.</p>
96	<p><u>Dominique Grosjean - 71240 Etrigny</u> <u>Thème : Artificialisation des berges</u> AVIS DÉFAVORABLE - NON À L'ARTIFICIALISATION DES BERGES./coût Pour faire face aux dérèglements climatiques, il est urgent de préserver les zones naturelles et les écosystèmes. Aux coûts de construction significatifs de cette langue de béton viendraient s'ajouter des coûts d'entretien annuels non négligeables dans ces zones inondables. Ces budgets pourraient être consacrés pour anticiper et limiter les impacts des phénomènes météorologiques violents de plus en plus fréquents. Cette piste cyclable ne pourrait-elle pas trouver sa place le long des voies existantes?</p>
97	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Piste cyclable un plus pour le cyclo urbain</u> USAGER CYCLO URBAIN Il est constaté que beaucoup de riverains ont privatisé les voies de berge. S'il était possible d'ouvrir cette voie cyclable, ce serait un plus pour le département et la région. Une mise en valeur de ce côté de la seine, à ce jour, nous contourrons par la bouille et la longue ligne droite jusqu'à Bardouville, puis voie cyclable praticable entre le fleuve et prairies.</p>
98	<p><u>Pierre Morizet - 27420 Vexin-sur-Epte</u> <u>Thème : Artificialisation des linéaires de berges</u> Ce projet de circulation et d'artificialisation des berges de la Seine sur plus de 10 km aura un impact considérable sur la biodiversité des zones humides traversées. Classées natura 2000 ces espaces entre l'eau et la terre sont des territoires sensibles et propice à la migration des espèces, une politique de préservation et de ré-ensauvagement de ces territoires devrait être adoptée et non l'inverse. En plus de créer une nouvelle frontière pour la faune et la flore, l'artificialisation du linéaire des berges de Seine fragilisera d'autant plus les sols notamment par la suppression de la végétation, des arbres et par</p>

	la destruction progressive des racines et de la structure du sol maintenant des berges.
99	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Artificialisation des linéaires de berges</u> Le projet de voie verte tel qu'il est présenté affecte considérablement la végétation en place. Il convient d'envisager d'autres solutions moins invasives.</p>
100	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Bitumage/Abattage arbres/coût</u> OPPOSITION AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE VOIE VERTE. Ce projet de voie "verte" est incohérent avec les politiques publiques de préservation de l'environnement et de la biodiversité. Comment peut-on sérieusement envisager de bitumer des kms de voie dans des espaces naturels et de quiétude pour la faune sauvagée protégée ? Comment peut-on prévoir de déraciner des arbres le long de la Seine alors leurs bienfaits ne sont plus à démontrer ? Outre ces aspects environnementaux, le coût exorbitant des travaux n'est pas acceptable en cette période de contrainte budgétaire et il mérite à lui seul l'abandon du projet. Le budget qui lui est dédié pourrait servir à la sécurisation des bandes cyclables et des points névralgiques dans l'agglomération. Pour les raisons énoncées ci-dessus, je m'oppose à ce projet d'aménagement qui n'apporte aucune plus-value pour l'environnement, les citoyens, les riverains, les communes et les usagers réguliers de la voie naturelle déjà existante.</p>
101 - Collectif mobilités actives 9 observations	<p><u>Association Grand Elbeuf à vélo</u> <u>Thème : Soutien à la réalisation de la Voie verte</u> Contribution à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement d'une voie verte en rive droite de la Seine entre les communes de Saint Pierre de Manneville et Duclair (Saint Pierre de Manneville, Quevillon, Saint Martin de Boscherville, Hénouville, Saint Pierre de Varengeville et Duclair).</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>En tant que collectif qui promeut les mobilités actives et le développement des infrastructures cyclables, nous soutenons la réalisation de la Voie Verte section Saint Pierre de Manneville / Duclair. Le linéaire actuel, qui s'arrête à Saint Pierre de Manneville en provenance de Rouen, a été inauguré en 2016 et il nous paraît donc logique qu'il soit prolongé jusqu'à Duclair, afin de le connecter à la voie verte en direction du Trait d'une part, et à la voie verte en direction de Villers Ecalles d'autre part.</i>

- Cette infrastructure de transport représente un enjeu majeur pour la sécurité des cyclistes ainsi que des piétons, des PMR, des rollers et tous les autres usagers non motorisés. Elle valorisera le patrimoine naturel, historique et patrimonial et le développement du tourisme local. Elle s'inscrit dans une vision à long terme d'un réseau cyclable cohérent et attractif à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie et de son plan vélo (la Métro à Vélo 2035) et également du département de la Seine-Maritime.
- L'itinéraire Seine à Vélo est la colonne vertébrale du réseau cyclable de la Métropole Rouen Normandie puisqu'il traverse le territoire depuis Saint Pierre lès Elbeuf jusqu'au Trait. Le projet de Véloroute des Abbayes (de Pont de l'Arche à Rives en Seine) dont ce projet fait partie est également un axe structurant. En effet, les deux rives de la Seine seront aménagées de manière sécurisée pour les cyclistes, les piétons et l'ensemble des usagers non motorisés. Si ces itinéraires sont conçus de prime abord comme des aménagements touristiques, ils sont également pleinement à envisager pour les déplacements locaux des habitants.
- Toutes les communes traversées (Saint Pierre de Manneville, Quevillon, Saint Martin de Boscherville, Hénouville, Saint Pierre de Varengeville et Duclair) bénéficieront d'un itinéraire sécurisé qui les reliera les unes aux autres. Pour rappel, la D67 et la D982 qui traversent ces mêmes villages, ne disposent pas d'aménagements cyclables sécurisés ni d'espaces sécurisés pour les piétons. Depuis le chemin de halage, des liaisons sur petites routes à faible trafic vers les centres villages existent déjà qui pourront être utilisées par les modes actifs en sécurité acceptable.
- Ce chemin de halage qui va donc être le support de la voie verte est, par définition, déjà artificialisé. Il est donc logique qu'on utilise un linéaire déjà artificialisé pour y réaliser une infrastructure de transport dédiée aux modes actifs. Cette logique permet d'éviter la construction ex nihilo de nouveaux aménagements à l'heure de la sobriété foncière et du "zéro artificialisation nette" et par conséquent l'emprise sur des terres forestières ou agricoles.
- L'aspect touristique du linéaire peut permettre à des commerces locaux de se maintenir voire de renaître là où aujourd'hui, il n'y a plus de commerces. L'afflux de touristes devrait permettre également aux hébergements (gîtes, campings, chambres d'hôtes, hôtels etc) de bénéficier d'une occupation plus importante toute l'année. Il en va de même des commerces de bouche et de la restauration. Ce sera un soutien pour l'économie locale.
- Le choix de l'enrobé nous paraît indispensable si l'on souhaite inclure toutes les pratiques y compris la circulation des PMR, ou encore des enfants en bas âge en poussettes ou tricycles, par exemple. De plus, l'enrobé permettra de pouvoir circuler sur cette infrastructure par tout temps, toute l'année, sans freins dûs aux conditions météorologiques. Ce matériau inerte, qui a une durée de vie de 20 à 30 ans, sans entretien majeur, pourra supporter les éventuelles crues et les intempéries sans relargage de particules.
- Le choix de l'enrobé nous paraît indispensable si l'on souhaite inclure toutes les pratiques y compris la circulation des PMR, ou encore des enfants en bas âge en poussettes ou tricycles, par exemple. De plus, l'enrobé permettra de pouvoir circuler sur cette infrastructure par tout temps, toute l'année, sans freins dûs aux conditions météorologiques. Ce matériau inerte, qui a une durée de vie de 20 à 30 ans, sans entretien majeur, pourra supporter les éventuelles crues et les intempéries sans relargage de particules polluantes dans la nature. Il ne nécessitera pas non plus l'intervention régulière d'engins de travaux qui perturbent la faune et la flore quand ils doivent maintenir en état un autre type de revêtement moins durable.

	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Les dispositifs anti-accès motorisé, s'il s'avère indispensable de les poser, devront être sélectionnés avec attention de manière à ne pas pénaliser ni entraver ni mettre en danger les usagers de la voie verte.</i> ● <i>Il faudra également utiliser une signalétique adéquate, verticale et horizontale, pour indiquer les rétrécissements de chaussée le cas échéant, en utilisant par exemple le panneau A3.</i> ● <i>Ce futur aménagement coche toutes les bonnes cases pour l'avenir : plus de déplacements à vélo, c'est moins d'émissions de gaz à effet de serre et donc moins de pollution ! L'intérêt général doit donc primer sur les intérêts privés.</i> <p>1 PIÈCE JOINTE (texte ci-dessus) - Remis sur clé USB avec le PV de synthèse</p> <p>Résumé :</p> <p>Ce document soutient le projet d'aménagement d'une voie verte le long de la Seine, reliant plusieurs communes pour promouvoir les mobilités actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Soutien au projet de voie verte - Avantages économiques et environnementaux - Caractéristiques techniques et sécurité. ● Soutien à la prolongation de la Voie Verte entre Saint Pierre de Manneville et Duclair pour connecter les voies vertes existantes. ● Importance pour la sécurité des cyclistes et autres usagers non motorisés, valorisation du patrimoine et développement touristique. ● Intégration dans le réseau cyclable de la Métropole Rouen Normandie et le plan vélo 2035. ● Sécurisation des itinéraires pour les communes traversées, en utilisant des chemins déjà artificialisés. ● Impact positif sur l'économie locale grâce à l'afflux touristique. ● Utilisation de l'enrobé pour inclure toutes les pratiques et garantir une utilisation toute l'année. ● Importance de dispositifs anti-accès motorisé et signalétique adéquate. ● Contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution</u></p> <p>La Métropole se félicite du soutien de l'association « Grand Elbeuf à Vélo » qui est un acteur majeur de la promotion du vélo sur le territoire métropolitain. Elle partage le point de vue de l'association sur l'intérêt que présente ce projet pour le développement touristique mais aussi pour les habitants des communes environnantes et plus globalement de la Métropole. Comme l'association le fait remarquer, le chemin support de la voie verte est déjà artificialisé, il est donc plus logique que la future voie verte se situe à cet endroit.</p> <p>Concernant les dispositifs anti-accès, la Métropole est consciente des inquiétudes émises par certains riverains sur d'éventuels passages d'engins motorisés mais comme l'indique l'association « Grand Elbeuf à Vélo », il faudra être très vigilant pour ne pas choisir des dispositifs qui empêcheraient le passage de vélos cargos par exemple.</p>

	La signalétique constitue un élément important du projet qu'elle soit routière ou d'informations (zone de chasse, inondations, gestion déchets...). Les rétrécissements de chaussées seront peu nombreux et progressifs lorsqu'ils interviendront. Si le besoin s'en fait ressentir, ils seront signalés.
	Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice.
102 Collectif mobilités actives 1 observation globale	Stéphanie - 76500 Elbeuf Thème : Soutien à la réalisation de la Voie verte Résumé : Ce document soutient le projet d'aménagement d'une voie verte le long de la Seine, reliant plusieurs communes pour promouvoir les mobilités actives : Soutien au projet de voie verte - Avantages économiques et environnementaux - Caractéristiques techniques et sécurité 1 PIÈCE JOINTE (texte ci-dessus) - Remis sur clé USB avec le PV de synthèse (Texte identique à la contribution N° 101)
103	Doublon du contributeur n° 70 - Déjà traitée
104	Michel Batut - 76230 Quincampoix Thème : opposition au projet Marcheur et cycliste, je connais de longue date ces berges de Seine. Contrairement à ce que certains affirment, je n'ai eu que des contacts aimables avec les propriétaires riverains, qui entretiennent globalement bien les bords de Seine, avec beaucoup de respect pour la faune et la flore. Cette route (pour la définir par son vrai nom) est inutile car le réseau vicinal très dense et cadastré suffirait, bien que pas strictement en bord de Seine. C'est une artificialisation de plus, pour des raisons fumeuses, et un coût scandaleux en comparaison avec le réaménagement en vue mixte vélo-auto des petites routes existantes; nos voisins belges le font très bien depuis des dizaines d'années. Les conséquences écologiques seront également considérables, avec eutrophisation des sols mal drainés, disparition des zones de frai des batraciens déjà mal en point, et des zones de nidification. En résumé :-INUTILE-CONTRE SENS ÉCOLOGIQUE-TRÈS CHER Résumé : <ul style="list-style-type: none"> • Contacts aimables avec les propriétaires riverains. • Entretien respectueux des berges de Seine. • Route jugée inutile, réseau existant suffisant. • Artificialisation et coût scandaleux.

	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatives belges efficaces. • Conséquences écologiques négatives: eutrophisation, disparition des zones de frai et de nidification. • Conclusion: Inutile, contre sens écologique, très cher.
105	<p><u>Christelle Darosey - 70170 Chargey-les-Port</u> <u>Thème : Abattage arbres/biodiversité/Zone natura 2000/Bitumage</u> <u>PROJET VÉLO ROUTE DE ST MARTIN DE BOSCHERVILLE</u></p> <p>Merci de respecter la zone Natura 2000, sa faune, sa flore et les 32 peupliers qui participent à l'équilibre de ce milieu naturel apprécié par les promeneurs, les cyclistes actuels. Est ce utile de dépenser autant d'argent dans ce projet alors qu'on a besoin de moyens dans les soins et la santé à la personne notamment ? Ce parcours remplit déjà sa fonction, détruire l'existant ne répond pas à l'attente de la société, au respect de l'environnement ni même aux cyclistes et promeneurs. La Normandie ne mérite pas d'être massacrée et bitumée. Je suis clairement contre ce projet et tout particulièrement contre la destruction des peupliers situés près du gîte du Ronceray, à Saint Martin de Boscherville.</p>
106	<p><u>Véronique Pétel - 76160 Saint-Léger-du-Bourg-Denis</u> <u>Thème : Soutien voie verte/Zone Natura - conserver le cadre champêtre</u> <u>AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE VERTE</u></p> <p>Aménager une voie verte entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair est une excellente idée, à condition que cela ne se fasse pas au détriment du cadre : pour que le parcours garde sa beauté et son charme, il me paraît important de conserver ses grands arbres et le caractère champêtre du chemin, donc sans béton ni bitume.</p>
107	<p><u>Eric Eskinazi - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thème : soutien au projet - rappel que l'accès public au chemin de halage</u> <u>PISTE CYCLABLE BORD DE SEINE</u></p> <p>Cet aménagement de voie verte est un très beau projet qui va dans le sens de l'histoire... Celle du développement des activités sportives et en particulier la randonnée et le cyclotourisme. Elles contribuent à améliorer la santé de nos concitoyens. <u>Sur un plan juridique, Il faut rappeler que cette voie verte empreinte le Domaine Public Maritime.</u> En France l'ensemble du littoral maritime doit rester libre d'accès au public. Malheureusement certains propriétaires s'y opposent . Ce projet permettra ainsi d'avoir un libre accès , ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui (barrières, clôtures électriques, barbelés...) Je souhaite vivement que ce projet aboutisse .</p>

	<p>Résumé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet de voie verte favorisant les activités sportives comme la randonnée et le cyclotourisme. • Amélioration de la santé des citoyens. • Voie verte sur le Domaine Public Maritime, garantissant l'accès libre au littoral. • Opposition de certains propriétaires avec des obstacles actuels (barrières, clôtures). • Souhait de réussite du projet.
108	<p><u>Pierre Héroux - 76250 Déville les Rouen</u> <u>Thème : Soutien à la création de la Voie verte - Intérêt pour tous les publics/Enfants/Poussettes/PMR - Mobilité active</u> FAVORABLE À LA CRÉATION DE LA VOIE VERTE</p> <p>La Métropole Rouen Normandie a déclaré l'urgence climatique. En France, le secteur du transport est celui qui, avec 30% des émissions de gaz à effet de serre, est le secteur économique le plus impactant. Alors que presque un déplacement sur deux est inférieur à 2 km (dont la moitié sont faits en voiture), 2 déplacements sur 3 inférieurs à 5 km, il est primordial d'agir pour réduire ces émissions. Si tant de déplacements sont faits en voiture (qui outre les gaz à effet de serre, émet également particules fines, oxydes d'azote...) plutôt qu'avec des mobilités actives autrement moins impactantes, c'est bien parce que les infrastructures de transport existantes ne permettent pas ces déplacements.</p> <p>Il n'existe actuellement aucune infrastructure dédiée aux mobilités actives sur l'ensemble du linéaire proposé pour la voie verte, L'infrastructure actuelle est dissuasive pour qui (un collégien ? un actif ? un retraité ?) souhaiterait rallier par exemple Duclair depuis Saint-Martin-de-Boscherville à vélo.</p> <p>Outre l'usage à des fins de mobilité, la voie verte permet de proposer un espace de loisir à l'instar de la voie verte allant de Villers-Ecalles à Saint-Wandrille passant par Saint-Paer, Duclair, Yainville et Le Trait utilisée par non seulement les cyclistes réalisant leur déplacement du quotidien (éloignés de l'inconfort et du danger du trafic routier), mais également par des cyclotouristes, des randonneurs, des promeneurs, des joggeurs, des personnes et des enfants en trottinette, où il est aisé de faire évoluer une poussette ou un fauteuil roulant.</p> <p>Le projet de voie verte offre aux usagers de se réapproprier et de mettre à profit la servitude de passage le long de la Seine pour rendre accessible un espace de loisir, mais aussi une infrastructure pour permettre les mobilités du quotidien actives;</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le secteur du transport en France est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre. • Beaucoup de déplacements courts sont effectués en voiture, faute d'infrastructures pour les mobilités actives. • Il n'existe pas, à l'heure actuelle, d'infrastructures dédiées aux mobilités actives sur le linéaire proposé pour la voie verte. • La voie verte offrira un espace de loisir et une infrastructure pour les mobilités actives quotidiennes. • Elle permettra de sécuriser les déplacements des cyclistes, randonneurs, joggeurs, et autres usagers.

109	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Soutien à la création de la voie verte</u> FAVORABLE À LA CRÉATION D'UNE VOIE VERTE Il m'apparaît logique de réaliser une continuité avec les voies vertes nouvellement créées depuis Val de la Haye jusqu'à SAHURS/Saint Pierre de Manneville et réaliser le tronçon manquant pour retrouver la voie verte de Duclair.</p>
110	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Soutien à la création de la voie verte</u> Je suis très favorable à cet aménagement de voie verte. C'est le prolongement naturel de la voie verte partant de Val de la Haye. D'ailleurs le chemin de halage doit normalement être accessible à tous et ne peut être privatisé. La pratique du vélo et de la marche est en constante progression et nécessite des aménagements sécurisés. Par ailleurs, le développement de ces voies « mobilité douce » peut se faire en parfaite harmonie avec les objectifs environnementaux.</p>
111	<p><u>Antoine Fontheneau - 76112 Saint-Pierre-de-Varengeville</u> <u>Thème : Approbation Voie verte</u> Je trouve ce projet remarquable, il permettra, aux cyclistes de relier Rouen à Duclair en toute sécurité et aux marcheurs de se promener en bord de seine en toute tranquillité. Bravo pour l'initiative.</p>
112	<p><u>Denis Gauthier - 76000 ROUEN</u> <u>Thème : Soutien TRÈS FAVORABLE À L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE VERTE ST PIERRE DE MANNEVILLE/DUCLAIR</u> Je soutiens pleinement ce beau et indispensable projet de voie verte en rive droite de la Seine. L'absence de continuité entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair crée aujourd'hui une coupure majeure dans l'itinéraire cyclable de la vallée de Seine, obligeant piétons et cyclistes à emprunter des portions routières dangereuses. Cet aménagement est absolument nécessaire pour sécuriser les déplacements, compléter le maillage de la vallée de la Seine (notamment le raccordement vers la voie verte entre Duclair et Villers-Ecalles.</p>
113	<p><u>Bernard Kientz - 54280 Seichamps</u> <u>Thèmes : Abattage des arbres/Bitumage</u></p>

	<p>JE SUIS OPPOSÉ À PROJET. Je suis randonneur et pratique le vélo. Pourquoi nous enlever les chemins de terre, les sentiers, les passages piétons sans aménagements de goudron ou béton. Ce projet va détruire ce pourquoi nous longeons la Seine. On a bétonné, goudronné, artificialisé pour construire des routes, des autoroutes, des lignes de TGV. Et maintenant vous allez goudronner les derniers endroits un peu naturels, les bords de Seine. Ce que nous recherchons ce sont des endroits où l'on est encore un peu au contact de la nature non du goudron. Et les grands arbres, les grands peupliers vous allez les abattre pour une voie rapide des vélos électriques. Je suis opposé à ce projet destructeur de notre environnement. Améliorons ce qui existe, les petites routes, les chemins communaux mais de grâce ne tronçonnez pas nos grands arbres matures.</p>
114	<p><u>Marc Fontaine - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Thème : contribution favorable au projet</u> Je suis très favorable à ce projet de voie verte qui permettra de longer longuement la Seine alors qu'actuellement de nombreux obstacles empêchent le cheminement malgré le "droit de passage" du halage. Outre la balade loisir, cela incitera aussi l'activité physique pour combattre les maladies cardiovasculaires dans un cadre incomparable. Ce projet est d'intérêt public qui ne doit pas être contrarié par des intérêts particuliers. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Actuellement, obstacles au cheminement malgré le droit de passage. ● Le projet encourage les loisirs et l'activité physique. ● Le projet est bénéfique pour la santé cardiovasculaire. ● Projet d'intérêt public, ne doit pas être entravé par des intérêts privés.
115 - 1 observation Maintien droit de passage	<p><u>Gérard et Michele Maes - 76113 Saint-Pierre-de-Manneville</u> <u>Thème : Droit de passage - Chemin du Talbot</u> <u>Demande de dérogation</u> Nous sommes exploitant agricole (horticole) depuis 1976 qui perdure en entreprise familiale avec coralie Maes. Nous avons accès à la future voie verte lors des livraisons avec l'accord du maire de l'époque donc nous aurions besoin d'avoir toujours l'autorisation alors que sur le plan cet espace est condamné nous espérons que vous tiendrez compte de nos observations. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Exploitation agricole horticole familiale depuis 1976. ● Accès à la future voie verte pour les livraisons avec accord antérieur. ● Besoin de maintenir l'autorisation d'accès malgré le plan actuel. ● Espoir que les observations seront prises en compte.

	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution de la famille MAES.</u></p> <p>Le projet prévoit de réserver la voie verte aux mobilités douces sur ce secteur et que les accès riverains se fassent par le chemin du Talbot. Une solution sera toutefois recherchée pour ne pas entraver l'accès à l'exploitation agricole de Mr et Mme Maes afin de garantir la pérennité de leur activité. Si aucune solution technique n'est viable, une dérogation pourra en effet être envisagée.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u></p> <p>Il est impératif que la dérogation précédemment accordée soit maintenue.</p> <p>Une recommandation est émise par la commissaire enquêtrice concernant tous les propriétaires du chemin du Talbot et l'observation de Monsieur le Maire de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville sur ce sujet.</p> <p>(celle-ci figure dans la partie du rapport d'enquête publique concernant les conclusions motivées et avis - 2ème partie du rapport).</p>
116	<p><u>Jean-Baptiste Poulain - 76113 Sahurs</u></p> <p><u>Thème : Une suite logique de la voie verte existante</u></p> <p>Le fait que la voie verte s'arrête au niveau de Saint Pierre de Manneville est très frustrant et cette voie verte vers Duclair me semble une bonne idée. Il faut bien évidemment que les contraintes écologiques et paysagères soient bien intégrées.</p>
117	<p><u>Anonyme Thème : Biodiversité</u></p> <p>Totalement contre ce projet</p> <p>Affligeant !</p> <p>L'aménagement d'une voie verte dans la zone concernée soulève de sérieuses inquiétudes environnementales.</p> <p>Il est impératif de renoncer à ce projet d'aménagement. La protection de la faune et de la flore, notamment des espèces protégées, doit primer sur la création d'un équipement de loisirs qui pourrait être réalisé ailleurs (ou pas) sans porter atteinte à un patrimoine naturel irremplaçable.</p>
118	<p><u>Denis Comont - 76113 Sahurs</u></p> <p><u>Thème : Un enjeu pour relier la Seine à Vélo aux tronçons existants</u></p> <p>Vivant à Sahurs j'observe que la piste cyclable, sur l'ancien chemin de halage, connaît une forte fréquentation progressive de personnes de tous âges ,cyclistes ,promeneurs et coureurs. C'est une réussite sans que les riverains soient importunés .</p>

	<p>C'est cependant vraiment dommage que le chemin soit coupé par une barrière à Saint Pierre de Manneville. Comme si la rive de Seine avait été privatisée ! Peut-on décemment empêcher le lien cyclable pour tous entre Saint Pierre de Manneville et Duclair parce que quelques-uns se sont octroyés la berge de Seine ?</p> <p>Plus que la raison de réaliser ce beau tronçon cyclable, c'est la motivation de l'itinéraire de la Seine à vélo depuis Paris qui est questionnée. Et, même si les chasseurs sont dérangés, il n'y a aucun doute pour relier au plus tôt les tronçons amont et aval par ce chemin des bords de Seine. Les tronçons déjà réalisés ont fait la preuve de leur utilité. Et les opposants d'alors à leur aménagement n'ont plus mot à dire.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La piste cyclable à Sahurs est très fréquentée et réussie sans gêner les riverains. • Une barrière à Saint Pierre de Manneville interrompt le chemin, semblant privatiser la rive de Seine. • La coupure empêche la continuité cyclable entre Saint Pierre de Manneville et Duclair. L'itinéraire de la Seine à vélo depuis Paris est remis en question. • Malgré les objections des chasseurs, il est crucial de relier les tronçons amont et aval. • Les tronçons existants ont prouvé leur utilité, et les opposants initiaux n'ont plus d'arguments.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la contribution de M. Denis Comont</u></p> <p>Le contributeur met en avant le succès rencontré par le tronçon de voie verte existant entre Val de la Haye et Saint-Pierre de Manneville sur lequel la Métropole n'a jamais relevé d'incidents bien que ce projet avait soulevé des inquiétudes de la part de certains riverains et exploitants agricoles lors de sa conception. Le projet proposé entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair s'inscrit dans la même lignée.</p> <p>La mise en service de cette voie verte permettra de régler les problèmes liés à la mise en place de barrières par certains riverains.</p>
	<p><u>Aucun commentaire complémentaire de la commissaire enquêtrice</u></p>
119	<p><u>Ciana Blanchemin : 76440 Mauquenchy</u> <u>Thème : Biodiversité</u> Contre l'aménagement d'une voie verte - par rapport à la protection de la nature ainsi des animaux , ainsi le calme du voisinage.</p>
120	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Suggestion autre tracé/Abattage arbres/Artificialisation des sols</u> Je suis favorable aux mobilités douces, mais pas à n'importe quel prix.</p>

	<p>Nous avons la chance d'avoir un chemin en bord de Seine que se partagent les riverains, les promeneurs, les randonneurs et les cyclistes qui permet la randonnée, et ceci, dans un un cadre envié par beaucoup.</p> <p>Chaque jour on nous parle de réchauffement climatique, de refus d'artificialisation des sols, on modifie les cours d'école bitumée à outrance, on plante des arbres dans les villes, et chez nous on abatrait les arbres pour permettre l'accès aux trottinettes. !!!</p> <p>Est-ce pertinent de vouloir bétonner à tout prix une zone inondable,</p> <p>Je suis d'accord pour partager cet environnement mais il y a probablement d'autres solutions, par exemple: faire passer la voie dans le village où il y a possibilité, de boire un verre, de déjeuner, de faire quelques achats, de visiter églises, abbayes, manoir de rencontrer des gens qui ont envie de valoriser leur territoire ;</p> <p>De plus, des parkings à vélo pourraient y être installés, permettant aux utilisateurs de prendre le car (530) pour se rendre à Rouen pour visiter la ville en toute tranquillité.</p> <p>Je suis certaine qu'un autre tracé pourrait être envisageable (route du Brécy, Route de Quevillon) Le route peut être partagée (cela s'est déjà fait : voir les traversées de Franqueville saint-Pierre, Belbeuf, et aussi à Saint-Martin de Boscherville . De plus, une route partagée à l'avantage de faire réduire la vitesse des automobilistes.</p> <p>Par ailleurs, le bitume pour les randonneurs est tout à fait inconfortable,</p> <p>Couper les arbres me semble être une ineptie à notre époque. Quid de la biodiversité : oiseaux, insectes et surtout abeille à l'heure où nous essayons de réintroduire l'abeille noire normande dans nos régions. .</p> <p>Alors les mobilités douces, oui mais pas à n'importe quel prix, je veux bien participer à la préservation de l'environnement avec mes impôts mais pas pour un projet aussi croquignolesque.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Favorable aux mobilités douces, mais pas à n'importe quel prix. ● Chemin en bord de Seine partagé par divers usagers, cadre naturel apprécié. ● Opposition à l'abattage d'arbres, impact sur biodiversité. ● Contre le bétonnage d'une zone inondable. ● Proposition d'alternative de passage par le village pour dynamiser l'économie locale. ● Suggestion d'installer des parkings à vélo et utiliser le car pour Rouen. ● Possibilité d'un autre tracé, routes partagées pour réduire la vitesse. ● Bitume inconfortable pour les randonneurs. ● Préservation de l'environnement prioritaire, critique du projet actuel.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à cette contribution</u></p> <p>Actuellement, les conditions ne sont pas réunies pour que le bord de Seine soit partagé avec les promeneurs, randonneurs et cyclistes. D'une part, en l'état actuel de la réglementation, les vélos ne sont pas autorisés sur le chemin de contre-halage et</p>

	<p>l'absence de revêtement ne permet pas un accès à tous : hormis les VVT, les autres types de vélos ne peuvent circuler que très difficilement sur certains tronçons, voire pas du tout sur certains secteurs. D'autre part, certains riverains ayant posé des barrières avec parfois un affichage menaçant, il est difficile de parler de partage de l'espace et la continuité de l'itinéraire n'est pas vraiment assurée.</p> <p>Concernant les arbres, aucun abattage massif n'est prévu. Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme « potentiellement à abattre », seront finalement conservés. Aucun arbre à fort enjeu écologique ni situé dans un Espace Boisé Classé (EBC) ne sera concerné. L'objectif du projet est « d'éviter la destruction d'habitats et d'individus d'espèces à enjeux, ainsi que de corridors de déplacement favorables à la faune. » Pour cela, le tracé est optimisé pour éviter les coupes et préserver les haies et alignements existants.</p> <p>D'autres tracés ont été étudiés notamment par les routes départementales 67 et 982 qui relient Saint-Pierre de Manneville à Duclair. Mais il n'est pas possible physiquement d'intégrer un aménagement cyclable en site propre faute d'emprise suffisante et mélanger le vélo à la circulation sur ces deux routes n'est pas envisageable en termes de sécurité. Le projet prévoit de jalonner des itinéraires vers les centres bourgs, comme c'est le cas sur la section précédente entre Val de la Haye et Saint-Pierre de Manneville. Des arceaux vélos pourront bien sûr être installés à proximité des commerces ou des sites remarquables comme l'abbaye Saint-Georges par exemple</p> <p>La réalisation d'une voie verte en enrobé permet une meilleure accessibilité de l'aménagement en permettant la circulation de tous les modes non motorisés (vélos rollers, trottinettes, fauteuils roulants). En parallèle de la voie verte, des accotements enherbés seront réalisés lorsque les emprises le permettent afin de proposer une alternative de revêtement aux piétons et aux cavaliers.</p>
	<p><u>Aucun commentaire complémentaire de la commissaire enquêtrice</u></p>
121	<p><u>Thomas Fontheneau - 76112 Saint-Pierre-de-Varengeville</u> <u>Thème : Projet d'utilité publique - Promotion des mobilités douces</u> <u>ENJEU DE SANTÉ/ENJEU ENVIRONNEMENTAL/ENJEU ÉCONOMIQUE et TOURISTIQUE</u></p> <p>Ce projet est d'utilité publique. Il permet de promouvoir les mobilités douces en sécurisant l'activité des piétons et des cyclistes.</p> <p>La sécurisation des nombreux cyclistes dans ce secteur est un enjeu clé pour développer cette mobilité. La promotion de ces mobilités passe par des espaces sécurisés qui permettent aux plus petits de s'éprouver et de découvrir la joie d'un déplacement à vélo en pleine nature. Dans cette logique, à l'heure des voyages à vélo, des découvertes régionales à vélo etc.....cet aménagement représente une belle opportunité de continuer à développer l'attrait touristique du secteur.</p> <p>L'enjeu dans tel espace est donc multiple;</p> <ul style="list-style-type: none"> ● enjeu de santé (sécurité + développement de l'activité physique)

	<ul style="list-style-type: none"> • enjeu environnemental (promotion de mobilité douce) • enjeu touristique.
122	<p>Anonyme Thèmes : Création au-dessus de l'eau d'une piste/Biodiversité/Cavaliers/Bitumage/Coût Je suis contre ce projet</p> <p>Je suis totalement opposée à ce projet qui m'apparaît plus que "contre nature". Situé dans le parc des boucles de la Seine, extrêmement préservé avec des contraintes drastiques en termes d'aménagement et de construction dans un souci de préservation naturelle, et bien plus encore, situé dans une zone Natura 2000, cet aménagement qui implique de bitumer, couper des arbres, aura nécessairement des conséquences néfastes sur la faune et la flore et m'interroge sur ses conséquences environnementales irréversibles. N'oublions pas qu'il est tout de même envisagé de créer au-dessus de l'eau, une piste reliant la Fontaine à Duclair (faute de place suffisante le long de la route départementale). Mais où se trouve donc le caractère écologique du projet ? A ce jour, promeneurs, cyclistes, riverains et même cavaliers partagent déjà ce cadre naturel sans aucune difficulté, l'accès est totalement accessible à tous. Quel est l'intérêt de remettre en cause cet équilibre? Je ne vois aucune avancée dans ce projet, dont le coût est exorbitant, et va saccager la beauté des bords de Seine.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opposition au projet jugé contre nature dans le parc des boucles de la Seine, une zone protégée Natura 2000. • Inquiétudes sur les impacts environnementaux négatifs, notamment la destruction d'habitats naturels. • Critique de la création d'une piste au-dessus de l'eau, questionnant son caractère écologique. • L'accès est déjà possible pour tous sans problème. • Le projet est perçu comme inutile, coûteux et destructeur pour le paysage.
	<p>Réponse du responsable du projet à cette contribution</p> <p>Le projet de voie verte a précisément été conçu pour respecter le caractère naturel, paysager et écologique du Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande et des espaces Natura 2000 qu'il traverse. Le projet ne se contente pas de bitumer le chemin de halage. Plus de 90 % du tracé emprunte des chemins existants (chemins de halage, chemins agricoles ou voies communales) qui seront simplement réaménagés pour sécuriser les déplacements doux, sans création de nouvelles emprises. De plus, le choix de revêtement a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques. Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c'est déjà le cas actuellement. Par ailleurs, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes</p>

liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. Ce choix technique permettra d'assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.

Concernant les arbres, aucun abattage massif n'est prévu. Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme « potentiellement à abattre », seront finalement conservés. Aucun arbre à fort enjeu écologique ni situé dans un Espace Boisé Classé (EBC) ne sera concerné. L'objectif du projet est « d'éviter la destruction d'habitats et d'individus d'espèces à enjeux, ainsi que de corridors de déplacement favorables à la faune. » Pour cela, le tracé est optimisé pour éviter les coupes et préserver les haies et alignements existants. Ce tracé précis sera présenté lors des prochaines phases du projet.

Sur le plan écologique, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact complète, incluant une évaluation spécifique des incidences sur les sites Natura 2000. Cette étude, validée par l'autorité environnementale, a conclu à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces protégés. Les effets potentiels sont limités à la phase de chantier et font l'objet de mesures strictes pour les éviter ou les réduire : interventions hors périodes sensibles pour la faune (nidification, reproduction, hibernation), limitation des emprises de chantier et de circulation des engins, vitesse limitée à 20 km/h pour réduire le dérangement, ou encore mise en place de refuges écologiques (pierriers, mares, maintien de zones enherbées), ...

Sur une section d'environ 500 mètres sur la commune de Saint-Pierre de Varengeville, l'emprise est restreinte, ce qui nécessite de trouver des solutions techniques particulières pour permettre le passage d'une voie verte. La passerelle en encorbellement évoquée qui ne serait pas située au-dessus de l'eau mais en surplomb de la berge, n'est qu'une solution technique parmi d'autres. La Métropole réfléchit à des solutions moins onéreuses consistant à recalibrer la voirie et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge.

Actuellement, les conditions ne sont pas réunies pour que le bord de Seine soit accessible à tous, en particulier aux cyclistes et aux cavaliers. D'une part, en l'état actuel de la réglementation, les vélos ne sont pas autorisés sur le chemin de contre-halage et l'absence de revêtement ne permet pas un accès à tous : hormis les VVT, les autres types de vélos ne peuvent circuler que très difficilement sur certains tronçons, voire pas du tout sur certains secteurs. D'autre part, certains riverains ayant posé des barrières avec parfois un affichage menaçant, il est difficile de parler de partage de l'espace et la continuité de l'itinéraire n'est pas vraiment assurée, voire pas du tout pour les cyclistes et les cavaliers.

Ce projet permettra de relier la commune de Duclair à la voie verte de la Boucle de Roumare, tout en assurant des déplacements sécurisés favorisant une pratique familiale et de loisirs au plus près de la Seine. Par ailleurs, il valorisera le patrimoine naturel, historique et patrimonial et le développement du tourisme local. Comme pour tout aménagement cyclable, son coût doit être mis en regard des économies qu'ils génèrent en matière de santé publique, de coûts de déplacements, et d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, s'agissant d'une voie verte de type « véloroute », plusieurs études ont mis en évidence l'importance des retombées économiques du tourisme à vélo.

	Aucun commentaire complémentaire de la commissaire enquêtrice
123	<p><u>Emmanuel Harou - 76113 Saint-Pierre-de-Manneville</u> <u>Thèmes : Inondations/coût/Biodiversité</u></p> <p>Je ne comprend pas comment on envisage de dépenser autant d'argent pour une voie verte bords de seine alors que la hauteur de la digue devient de plus en plus obsolète chaque année dû à une montée inexorable des cm d'eau de la seine ..on frôle les débordements à 5 cm ..qui sera responsable quand les biens et les personnes seront touchés ..</p> <p>la France creuse un déficit record ..il n'y a pas d'argent pour protéger les habitations !mais on va dilapider de l'argent pour des pistes cyclistes ..</p> <p>2eme ..le marais renfermé des nidifications d'oiseaux et on va y faire venir du tourisme (il y a déjà en plus des vélos des scooters ,qqs motos) qui en plus creusent l'intérieur des digues et amplifie l'infiltration de l'eau (film perso à l'appui montre au maire de st pierre de manneville)</p> <p>La nécessité est de relever le niveau des digues de 50 cm sinon votre piste cyclable sera elle même un jour obsolète ..on aura jeter à nouveau des milliards dans la Seine pour rien ..et on cherchera les responsables !protéger les biens et les personnes doit rester une priorité l'amusement est secondaire surtout en période de crise aiguë</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Critique de la dépense pour une voie verte au détriment de la protection contre les inondations. • Inquiétude face à la montée des eaux de la Seine et l'obsolescence des digues. • Risque de débordements et de dommages aux biens et aux personnes. • Déficit budgétaire de la France et priorisation des dépenses. • Impact négatif du tourisme sur les zones de nidification d'oiseaux et sur l'intégrité des digues. • Nécessité de rehausser les digues de 50 cm pour éviter des dépenses inutiles. • Priorité à la protection des biens et des personnes en période de crise.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la contribution de M. Emmanuel HAROU</u> <u>Dérangement en période de nidification :</u></p> <p>L'étude d'impact a mis en évidence un risque « moyen » en cas de réalisation de travaux entre mi-mars et début août, période critique pour la reproduction et la dépendance des jeunes. C'est pourquoi, pour limiter cet impact et dans le cadre de la séquence ERC, la mesure de réduction R1 relative au respect du calendrier de sensibilité des espèces sera appliquée. Ainsi, les défrichements et dégagements d'emprise seront programmés prioritairement en dehors de cette période, notamment à l'automne, lorsque les oiseaux nicheurs et les chiroptères sont moins vulnérables. Grâce à cette organisation, l'impact sur l'avifaune est réduit et considéré comme « faible » après application de la séquence ERC.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Faucon pèlerin (espèce patrimoniale à enjeu fort)</u> : Les inventaires ont montré sa fréquentation du secteur,

notamment sur les falaises et les pylônes électriques en dehors de l'emprise directe du projet. Si un comportement de nidification a été observé, il est localisé en marge du tracé et dans des habitats qui ne seront pas modifiés par les travaux. En conséquence, le projet ne porte pas atteinte aux sites de reproduction ni aux territoires de chasse majeurs de cette espèce. Le respect du calendrier écologique permettra en outre d'éviter tout dérangement ponctuel lié au chantier.

- **Bouvreuil pivoine :**

Espèce forestière et rivulaire, niche largement dans les boisements présents à proximité de la Seine. L'étude a identifié plusieurs couples nicheurs, mais leurs habitats se situent majoritairement en dehors de l'emprise du projet, qui longe principalement la digue et des espaces déjà anthropisés. Les travaux, limités à une bande restreinte, n'auront pas d'incidence durable sur les boisements rivulaires. Comme pour le Faucon pèlerin, le respect du calendrier de travaux en dehors de la période de reproduction permettra de limiter tout dérangement ponctuel.

- **Bruant des roseaux :**

Il a été contacté de manière ponctuelle dans une parcelle cultivée en Miscanthus à proximité de Quevillon. Cette espèce, niche généralement dans des milieux cultivés, or, le projet ne prévoit pas d'empiéter sur des parcelles agricoles. Seules des occupations temporaires de parcelles agricoles seront peut-être nécessaires à la mais resteront temporaires. Les travaux de la voie verte n'affecteront donc pas ses sites de reproduction. Là encore, le phasage des travaux garantira l'absence de dérangement significatif.

Aspect hydraulique :

Le projet de voie verte a été conçu en tenant compte du fonctionnement hydraulique et de la fragilité des digues situées en bord de Seine. Aucune intervention n'est prévue dans le marais ou sur les ouvrages de protection, et la piste ne comportera pas de quantité de remblais significative, ni de modifications du terrain naturel.

Le revêtement sera adapté aux contraintes hydrauliques locales : il restera perméable ou semi-perméable selon les secteurs, afin de limiter le ruissellement et de préserver les capacités d'infiltration. Sur les tronçons longeant les digues, l'infiltration directe ne sera pas recherchée pour éviter tout risque de déstabilisation de ces ouvrages.

Des études hydrauliques complémentaires seront menées pour vérifier précisément l'absence d'impact sur les écoulements et sur les zones humides voisines. La piste restera submersible et réversible en cas de crue, sans aggraver le risque d'inondation ni affecter le marais.

Economie du projet

D'une manière générale, les coûts des aménagements cyclables doivent être mis en regard des économies qu'ils génèrent en matière de santé publique, de coûts de déplacements, et d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, s'agissant d'une voie verte de type « véloroutes », plusieurs études ont mis en évidence l'importance des retombées économiques du tourisme à vélo. A l'échelle nationale, les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 milliards d'euros soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais

	<p>aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme. Ces impacts économiques bénéficient largement aux territoires : en 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Ils atteignent plus de 100 millions d'euros/an sur la Vélodyssée. La dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Si la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre de Manneville n'a pas la notoriété d'un aménagement tel que « La Loire à vélo », il est fort à parier qu'elle attirera de nombreux cyclotouristes d'autant plus qu'elle sera connectée à La Seine à Vélo dont le tracé est déjà existant.</p>
	<p><u>Aucun commentaire complémentaire de la commissaire enquêtrice</u></p>
124	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Opposition</u> Ce n'est pas normal d'imposer aux habitants à ce qu'une voie verte soit aménagée en face. Atteinte à la tranquillité des habitants, perte d'intimité, risque de sécurité, impact sur la valeur immobilière etc..</p>
125	<p><u>Lucie - 76680 Critot</u> <u>Thème : Cohabitation cycliste/cavalier/randonneurs/Bitumage</u> <u>Je suis défavorable au projet</u> La voie verte étant très orientée vélo, le bitume semble être une priorité pour les cyclistes. C'est bien dommage de ne pas tenir compte des autres usagers, les marcheurs et les cavaliers. Je suis cavalière et connais les bords de Seine depuis longtemps , on peut s'y promener sans problème. Pourquoi bitumer ? Cela va à l'encontre de l'écologie, sans parler des restrictions budgétaires de l'État. Laissons les berges aux randonneurs et réfléchissons à des pistes cyclables à l'intérieur des terres. Ce projet n'est pas du tout écologique et ne prend pas en compte le risque des inondations plus fortes dans les prochaines années à venir. <u>Résumé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La voie verte privilégie les cyclistes. Les autres usagers comme les marcheurs et cavaliers sont négligés. • Le bitumage va à l'encontre de l'écologie. • Proposition de laisser les berges aux randonneurs et de créer des pistes cyclables ailleurs. • Le projet n'est pas écologique et ignore le risque accru d'inondations.
126	<p><u>Aurélié Versluys - 76410 Freneuse</u> <u>Thème : Biodiversité/Natura 2000/Inondations/Abattage des arbres/Coût</u></p>

	<p>Ce projet de voie verte le long de la Seine est dénué de bon sens Ce projet soulève de sérieuses inquiétudes sur le plan écologique. Le tracé envisagé traverse une zone classée Natura 2000, identifiée comme ZPS (Zone de Protection Spéciale) et ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique). La transformation des sols qu'il implique risque d'aggraver les phénomènes de crue de la Seine, en contradiction directe avec les objectifs de préservation de ces espaces sensibles. Comment peut-on envisager de détruire autant d'arbres ? Par ailleurs, le coût de cette opération pour la métropole est particulièrement élevé. Dans un contexte économique tendu, il serait sans doute plus judicieux d'orienter ces ressources vers des projets générant des retombées économiques concrètes Engager de telles dépenses apparaît comme une décision difficilement justifiable.</p>
127	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Opposition</u> Je suis totalement contre la création de cette voie verte. D'autres part je me balade régulièrement en famille avec les enfants sur les bords de Seine et avec la création d'une voie verte + piste cyclable nous n'apprécierons plus réellement cette balade car il y aura moins de places pour les randonneurs.</p>
128	<p><u>Franck Dupuis - 76840 Quevillon</u> <u>Thème : Bétonisation</u> Je suis riverain en bordure de seine donc très concerné car plus de 400 m2 de terrain exproprié pour un projet de voie verte, alors que les cycliste passe déjà et que cela se passe très bien. Je ne vois pas l'intérêt de dépenser autant d'argent pour un sujet qui existe déjà mais avec la nature en plus (sans bitume) si nos communes et métropoles avait du bon sens ,il mettrait cet argent pour nos communes et non pour des promenades de passages.</p>
129	<p><u>Margot Letouzey - 76000 Rouen</u> <u>Thème : Bitumage</u> Non judicieux de bitumer 15 km</p>
130	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
131	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
132	<p><u>Alexandre HEDOUX - 7676130 Mont Saint Aignan</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>

133	<u>Benoit Chapon - 76450 Saint Martin aux Arbres</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
134	<u>Jean-Luc Couvillers - Belmesnil</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
135	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
136	<u>Michaël Douay - 76630 Bellengreville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
137	<u>William Rougeole - 76670 Houpeville</u> <u>Thème : Impact sur la végétation avec les déchets des gens qui ne respectent rien</u> Contre la voie verte
138	<u>Matthieu Calais - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
139	<u>Anonyme :</u> _un projet purement politique et économique qui sert juste à enrichir certaines personnes en détruisant la nature donc complètement contre ce projet
140	<u>Florian Rouxel - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
141	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
142	<u>Sébastien Poylo - 76310 Sainte Adresse</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
143	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Imperméabilisation des sols/Znieff/Natura 2000/Biodiversité</u> Ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF).

	Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages naturels que nous apprécions et préservons. Ce projet, mené sans dialogue avec les usagers historiques, va à l'encontre de la préservation de notre patrimoine naturel et de nos droits. Pour ces raisons, je m'y oppose fermement.
144	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
145	<u>Aubin Ernoult - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
146	<u>Anonyme : Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
147	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
148	<u>Ludovic Blondin - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
149	<u>Tristan Verdier - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
150	<u>Henri Leclerc -</u> <u>Thème : Sécurité/Biodiversité</u> Projet complètement dangereux et irrespectueux du point de vue du territoire naturel protégé et chassé.
151	<u>Allan Beltrame - 76 Manneville-la-Goupil</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
152	<u>Durand alain - 76 Saint Victor l'Abbaye</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
153	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
154	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
155	<u>Bruno Soubrane - 76000 Rouen</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
156	<u>Quentin Vatine - 76 Saint Martin de l'If</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
157	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
158	<u>Loick Lecoeur - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thème : Contre la voie verte</u>
159	<u>Brichet Maverik</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
160	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
161	<u>Jérôme Sautreuil - 76890 Saint Maclou Folleville</u> <u>Thème : Artificialisation des sols/coûts/biodiversité</u> Un tel projet est totalement irresponsable. A l'heure où toutes les instances cherchent à faire des économies, il y a clairement d'autres priorités. De plus, l'artificialisation du milieu naturel est très néfaste à la biodiversité.
162	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
163	<u>Philippe Huet - 76 Grémonville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
164	<u>Adrien Lopes</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
165 -	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
166	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
167	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
168	<u>Ludovic BOCHER-LEROY - 76 Bacqueville en caux</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
169	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

170	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
171	<u>Olivier Roussel - 76150 Maromme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
172	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
173	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
174	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
175	<u>Alois Queinec - 27 Amfreville sous les Monts</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
176	<u>Frédéric Quesnais - 76 Saint Georges sur Fontaine</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
177	<u>Carole Manteigas - 44000 Nantes</u> <u>Thème : Biodiversité</u> Que fait- on de la biodiversité ? Des arbres centenaires ?
178	<u>Pierre Vincent - 76700 Harfleur</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
179	<u>Antoine Aubertin - 76 Ménestreau-en-Villette</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
180	<u>Willy Gosse - 76 Torcy le Petit</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
181	<u>Anonyme : Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
182	<u>Anonyme : Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
183	<u>Mathieu Lancien - 76520 Montmain</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
184	<u>Marc Mineray - 76000 Rouen</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
185	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chemins</u> Contre ce projet car les chemins existants sont largement suffisants pour se balader au bord de Seine.
186	<u>Quentin Prévost - 76490 Rives en Seine</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
187	<u>Anne-Sophie Gourdain - 76 Melleville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
188	<u>Sébastien Martel - 76260 Ponts et Marais</u> <u>Thème : contre</u> Pas de texte
189	<u>Anonyme - Thème : Biodiversité/Bitumage</u> Avis défavorable pour la création de cette voie verte qui va dégrader ce milieu naturel en mettant du bitume et gênera la faune et la flore
190	<u>Hervé Beux - 76400 Fécamp</u> <u>Thème : Contre</u> Je suis contre l'aménagement d'une voie verte rive droite de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair
191	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
192	<u>Anonyme - Thème : Bitumage</u> Il y a déjà assez de bitume dans nos campagnes.
193	<u>Frédéric Piednoël - 76520 La Neuville Chant d'Oisel</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
194	<u>Paul Boudet - 76 Saint-Aubin-le-Cauf</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
195	<u>Sébastien Martel - 76 Ponts-et-Marais</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
196	<u>Yohan Villez - 76290 Criquetot l'Esneval</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
197	<u>Régis Champion - 76 Saint-Antoine</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
198	<u>Damien Bachelet - 76 Port-Jérôme sur Seine</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
199	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
200	<u>Maxime De Witte - 76 Rogerville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
201	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
202	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
203	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
204	<u>Olivier Laruelle - 76 Thiergeville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
205	<u>Reynald Jourdainne - 76520 Ymare</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
206	<u>Emile Dujardin - 76190 Yvetot</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
207	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
208	<u>Thierry Morin - 76 Montivilliers</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
209	<u>Stéphane Nuttens - 27 Haudricourt</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
210	<u>Anonyme - 76 Rogerville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
211	<u>Frédéric Legrand - 76000 Rouen</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
212	<u>Richard Jean-Jacques - 27370 Le Thuit de l'Oison</u> <u>Thème : Bitumage</u> Opposé à cette création de voie verte qui se décide sans consultation. Rien de très "vert" dans la mise en place d'enrobé en des zones qui devraient être préservées.
213	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
214	<u>Pauline Soreau - 76520 Franqueville-Saint-Pierre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
215	<u>Matthieu Frere - 76 Grumesnil</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
216	<u>Anonyme - Thème : Contre la voie verte</u>
217	<u>Pascal Le Long - 76 Baromesnil</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

218	<u>Maxime Lefranc - 27210 Beuzeville</u> <u>Thème : Entrave à l'écologie</u> Aménagement qui détériorera la tranquillité et le paysage! Grave entrave à l'écologie
219	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
220	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Artificialisation des sols</u> Je m'oppose à ce projet qui artificialise un milieu naturel et prive la population locale de droits acquis. On ne peut pas prôner la mise sous cloche à côté et goudronner quand ça nous arrange .
221	<u>Anonyme - Thème : Contre</u> Sans texte
222	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
223	<u>François Fihue - 76590 Torcy le Grand</u> <u>Thème : Imperméabilisation/Zone Nature 2000/Znieff</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.Ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 kms de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF). Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages naturels.
224	<u>Vincent Fossum - 94 Alfortville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
225	<u>Godefroy Pesqueux - 76520 La Neuville Chant d'Oisel</u> <u>Thème : Contre voie verte</u>
226	<u>Erwann Delafosse - 76 La Cerlangue</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
227	<u>Michel Travers - 76 Hugleville en Caux</u> <u>Thème : Bitumage/Concertation</u>

	Je ne suis pas favorable à ce projet d'aménagement du chemin de halage entre Duclair et St Pierre de Manneville. En effet, c'est un espace protégé, le fait de bitumer n'a rien de rationnel par rapport à la protection de cet endroit qui doit rester un peu "sauvage et naturel". Je sais que les élections approchent, que certains maires et élus de tous bords cherchent à séduire, mais l'absence de concertation me consterne, serions nous en train d'imiter un certain Poutine...
228	<u>Maxime Lecointe - 76 Haucourt</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
229	<u>Pascal Biville - 76230 Quincampoix</u> <u>Thème : Défavorable</u> Je pense qu'il faut laisser ce territoire sauvage, comme aujourd'hui.
230	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Avis défavorable</u>
231	<u>Eric d'Hugleville - 76 Hugleville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
232	<u>Alexandre Coudeville - 76 Flamanville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
233	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Préserver le milieu naturel</u> Défavorable au projet
234	<u>Fabrice Lesueur - 76116 Martainville-Epreville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
235	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
236	<u>Samuel Wattier - 76320 Saint Pierre les Elbeuf</u> <u>Thème : Biodiversité</u> Je suis contre cette nouvelle voie verte dans un milieu humide.

237	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
238	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
239	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
240	<u>Jean-Luc Levasseur</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
241	<u>Julien Desmouais - 76 Sorquainville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
242	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
243	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
244	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
245	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : avis défavorable</u> Sans texte
246	<u>Bernard Boivin - 76210 Goderville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
247	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
248	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
249	<u>Matthieu Chilton - 92 Levallois Perret</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
250	<u>François Musard - 78600 Maison Laffitte</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

251	<p><u>Pierre Lefebvre - 76230 Bois Guillaume</u> <u>Thème : Artificialisation des sols</u> Je souhaite exprimer un avis défavorable au projet de voie verte. En effet, en tant que cycliste, j'aimerais beaucoup voir ce projet aboutir, mais mon attachement aux espaces naturels et à l'écologie me pousse à vouloir préserver les berges de la Seine qui sont déjà bien trop canalisées et/ou artificialisées. Je vous remercie de votre attention en espérant que ma modeste participation aura un impact sur la finalité de ce projet.</p>
252	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Goudronnage</u> Totalemment contre cette décision de transformer le chemin de halage rive droite en boulevard goudronné ouvert à la circulation de toutes sortes (motos que additifs et j'en passe??)</p>
253	<p><u>Mickael Murat - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
254	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
255	<p><u>Gérard Lemaire - 76930 Octeville sur Mer</u> <u>Thème : Bitumage/concertation</u> Voie bitumée que va t il rester de la nature .Bizarre pas de concertation.</p>
256	<p><u>Christian Lherondelle - 76 Notre Dame de Bliquetuit</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
257	<p><u>Anonyme -</u> <u>Thème : Avis Très favorable</u> Je dépose un avis très favorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. En tant que ex-chasseur, non membre de l'Association Régionale de Chasse sur le Domaine Public Fluvial (ARCDPF), je suis TRÈS favorable au projet. Cordialement André RICHARD 07200 Lachapelle</p>
258	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>

259	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
260	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
261	<u>Guilhem - 76 Preuseville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
262	<u>Jérôme Le Monze - 76 La Remuée</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
263	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
264	<u>Anonyme - Thème : contre la voie verte</u>
265	<u>Xavier Tocqueville - 76490 Rives-en-Seine</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
266	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
267	<u>Stéphane Delacotte - 76 Epretot</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
267	<u>Nicolas Lopez - 76 Lanquetot</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
269	<u>Gilles Erulin - 76130 Mont Saint Aignan</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
271	<u>Gaëtan Dubois - 76 Bouleville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
272	<u>Jean-François Sosnowski</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
273	<u>Jean-René Fresel - 76000 Rouen</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
274	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
275	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
276	Arnaud Dodelin - 76000 Rouen <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
277	<u>Patrick Aps - 76 Saint Jean-du-Cardonnay</u> <u>Thème : Biodiversité</u> Atteinte à la biodiversité des sites.
278	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
279	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
280	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
281	<u>Jérôme Passey - 76520 La Neuville Chant d'Oisel</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
282	Anonyme - <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
283	<u>Ignace Galouzeau de Villepin - 76 Avremesnil</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
284	<u>Dominique Delaunay - 76 Gommerville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
285	<u>David Guérin - 76 Oudale</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
286	<u>Philippe Follain - 76 Criquiers</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

287	<u>Pierre Dumesnil - 76 Valliquerville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
288	<u>Jean-Paul Poret - 76 Octeville sur Mer</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
289	<u>Johnny Molard - La Neuville Chant d'Oisel</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
290	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Bitumage</u> Arrêtez de tout goudronner !
291	<u>Jimmy Leclercq - 76230 Bois-Guillaume</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
292	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Bitumage</u> Encore des tonnes de goudron à la place de zones en herbes indispensables à la biodiversité
293	<u>Xavier Canu - 76190 Saint Marie des Champs</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
294	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
295	<u>Claude Ducros - 76310 Sainte Adresse</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
296	<u>Dominique Guincestre - 76 Vatteville la Rue</u> <u>Thème : Contre le projet</u>
297	<u>Mayeul Dragon - 76600 Le Havre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

298	<u>Thierry Verdier - 92 Levallois Perret</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
299	<u>Mathis - 76370 Ancourt</u> <u>Thème : Contre</u>
300	<u>Arthur Banville - 76 Le Torpt</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
301	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Biodiversité</u> L'idée de dégager un milieu, avec des espèces d'intérêt ainsi que des habitats posé question sur la priorisation et la sensibilisation à la nature. Mon avis est défavorable sur ce secteur de plus sur le DPM
302	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
303	<u>Lucas Fabien - 27500 Pont Audemer</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
304	<u>Charles Bellenger-Piedelièvre - 76 Surville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
305	<u>Anonyme -</u> <u>Thème : Biodiversité/Imperméabilisation des sols/Concertation</u> Ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF). Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages naturels que nous apprécions et préservons. Ce projet, mené sans dialogue avec les usagers historiques, va à l'encontre de la préservation de notre patrimoine naturel et de nos droits. Pour ces raisons, je m'y oppose fermement.
306	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
307	<u>Anonyme - Thème : Pas d'accord pour la piste verte</u>

308	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
309	Frédéric Huon - Ancretiéville-Saint-Victor Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
310	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
311	Mathieu Flahaut - 76 Beaucamps le Vieux Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
312	Yann Le Guéllec - 76480 Duclair Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
312	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
314 5 observations 314/1 314/2 314/3 314/4 314/5	<p>Anonyme - Thème : Zone Protection des milieux naturels/Biodiversité/tracé/coût/concertation Observation 314/1</p> <p>Le projet s'inscrit en rive droite de la Seine dans un territoire à haute sensibilité environnementale avec des enjeux hydrologiques et écologiques forts : PPRI, TRI, inventaire de nombreuses espèces menacées patrimoniales et/ou protéger au niveau européen ou local, zonage environnemental de protection des milieux naturels » : extrait du rapport de la MRAe (mission régionale d'autorité environnementale Normandie).</p> <p>Le projet s'inscrit dans un site sensible comme il a été constaté. Les raisons de son état naturel actuel est le fait que l'activité humaine est très modérée. Une fréquentation importante du site déséquilibrera l'écosystème des marais.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet est situé en rive droite de la Seine, dans une zone à haute sensibilité environnementale. • Enjeux hydrologiques et écologiques importants : PPRI, TRI, espèces menacées protégées. • Zonage environnemental pour la protection des milieux naturels. • Site sensible avec peu d'activité humaine actuelle. • Fréquentation accrue pourrait déséquilibrer l'écosystème des marais. <p>Observation 314/2</p> <p>Promouvoir le vélo pour atteindre 5% de déplacement à vélo d'ici 2035, n'autorise pas le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Métropole, de faire n'importe quoi, n'importe comment, n'importe où, et à n'importe quel prix.</p> <p>Il existe déjà un itinéraire vélo sur la Rive Gauche juste en face entre la Bouille et Duclair, jusqu'à Mesnil sous Jumièges</p>

(projet Seine à vélo).

Résumé :

La promotion du vélo doit être réalisée de manière réfléchie et responsable. Un itinéraire vélo existe déjà sur la Rive Gauche entre la Bouille et Duclair, jusqu'à Mesnil sous Jumièges.

Observation 314/3

La voie verte se dit ouverte à tous sauf aux engins motorisés. Cependant Seules les associations de vélo ont été concertées mais pas les associations de randonneurs ou centres équestres ?

Une bande de 3 mètres de large de bitume ne convient pas à tous les usagers des bords de Seine.

Détruire les arbres, bitumer sont une grave erreur irréversible pour le paysage, l'environnement et les conséquences par suite des inondations.

Résumé :

- La voie verte est interdite aux engins motorisés.
- Seules les associations de vélo ont été consultées, pas les randonneurs ou centres équestres.
- Le bitume de 3 mètres de large ne convient pas à tous les usagers.
- La destruction des arbres et le bitumage sont considérés comme des erreurs irréversibles pour le paysage et l'environnement, avec des risques d'inondations.

Observation 314/4

Il faut préserver les bords de Seine et entretenir ces espaces naturels pour favoriser la marche, la promenade en famille, le jogging, l'équitation, et pourquoi pas propice à la méditation. Ce qui est important est la déconnexion au milieu urbain. Ce sont des activités adaptées et déjà pratiquées sans entrave sur les chemins de berge (activités bénéfiques pour la santé autant que le vélo !).

Je m'interroge sur la motivation réelle du projet : trajet domicile /travail ou décarboner ou est-ce (comme il est écrit) une valeur récréative ou au motif touristique ?

A qui cela profitera vraiment ?

Bref dans tous les cas, en longeant la Seine au plus près, la voie verte est désaxée des centres d'intérêts touristiques, et ne rentre pas dans le cœur des communes. Elle ne répond en rien à la promotion d'un tourisme durable.

Elle ne servira pas aux déplacements du quotidien, ni conduire les enfants à l'école ou faire ses courses.

Ce qui est bien dommage pour le quotidien des habitants.

Résumé :

- Préserver et entretenir les bords de Seine pour des activités de plein air.
- Importance de la déconnexion du milieu urbain.
- Doutes sur la motivation réelle du projet de voie verte.
- La voie verte ne profite pas aux trajets quotidiens ni au tourisme durable.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Impact limité sur le quotidien des habitants. <p>Observation 314/5 L'utilité d'une voie verte dans un site du Parc Régional des boucles de la Seine Normande, classé Natura 2000, directive Oiseaux ZPS, ZNIEFF Continentales type I, zones humides interpelle et interroge sur la protection des milieux naturels uniques des marais, les conséquences de l'abattage des arbres témoins du temps, l'impact de l'imperméabilisation des sols dans un milieu régulièrement soumis aux inondations. Le coût financier (Estimation sommaire : 10 millions d'euros) a de quoi creuser un peu plus le déficit de la Métropole. Il est regrettable qu'aucune concertation avec les habitants n'a été faite. Une réunion d'information a bien été organisée pour présenter le projet ! C'est peu au vu des enjeux. Cette méthode méprise les usages de la ruralité et ses habitants. L'histoire de la région ne se limite pas au fleuve...</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Projet de voie verte dans un site protégé du Parc Régional des boucles de la Seine Normande. ● Préoccupations concernant la protection des milieux naturels, l'abattage d'arbres, et l'imperméabilisation des sols. ● Coût estimé à 10 millions d'euros, augmentant le déficit de la Métropole. ● Absence de concertation avec les habitants, seulement une réunion d'information organisée. ● Critique de la méthode de consultation, perçue comme méprisante envers les usages et l'histoire locale. <p>Pourquoi ne pas repenser l'aménagement des routes existantes ?</p>
	<p>Réponse du responsable du projet à ces 5 observations</p> <p>Observation 314/1 Sur l'aspect environnemental, le choix du tracé répond avant tout à une logique de réutilisation des emprises existantes, en particulier des chemins de halage et contre-halage déjà présents (réutilisation à plus de 90% de tracé existant), ce qui limite fortement la création de nouvelles emprises et donc les impacts sur les milieux naturels. L'utilisation d'un revêtement perméable sera privilégié au maximum, afin de répondre aux enjeux de perméabilité du sol et de limiter les impacts écologiques. De plus, l'étude d'impact a intégré l'ensemble des enjeux liés à la flore, la faune et les habitats Natura 2000. Les résultats montrent que les incidences seront limitées et maîtrisées : pas d'abattage de peupliers sur le chemin du Ronceray comme initialement envisagé, pas d'espèces floristiques communautaires recensées, pas de destruction de gîtes à chiroptères ni d'habitats du Triton crêté, et seulement des perturbations temporaires en phase chantier (bruit, lumière). Les surfaces de milieux touchés restent très réduites et sont considérées comme de « faible » enjeu écologique. La séquence ERC (éviter, réduire, compenser) a été appliquée à chaque étape (mesure d'évitement, mesure de réduction en phase chantier...), et sera approfondie lors des prochaines étapes du projet, ce qui permettra de réduire davantage les emprises et les impacts. Sur l'aspect hydraulique, le projet s'inscrit bien dans un secteur reconnu inondable par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Cependant, le maître d'ouvrage a bien intégré ces contraintes dès la conception, en</p>

lien avec les services de l'État et le gestionnaire du système d'endiguement. La piste a été conçue pour rester submersible et réversible, sans création de remblais ni réduction des capacités d'écoulement des eaux. Le revêtement prévu (enrobé classique, perméable ou à liant végétal selon les secteurs) sera adapté localement, et des accotements enherbés permettront de réduire le ruissellement, d'intégrer l'aménagement dans le paysage et de préserver l'infiltration naturelle de l'eau. Des études hydrauliques complémentaires seront menées avant les travaux afin de vérifier précisément l'absence de tout sur-aléa et d'ajuster les aménagements si nécessaire.

Observation 314/2

Il n'y a pas d'aménagement cyclable en site propre entre La Bouille et Duclair, ce qui limite cet itinéraire aux cyclistes chevronnés. Des études sont en cours pour des aménagements sur la rive gauche mais qu'elle qu'en soit le résultat, l'emprise disponible entre La Bouille et Bardouville est beaucoup trop restreinte pour permettre la réalisation d'un aménagement cyclable en site propre. La voie verte côté rive droite prend donc tout son sens. Elle permet de plus la connexion des communes traversées à Duclair via un aménagement sécurisé, ce qui n'est pas le cas actuellement et ne le sera pas via l'itinéraire en rive droite.

Observation 314/3

La concertation a débuté avec les riverains directement impactés par le projet d'aménagement pour être ensuite élargie à l'ensemble de la population des communes traversées et même l'ensemble de la Métropole Rouen Normandie via le site internet « Je Participe ». Une réunion avec les associations de cyclistes a ensuite eu lieu comme pour tous projets d'aménagements cyclables afin d'avoir un avis des futurs utilisateurs sur les projets.

Concernant le choix du revêtement, celui-ci a été pensé pour s'intégrer au mieux dans l'environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques. Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l'usage d'un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le revêtement actuel enrobé noir sera conservé. Par ailleurs, le caractère perméable ou imperméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que possible, afin de favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales et limiter le ruissellement. Ce choix technique permet d'assurer la sécurité et le confort des usagers, tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.

Concernant la largeur de la voie et ses usages, celle-ci a été définie en tenant compte à la fois des exigences de sécurité et de la nécessité de limiter l'emprise écologique. Conformément à la définition du Code de la route, une voie verte est un espace bidirectionnel réservé aux usagers non motorisés, pour lequel une largeur de 3 mètres est généralement préconisée afin de permettre une circulation fluide et sécurisée. Cette largeur assure notamment le passage en toute sécurité des secours, des engins d'entretien ou encore du gestionnaire du domaine public fluvial (GPMR), tout en évitant les risques liés à la proximité immédiate de la Seine. Cependant, pour réduire au maximum les impacts sur la biodiversité et éviter toute coupe d'arbres, la largeur pourra être localement réduite jusqu'à 2,50 mètres, chaque fois que les contraintes d'emprise l'imposent. La voie sera

aussi bordée d'accotements enherbés de 0,50 m de part et d'autre (parfois déjà existants), permettant d'assurer le confort des piétons ou cavaliers. Concernant les arbres et la végétation, le projet a été optimisé afin de préserver au maximum le patrimoine arboré existant. Sur la quasi-totalité du tracé, les travaux resteront confinés à une emprise d'environ 5 mètres de large, correspondant aux chemins actuels, sans extension notable. Les zones de chantier temporaires seront très limitées et implantées de manière à réduire les impacts sur l'environnement et les nuisances pour les riverains.

Les 32 peupliers du chemin du Ronceray, initialement identifiés comme potentiellement concernés, ont fait l'objet d'une analyse fine sur site. Ces arbres se trouvent à une distance suffisante de la tête de berge, permettant la réalisation de la voie verte sans abattage. Leur alignement sera donc conservé, supprimant ainsi l'impact initialement envisagé et répondant directement à la préoccupation du public.

S'agissant des risques d'inondation et de ruissellement, le projet s'inscrit dans un secteur reconnu inondable par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Le maître d'ouvrage a intégré ces contraintes dès la conception, en lien avec les services de l'État et le gestionnaire du système d'endiguement. La piste a été conçue pour rester submersible et réversible, sans création de remblais ni réduction des capacités d'écoulement des eaux. Des études hydrauliques complémentaires seront menées avant les travaux afin de vérifier précisément l'absence de tout sur-aléa et d'ajuster les aménagements si nécessaire.

Enfin, le projet s'attache à préserver le caractère naturel et paysager des bords de Seine. Le linéaire emprunte des chemins existants, sans élargissement notable, et sera bordé d'accotements enherbés qui favoriseront à la fois l'infiltration de l'eau et l'intégration paysagère. L'aménagement ne crée aucun obstacle aux écoulements, ne génère pas de perte de zones naturelles et respecte les orientations environnementales du territoire.

Observation 314/4

L'objectif de cette voie verte est davantage tourné vers le tourisme et les activités liées à la promenade. Elle s'adresse donc aussi bien à des visiteurs extérieurs à travers le cyclotourisme qu'à des usagers locaux pour une balade plus courte que ce soit à pied, à vélo ou à cheval, seul ou en famille, en marchant ou en courant. Actuellement, le chemin n'est pas praticable sur l'intégralité du tracé faute d'entretien et l'accès est barré par certains riverains. Le fait d'être obligé de s'éloigner un peu du bord de Seine pour rejoindre les centres des bourgs traversés n'est en rien contraignant pour des cyclotouristes habitués à parcourir plusieurs dizaines de km par jour. Un jalonnement sera disposé pour leur indiquer les commerces, services ou encore lieux patrimoniaux.

Observation 314/5

Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.

Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au

	<p>droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengueville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.</p> <p>Le projet d'aménagement a fait l'objet d'une large concertation dont l'objectif était de toucher le public le plus large possible. Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole chargé des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet. Par ailleurs, au-delà des deux réunions publiques qui se sont déroulées à Hénouville et Saint-Pierre de Varengueville qui ont d'ailleurs connu un grand succès, la Métropole a également mis à disposition un site internet consacré au projet.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Réponse complète à toutes les observations - pas de commentaire complémentaire.</p>
315	<p><u>Christophe Dupuy - 94 Le Perrey</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
316	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
317	<p><u>François Jouffroy - 76 Labruyère</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
318	<p><u>Alexis Jouen - 76 Oudalle</u></p>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
319	<u>Landry Lecoq - 76 Rogerville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
320	<u>Emmanuel Hauchecorne - 76 Ypreville-Biville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
321 3 observations 321/1 321/2 321/3	<p><u>Jean Delaire - 76840 Hénouville</u> <u>Thèmes : Biodiversité/Artificialisation des sols/Natura 2000</u></p> <p>Depuis plusieurs années, on nous vend l'aménagement des chemins de halage et de berge sous forme de "VOIE VERTE". Il ne s'agit là que d'une piste destinée essentiellement aux vélos à l'échelon européen.</p> <p>VOIE VERTE n'a rien d'écologique et fait fi de la zone Natura 2000 , de la ligue de protection des oiseaux et de la faune sauvage, ainsi que du projet "Artificialisation des sols 0".</p> <p>Puisque les décisions sont prises avant même les enquêtes d'utilité publique, puisque on ne tiendra pas compte de l'impossibilité pour les piétons de se promener en famille en compagnie de leurs enfants ou de leurs animaux, puisqu' il ne sera plus possible de garder à ces ultimes lieux de sérénité leur caractère de quiétude, nous en sommes réduits à nous limiter à quelques demandes simples :</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les chemins de halage et de berge sont aménagés en "VOIE VERTE", principalement pour les vélos. • Ce projet n'est pas écologique et ignore les zones Natura 2000, la protection des oiseaux et la faune sauvage. • Les décisions sont prises avant les enquêtes d'utilité publique. • Les piétons, familles et animaux ne pourront plus profiter sereinement de ces espaces. <p><u>Observation 321/1</u> Garder à certains endroits intéressants, leur caractère verdoyant en évitant le bitume ou le ciment.(voir fichier joint).</p> <p><u>Observation 321/2</u> Aménager, au droit des habitations, des structures destinées à réduire la vitesse des vélos, trottinettes, etc...sachant qu'en aucune façon, les recommandations ne seront jamais respectées.</p> <p><u>Observation 321/3</u> Mettre au niveau réglementaire de sécurité (9m50) le chemin de berge avant toute autre priorité, car les surverses qui se produisent régulièrement à La Fontaine au Km 274,5 sur environ 200m, ne seront pas sans parvenir à arracher, tôt ou tard, le revêtement de cette voie dite verte. (voir fichier joint).</p>

Résumé :

- Priorité à la mise à niveau de sécurité du chemin de berge.
- Surverses fréquentes à La Fontaine au Km 274,5 sur 200m.
- Risque d'endommagement du revêtement de la voie verte.

Jean DELAIRE 4001 Route de Duclair Hameau de La Fontaine 76840 Hénouville

Note de la commissaire enquêtrice :

2 fichiers (photos jointes à la contribution) - Voir ci-dessous les photos.



Début de surverse au km 274,54.jpg



Choix verdure ou bitume.jpg

	<p><u>Réponse du responsable du projet aux observations de M. Jean Delaire</u></p> <p><u>Observation 321/1</u> Le traitement de la voie verte au droit des habitations pourra faire l'objet d'un traitement spécifique en jouant notamment sur la couleur du revêtement ou les plantations le long de la voie.</p> <p><u>Observation 321/2</u> La mise en place de dispositifs destinés à réduire la vitesse des usagers de la voie verte est difficilement envisageable. Cela n'a pas été fait sur la section précédente sans que des incidents aient été remontés.</p> <p><u>Observation 321/3</u> La réalisation des travaux de remise à niveau de la digue est de la compétence du Syndicat Mixte de gestion de la Seine Normande. Le projet d'aménagement de la voie verte est réalisé en concertation avec le SMGSN pour coordonner les interventions de chacun.</p>
	<u>Pas de commentaire particulier de la commissaire enquêtrice</u>
322	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
323	<u>Pascal André - 76590 Les Cents Acres</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
324	<u>Pelletier - 76390 Blangy sur Bresle</u> <u>Thème Bitumage/Biodiversité/ruissellement</u> Je m'oppose à ce projet de bitumer cette voie verte le long de la Seine. Ce projet va impacter sérieusement la biodiversité et créer du ruissellement.
325	<u>Jean-Claude Morisse - 76 Montivilliers</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
326	<u>Eric Deloison - 76 Blacqueville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
327	<u>Lionel Drain - 76760 St Martinaux arbres</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>

328	<u>Pierre Auber - 76 Saint Martin saint Firmin</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
329	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
330	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Abattage des arbres/artificialisation des sols/Natura 2000/Bitumage</u> C'est logique de vouloir réaliser un tronçon manquant entre St Pierre de Manneville et Duclair. Oui, mais, reproduire les mêmes erreurs ! <u>ENVIRONNEMENT :</u> Abattage d'arbres, et de haies, artificialisation des sols. Qu'en dit le Parc régional, concerné par la plupart des communes traversées ? <u>POUR QUI POURQUOI :</u> Bien qu'il y soit écrit que la voie verte concerne les cycles ET des piétons, les vues prospectives du dossier de présentation ne montrent que du bitume et pas de voie enherbée. Je n'ai rien contre les vélos électriques, j'en possède un moi-même ! Mais je suis aussi randonneur et la perspective de circuler sur la même voie que les cyclistes et (pire) les trottinettes électriques ne me réjouit pas. Puisqu' il est dit aussi que pour une voie de trois mètres de large le projet en monopolise dix, on pourrait peut-être trouver un mètre pour les piétons ! <u>TRACÉ :</u> Un tracé tout du long en bord de Seine ? En tant que Boschervillais, je verrais bien un détour par le cœur du village, avec son abbaye et ses jardins, ses commerces et producteurs locaux. Avec un abri à vélos, bien entendu. <u>Résumé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un tronçon manquant entre St Pierre de Manneville et Duclair. • Préoccupations environnementales : abattage d'arbres, artificialisation des sols. • Critique du manque de voie enherbée pour piétons, projet centré sur le bitume. • Inquiétude sur la cohabitation piétons, cyclistes, trottinettes électriques. • Proposition d'inclure un mètre pour les piétons sur la voie. • Suggestion de détour par le village de Boscherville pour inclure les attractions locales.
331	<u>Romain Delattre - 76 Morvillers</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

332	<u>Cécile Corruble - 76 Ouville la Rivière</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
333 Doublon N° 25	<u>Jean-Daniel HAROU</u> <u>Déjà traité en N° 25 - Texte identique</u>
334	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
335	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
336	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
337	<u>Rémy Galet - 76 Saint-Contest</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
338	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
339	<u>Jérôme Lopicard - 76 Vibeuf</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
340	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Biodiversité</u> Le bord de Seine va être dénaturer
341	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
342	<u>Gérard Fisch - 76 Gournay en Bray</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
343	<u>Bernard Boivin - 76 Goderville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
344	Anonyme :

	Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.
345	Anonyme : Identique au 344 Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.
346	<u>Ludovic Petit - 76 Gancourt saint Etienne</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
347	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
348	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
349	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
350	<u>Philippe Guernion - 76 Gronfreville l'Orcher</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
351	<u>Dominique Guérin - 76 Ste Marguerite sur Duclair</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
352	<u>Yves Lefrançois - 76 Saint Victor d'Ymonville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
353	<u>Mickaël Courtin - 76 Montivilliers</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
354	<u>Gérard Facq - 76 Biéville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
355	<u>David Lecouvreur - 76 Hautot le vatois</u> <u>Thème : Défavorable - sans texte</u>

356	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
357	<u>Marc Receveur - 75 Paris</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
358	<u>Franck Robert - 76 Gruchet le Valasse</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
359	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
360	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
361	<u>Sylvain Ghuilard - 76 Gonfreville l'Orcher</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
362	<u>Emmanuel Paillette - 76 Turretot</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
363	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
364	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
365	<u>Hippolyte Lepicard - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
366	<u>Willy Buquer - 76 Malleville les Grès</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
367	<u>Alexandre Aubursin - 76 Ancretierville saint Victor</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
368	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
369	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

370	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
371 3 observations 371/1 371/2 371/3	<p><u>Mehdi Cherif - 76113 Saint-Pierre de Manneville</u> <u>Thème : Chemin du Talbot</u> Habitant en bord de Seine à Saint-Pierre-de-Manneville, je participe à la présente enquête publique relative au projet de voie verte. Je tiens à préciser que je suis favorable à la réalisation de cette voie, qui représente une belle opportunité de valoriser notre territoire et de développer les mobilités douces. Je souhaite attirer votre attention sur plusieurs points essentiels : <u>Observation 371/1</u> 1) Interdiction des véhicules motorisés : je pense qu'il faut que la voie verte reste strictement réservée aux piétons et aux cyclistes. L'accès aux véhicules motorisés (scooters, quads, voitures, etc.) doit être proscrit, à l'exception des véhicules d'entretien ou de secours. C'est une condition nécessaire pour préserver la tranquillité des riverains, la sécurité des usagers et la vocation même de ce projet. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voie verte réservée aux piétons et cyclistes. • Interdiction des véhicules motorisés sauf entretien/secours. • Préservation de la tranquillité, sécurité et vocation du projet. <p><u>Observation 371/2</u> 2) Impact sur le chemin du Talbot : Si la voie verte devient totalement interdite aux voitures, nous serons contraints d'utiliser le chemin du Talbot pour accéder à nos propriétés. Or, ce chemin est actuellement en très mauvais état et son entretien est à la charge exclusive des riverains. La charge de l'entretien du chemin n'est pas clairement définie. Ce chemin n'est actuellement pas entretenu et un riverain sur 9 ne souhaite pas accepter la proposition de la métropole pour rendre ce chemin dans le domaine public. L'aménagement de la voie verte constitue une véritable opportunité pour résoudre la question de l'entretien du chemin du Talbot et le rendre enfin carrossable. Peut-être pourriez-vous apporter des éléments de réponse au sujet de ce chemin dont l'entretien appartient aux riverains. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La voie verte pourrait être interdite aux voitures, obligeant l'utilisation du chemin du Talbot. • Le chemin du Talbot est en mauvais état et son entretien incombe aux riverains. • La responsabilité de l'entretien n'est pas clairement définie. • Un riverain sur neuf refuse la proposition de la métropole pour intégrer le chemin dans le domaine public. • L'aménagement de la voie verte est une opportunité pour résoudre les problèmes d'entretien du chemin du Talbot. <p><u>Observation 371/3</u></p>

3) Séparation avec les parcelles riveraines : Je souhaite également savoir quel type de clôture ou dispositif de séparation est prévu pour isoler la voie verte des propriétés riveraines, notamment de ma parcelle et de celle que je loue à HAROPA. Cette précision est importante pour anticiper la cohabitation entre espaces privés et publics, et garantir une bonne intégration du projet.

Résumé :

- Type de clôture ou dispositif de séparation prévu pour isoler la voie verte des propriétés riveraines.
- Importance de cette précision pour anticiper la cohabitation entre espaces privés et publics.
- Garantie d'une bonne intégration du projet.

Cordialement,
Mehdi CHERIF

Réponse du responsable du projet à cette contribution

Observation 371/1

Il est bien prévu que la voie verte soit strictement réservée aux piétons, cyclistes et cavaliers, conformément à l'article R.110-2 du Code de la route qui définit une voie verte comme étant une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Des dispositifs anti-accès motorisés seront d'ailleurs installés.



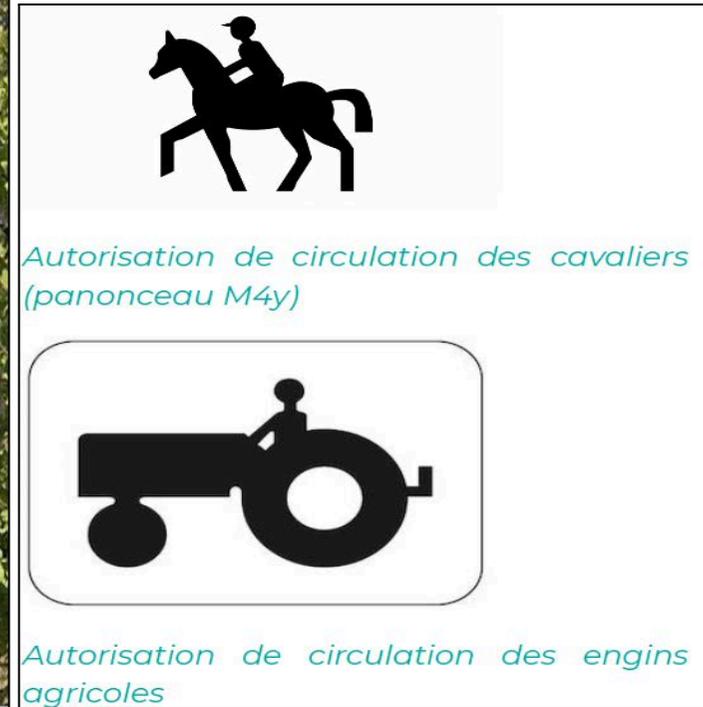
Barrières pivotantes - Implantées le long de la voie



Barrière pivotante pour fermer certains accès à la voie

Cependant, certaines portions de l'itinéraire resteront tout de même accessibles ponctuellement par les exploitants agricoles pour accéder à leurs parcelles ou par des riverains pour rejoindre leur propriété. Dans ces séquences sous « circulation partagée », la cohabitation entre cyclistes, piétons et engins agricoles sera encadrée par des règles de prudence et une

signalisation claire. Le revêtement sera renforcé localement afin de supporter le passage des engins sans détériorer la piste, garantissant ainsi sa pérennité. Pour des questions de sécurité, les véhicules d'intervention pourront aussi utiliser ponctuellement la voie verte (pompiers, gendarmerie, maintenance et entretien). L'emplacement et le choix exact des dispositifs anti-accès motorisés et des panneaux de signalisations seront confirmés lors des phases ultérieures du projet.



Observation 371/2

Le passage du chemin du Talbot dans le domaine public est actuellement en cours de réflexion entre les différents partis que sont les propriétaires actuels, la commune et la Métropole Rouen Normandie. A priori, l'ensemble des parties prenantes sont

favorables à cela mais sa réalisation demande au préalable que les propriétaires fassent don de l'emprise du chemin à la Métropole Rouen Normandie.
Ces démarches seront menées en parallèle du projet d'aménagement de la voie verte avec pour objectif que la voie verte situé en bord de Seine soit exclusivement dédiée aux mobilités douces et que la totalité du chemin du Talbot sera utilisé comme voie d'accès aux propriétés riveraines.
Une fois que le chemin du Talbot aura intégré le domaine public, l'entretien de celui-ci sera à la charge de la Métropole Rouen Normandie et plus précisément du pôle de proximité Austreberthe Cailly.

Observation 371/3

Pour les riverains étant impactés par une modification de leurs limites foncières, plusieurs solutions sont proposées pour isoler leur parcelle de la voie verte.

- Des plantations (haies bocagères, haies de charmilles)
- Des clôtures de type ranch ou simple torsion

Ces dispositifs de séparation qui devront bien s'intégrer dans le paysage environnant feront l'objet d'une discussion avec les riverains. Ils seront pris en charge financièrement dans le cadre du projet et l'entretien restera à la charge du propriétaire.



Haie bocagère



Haie de charmille



Clôture type ranch



Clôture simple torsion

Commentaire de la commissaire enquêtrice :

Toutes les observations concernant le chemin du Talbot seront traitées dans le cadre des recommandations/Conclusions de l'enquête - 2ème partie du rapport d'enquête publique - document séparé.

372	<u>Frédéric Hardy - 76200 Dieppe</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
373	<u>Michel Hébert - 76 Luneray</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
374	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
375	<u>Reynald Denner - 76 Saint Pierre du Bosguérard</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
376	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
377	<u>Antonin Artus - 76112 Saint Pierre de Varengueville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
378	<u>Bruno Boudin - 76 Sandouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
379	<u>Daniel Pelletier - 76 Bourneville sainte Croix</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
380	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
381	<u>Aude caudron - 76690 Claire</u> <u>Thèmes : Contre sur la Partie Saint-Martin-de-Boscherville/Quevillon/Bitumage</u> Je suis contre l'aménagement d'une voie verte sur la commune de Saint Martin de Boscherville et Quevillon pour les raisons suivantes : Écologiques : bétonner un espace naturel et arboré Nuisances supplémentaires pour les riverains.
382	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse/Coût</u> je donne un avis très défavorable à ce projet

	<p>Etant chasseur Habitant Quevillon depuis 70 Ans vécu et Né au bord de la seine Conseiller Municipale depuis 5 mandats qu' on laisse les riverains Tranquille .Détruire le Paysage faire une route enrobée n'importe quoi La France est belle derrière les bureaux. Laisser les riverains vivre paisiblement .ils sont au calme Alors que l'on est pas capable entretenir actuellement le bord de seine (Département et la Métropole) L'argent serait mieux investi dans nos routes qui en ont bien besoin. Si les metteurs en scène de ce projet on leur dit que l'on va faire une route au milieu de leur jardin vont il apprécier ??</p>
383	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
384	<p>Philippe Dodard - 7670 Esclavelle Thème : y en a plus que marre des XXXXentre les éoliennes de XXXXXX,et les chemins pour les touristes, des hectares pour faire des parc de jeu ras le bol ? XXXX : Propos outrancier supprimé par la commissaire enquêtrice</p>
385	<p>Anonyme Thème : Chasse/Fruits/Faune avis défavorable à ce projet. habitant au bord de la seine . Chasseur et pour sauver notre bien gagner par nos mains .la paix vous devais pas la connaitre .etre embeter par les personnes qui rentre dans vos terrains cueillir vos fruits être pas gêné .laisser la nature tranquille vous détruisez tout la nature la faune .vous déranger les Animaux est les oiseaux .Calme pour les riverains qui on acheter ici pour être tranquille au calme Alors laissez les en paix</p>
386	Gérald Grout - 76840 Hénouville Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
387	Joël Ledoux - 76 Valliquerville Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
388	Baptiste Teterel - 76 Gonfreville l'Orcher Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
389	Eric Biasin - 76 Varengeville sur Mer

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
390	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Imperméabilisation/Natura 2000/ZNIEFF/Artificialisation des sols/Concertation</u> Ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF). Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages. Ce projet, mené sans dialogue avec les usagers historiques, va à l'encontre de la préservation de notre patrimoine naturel et de nos droits. Pour ces raisons, je m'y oppose fermement.
391	<u>Anonyme</u> <u>Thème</u> : Avis défavorable à cette idiotie
392	<u>Ludovic Roguez - 27 Pont-Authou</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
393	<u>Eric Lefebvre - 76 Lanquetot</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
394	<u>Arnaud Leguillier - 76190 Yvetot</u> <u>Thème : Biodiversité/Concertation</u> Je dépose un avis défavorable au projet de voie verte entre Duclair et Saint-pierre-de-Manneville. Ce projet va à l'encontre de la sécurité de l'ensemble des usagers mais surtout nuit au respect de la biodiversité avec une artificialisation des sols au cœur d'une zone humide. Le tout sans concertation avec les usagers, sans dialogue et sans mesure compensatoire. Pour toutes ces raisons, je m'y opposé.
395	<u>Antony Delafosse - 14 Val d'Arry</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
396	<u>Alexandre Checalier - 76160 Préaux</u> <u>Thème : Défavorable à la voie verte</u>
397	<u>Olyan Weber - 76 Saint-Vigor-d'Ymonville</u>

	<u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
398	<u>Alexander Colas - 76 La Haye Malherbe</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
399	<u>Anonyme :</u> <u>Thèmes : Bitumage/Inondations</u> Avec toutes ces zones humides rurales etc que nous bétonnons, asphaltons le sol ne prend plus l'eau de pluie, et les ruissellements n'en finissent plus de créer des inondations Défavorable à 100%
400	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
401	<u>Hubert Croix - 76160 Saint Jacques sur Darnétal</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
401	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
403	<u>Christophe Thomas - 76190 Yvetot</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
404	<u>Jean-Paul Perrotte - 76 Saint Aubin sur Scie</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
405	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
406	<u>Hugues Debreuille - 76 Rouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
407	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
408	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>

409	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Défavorable au projet</u></p>
410	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Biodiversité/Bitumage</u> Je suis contre ce projet qui va à l'encontre d'une politique de protection et de renaturation des zones et paysages sensibles de cette belle vallée de Seine au profit du macadam pour les deux roues qui ne seront jamais présents. La preuve en est avec le tronçon de norville, petitville. Pourquoi renouveler une telle erreur, pour rester dans les clous des finances Européennes déjà perçues depuis longtemps.</p>
411	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u></p>
412	<p><u>Patrick Ringard - 76600 Le Havre</u> <u>Thème : Concertation/Biodiversité</u> cette emplacement décider sans les partis impliqués est une erreur , le maintien de ce milieu naturel serait évidemment une catastrophe (en premier lieu la gêne causée par les travaux , suivi d'une présence humaine quasi permanente serait une faute notable et irréversible) je suis contre ce projet</p>
413	<p><u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Bitume/Zone natura 2000/inondations</u> Création d'une voie verte bitumé...toute la bêtise écolo en une phrase... A qui profite le crime me direz vous? A vos chers élus qui se moquent de l'avis des riverains qui leur ont fait confiance, et des différents experts qui alarment sur les effets néfastes sur l'environnement d'un tel projet, et dont la démagogie n'a d'égale que l'inconscience. Bienvenue à Disneyland sur Seine!! Car figurez vous qu'une bande de bitume de 5 mètres de large n'est pas suffisante, on vous rajoute également de beaux parkings tout au long du parcours pour que la pollution des lieux soit totale.. Plus vicieux encore, alors qu'on vous refusait l'autorisation d'ouvrir des chambres d'hôtes à plusieurs dizaines de mètres de la berge pour risque aggravé d'inondations, des études que personne n'a jamais vues vous expliquent aujourd'hui que tout est sans risque. On saccage une zone Natura 2000 en toute tranquillité, on bitume une zone déclarée inondable et régulièrement inondée, on coupe des arbres qui absorbent l'eau, servent de barrière naturelle et où niche des espèces d'oiseaux protégés, on méprise totalement le Plan de Prévention des Risques d'Inondation qui « délimite les zones exposées aux risques d'inondation et prévoit des interdictions ou des prescriptions spécifiques (portant sur des constructions, ouvrages, aménagements, sur</p>

	<p>certaines exploitations...), afin de ne pas aggraver le risque notamment pour les vies humaines ». Les bords de Seine autour de Saint Martin de Boscherville sont des marécages déclarés inconstructibles, mais l'information n'est apparue pas parvenu aux oreilles de la Métropole. Espérons que nos chers décideurs se retroussent les manches en venant aider les futurs sinistrés des bords de Seine le jour où le résultat de leur profonde réflexion entraînera des inondations sans précédent. Afin de gagner du temps, je propose que l'on rebaptise l'Abbaye Saint-Georges-les-Pieds-dans-l'eau et Saint Martin de Boscherville, Saint Martin-sous-Seine.....</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'une voie verte bitumée critiquée pour ses impacts environnementaux. • Projet imposé par les élus sans tenir compte de l'avis des riverains et experts. • Construction de parkings ajoutant à la pollution. • Incohérence dans les autorisations d'aménagements en zone inondable. • Destruction d'une zone Natura 2000, abattage d'arbres, et mépris du Plan de prévention des risques d'inondation. • Risque d'inondations futures ignoré par les décideurs.
414	<p><u>Arnaud Belliard - 76 Saint Martin de l'If</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
415	<p><u>Anonyme</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
416	<p><u>Nathalie Lefrançois - 76600 Le Havre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
417	<p><u>Christophe Dewulf - 27170 Combon</u> <u>Thème :</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.</p>
418	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
419 3 Observations 419/1 419/2 419/3	<p><u>Eric Chalmey - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Thèmes : Peupliers/Tracé de la Voie verte/Coût/Écologie/Zones humides/Concertation</u> Vous trouverez ci-dessous ma contribution concise à l'enquête publique citée en objet : <u>Observation 419/1</u> Mme La commissaire enquêtrice</p>

Habitant Le Ronceray à Saint Martin de Boscherville, propriétaire de la parcelle protégée par un alignement de 32 peupliers, ma contribution est plus particulièrement dédiée aux berges de Seine de Saint Martin de Boscherville. Entretenu par mes soins, alors qu'il devrait l'être par le syndicat mixte SMGSN, le chemin de berge voit, depuis une vingtaine d'années, déambuler des promeneurs, des randonneurs, des familles avec poussettes et enfants, des cavaliers et des vélos. Les échanges chaleureux avec ces « écophiles » sur le charme du lieu sont de mise.

Résumé :

- Propriétaire d'une parcelle à Saint Martin de Boscherville avec 32 peupliers.
- Contribution dédiée aux berges de Seine de Saint Martin de Boscherville.
- Entretien personnel du chemin de berge, normalement responsabilité du syndicat mixte SMGSN.
- Fréquentation du chemin par promeneurs, randonneurs, familles, cavaliers, et cyclistes depuis 20 ans.
- Échanges chaleureux avec les visiteurs sur le charme du lieu.

Observation 419/2

IDÉE GÉNÉRALE DU PROJET :

- « Faciliter les mobilités douces entre les villages de Saint Pierre de Manneville à Duclair » : LOUABLE !

Toutefois, le tracé proposé, collé à la Seine, conduit aux remarques suivantes :

ÉCONOMIQUEMENT : IRRATIONNEL !

- Budget prévisionnel de 9 Millions HT, donc de 10.8 Millions TTC, soit 720.000 € par kilomètre. Ce qui représente 3 fois le coût moyen européen indiqué dans le plan vélo 2035.
- Le ratio coût / bénéfice ne semble intéressé personne
- Dérouler une piste sur une zone exposée, de plus en plus fréquemment, aux inondations est un non-sens. Les réfections seront annuelles et coûteuses.

ÉCOLOGIQUEMENT :

- « LA MAISON BRÛLE ET, NOUS METTONS DE L'HUILE SUR LE FEU » aurait conclu Jacques Chirac.
- Une zone humide protégée par de nombreux statuts (PNR, NATURA 2000, ZNIEFF) doit être sanctuarisée.
- Les zones encore naturelles, boisées ou herbées, doivent le rester.

Résumé :

- Intérêt du projet de mobilité douce entre Saint Pierre de Manneville et Duclair.
- Coût élevé : 10.8 millions d'euros TTC, soit 720,000 € par kilomètre, trois fois le coût moyen européen.
- Tracé exposé aux inondations, entraînant des coûts de maintenance élevés.
- Impact écologique négatif : menace sur une zone humide protégée (PNR, NATURA 2000, ZNIEFF).
- Nécessité de préserver les zones naturelles boisées et herbées.

Observation 419/3

UTILITÉ POUR LE PLUS GRAND NOMBRE : NON SENS !

- Le tracé prévu est trop éloigné des cœurs des villages. Le cyclotouriste rejoindra directement les terrasses des cafés de Duclair sans halte pour nos villages, et enfin, les habitants du territoire ne l'utiliseront pas au quotidien pour cause de temps de route allongé.

TOURISTIQUEMENT : DOMMAGEABLEMENT LIMITE !

- L'abbaye de St Martin est un joyau dans un écrin formé par son village, ses coteaux et son marais. Cet écrin ne peut se satisfaire d'une voie verte qui l'effleure. La voie doit également conduire le touriste sur les coteaux pour des points de vue à couper le souffle et, le ramener au village pour l'abbaye et ses jardins.
- Focalisé sur les utilisateurs de vélos de ville et trottinettes, le maître d'ouvrage en oublie tous les autres utilisateurs.
- Le tracé prévu favorise le touriste « grande distribution », celui qui pédale le nez sur son smartphone. St Martin mérite mieux.

MÉTHODOLOGIE : INSUPPORTABLE !

- Les réunions publiques ont été le théâtre de la présentation du projet. Ce dernier a été ficelé sans concertation préalable avec les autorités locales, sans concertation avec le parc naturel, sans dialogues avec les utilisateurs historiques du site.
- Lors de ces réunions, il vous est assuré, verbalement, que les arbres ne seront pas abattus, que pour certains tronçons la largeur de la piste sera ramenée à 2,50 m. Dans la réalité du dossier, il est cité 150 mètres d'alignement de peupliers abattus et, il vous est envoyé une enquête parcellaire qui vous signifie l'expropriation d'une bande de 10 ml.

Résumé :

- Le tracé de la voie verte est trop éloigné des villages, limitant son utilité pour les habitants et les cyclotouristes.
- L'abbaye de St Martin de Boscherville et son environnement ne sont pas suffisamment mis en valeur par le tracé actuel.
- Le projet favorise un tourisme de masse peu attentif à la richesse locale.
- Manque de concertation avec les autorités locales et les utilisateurs historiques.
- Incohérence entre les promesses faites lors des réunions publiques et la réalité du projet, notamment concernant l'abattage d'arbres et les expropriations.

CONCLUSIONS :

- EN L'ÉTAT LE TRACÉ N'EST PAS ACCEPTABLE
- IL EST TEMPS DE DIALOGUER AFIN D'ÉTABLIR UN TRACÉ D'INTERET GENERAL, PROFITABLE AU PLUS GRAND NOMBRE, RESPECTUEUX DE L'EAU, DE LA FAUNE, DE LA FLORE, DES ARBRES ET DES SOLS.

Résumé :

- Le tracé actuel est inacceptable.
- Nécessité de dialogue pour établir un tracé d'intérêt général.
- Le tracé doit être bénéfique pour le plus grand nombre.
- Respect de l'eau, de la faune, de la flore, des arbres et des sols.

	<p>Je vous remercie pour le temps consacré à la prise en compte de ma contribution, Bien à vous</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux observations de M. Eric Chalmey</u> <u>Observation 419/1</u> Concernant les peupliers, leur localisation étant proche des emprises de réalisation des travaux, ils ont été intégrés comme potentiellement à abattre lors de la phase d'avant-projet. Suite à des mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 individus sur 150 m linéaires sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié et répond directement à la préoccupation majeure du public.</p> <p><u>Observation 419/2</u> Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolument tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers. Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengeville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.</p> <p>Concernant les préoccupations écologiques, voici plusieurs éléments de réponses :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Concernant les zones humides :</u> L'étude d'impact a montré que les effets du projet sur les zones humides sont très limités, de l'ordre de 0,405 hectare, soit moins de 1 % des surfaces identifiées sur le secteur étudié. Ces impacts sont qualifiés de discontinus et localisés, et concernent le plus souvent des petites surfaces en bordures de chemins qui seront artificialisées. Des revêtements perméables et une adaptation locale des travaux (réduction des emprises, suivi des engins, maintien des écoulements naturels) permettront de limiter encore ces impacts. Si des incidences résiduelles étaient constatées, des mesures compensatoires seraient mises en oeuvre (cela sera précisé dans les prochaines phases du projet) .

- **Concernant le parc naturel régional :**

Le projet traverse le Parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, sans créer de conflit avec ses objectifs. Ce classement n'interdit pas les aménagements, mais vise à encourager les projets respectueux de l'environnement et du paysage.

La voie verte s'inscrit pleinement dans cette logique : elle réutilise des chemins existants, préserve les continuités écologiques et paysagères et valorise la découverte du patrimoine naturel et culturel de la vallée.

De plus, un des objectifs opérationnels de la charte 2013-2028 du PNR des Boucles de la Seine Normande est d'« Organiser l'itinérance par des modes de déplacement doux, notamment en structurant des itinéraires de véloroute et voies vertes, en développant la randonnée non motorisée sous toutes ses formes et en valorisant les déplacements sur la Seine (tourisme fluvial, bacs). »

- **Concernant les sites Natura 2000 :**

Le projet a fait l'objet d'une évaluation spécifique validée par l'autorité environnementale. Celle-ci a conclu à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces communautaires des deux sites concernés (« Boucles de la Seine Aval » et « Estuaire et marais de la Basse Seine »). Les effets se limiteront à des perturbations temporaires pendant la phase travaux, sans impact durable en phase d'exploitation, et sans remise en cause des objectifs de gestion fixés pour ces espaces.

- **Concernant les zones boisées :**

Comme évoqué précédemment, les 32 peupliers seront préservés. Aussi, aucun abattage d'arbre n'est prévu dans les Espaces Boisés Classés que traverse le projet.

Lorsque de petits bosquets ou haies se trouvent à proximité immédiate du tracé, tout sera mis en œuvre pour éviter les atteintes : adaptation du tracé, délimitation précise des zones de travaux et suivi écologique du chantier.

Des mesures d'accompagnement pourront être intégrées au projet et pourront accompagner les démarches du projet en termes de réduction d'impact sur la biodiversité. Elles consisteront notamment en la mise en place de supports de signalétique pédagogique, destinés à informer les usagers de la voie verte et les riverains sur les enjeux environnementaux du site : rôle des zones humides, espèces présentes, habitats d'intérêt et bonnes pratiques à adopter pour respecter la biodiversité locale.

Observation 419/3

Une signalétique claire incitera les cyclotouristes à rejoindre les cœurs de villages. A Saint Martin de Boscherville, l'abbaye Saint-Georges constitue un lieu suffisamment attractif pour que les cyclotouristes qui font plusieurs dizaines de km par jour n'hésitent pas à faire un petit détour et profite pour faire une halte dans le cœur de bourg. Par ailleurs, l'usage ne sera pas limité aux cyclotouristes, la voie verte bénéficiera également aux habitants qui pourront faire des balades en toute sécurité.

Le projet de voie verte a fait l'objet d'une large concertation dont l'objectif était de toucher le public le plus large possible. Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de

	<p>Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole en charge des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet.</p> <p>Lors de la concertation avec les riverains, il avait été présenté que le projet de voie verte nécessitait une emprise de 5 mètres. Cependant, les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte, portant l'emprise totale entre 8 et 9 mètres en fonction des secteurs. L'élargissement de cette emprise est proposé afin d'une part réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.</p>
	<p>Avis de la commissaire enquêtrice : Réponse complète du responsable du projet aux observations de M. Eric Chalmey. Je n'ai pas de commentaire particulier à ajouter.</p>
420	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
421	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
422	<u>Luc Marescot - 76450 Cany Barville</u> Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse
423	<u>Anonyme - Contre le projet</u>
424	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
425	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
426	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
427	<u>Lucien Thorel - 76110 Vattetot sous Beaumont</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.
428	<u>Anonyme</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.

429	<u>Joël Deschamps - 76 Notre Dame de Bliquetuit</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
430	<u>Claire Deschamps - 76 Notre Dame de Bliquetuit</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
431	<u>Anonyme</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.
432	<u>Olivia Lepicard - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
433	<u>Xavier Alexandre - 76 Saint Aubin le Cauf</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
434	<u>Philippe Lavallard - 41500 Lestiu</u> <u>Thèmes : Imperméabilisation des sols/Biodiversité</u> Ce projet prévoit l'imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, au cœur d'un territoire aux statuts de protection multiples (Parc Naturel Régional, Natura 2000, ZNIEFF). Une telle artificialisation est une atteinte grave et irréversible à la biodiversité et aux paysages naturels que nous apprécions et préservons.
435	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
436	<u>Jean-Luc Desbiendras - 76 Saint Fuscien</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
437	<u>Eric Quelquejay-Leclere - 76600 Le Havre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
438	<u>Hervé Desjonquères - 76260 Eu</u> <u>Thèmes : Bitumage/Biodiversité</u> Même les promeneurs et les cyclistes doivent réaliser que bitumer des chemins de halage pour permettre à quelques-uns de détruire par leur seule présence une faune et un flore sauvage relève d'un acte criminel, surtout lorsque qu'aucune étude d'impact n'a été effectuée. Cela doit quelque part arranger les affaires d'une entreprise de BTP et permettre à quelques-uns de

	<p>bénéficiaire de largesses, d'avantages ou de contreparties bien obscures. Par pitié, n'aménagez pas cette 'voie qui est verte aujourd'hui' et qui deviendra noire en cas de maintien de ce projet. Ou est donc passée l'intelligence qui voit les intérêts politiques, électoraux, économiques, surpasser le respect de la nature, et à terme des êtres humains. Arrêtons d'être écolos idiots et contentons nous d'aimer et de respecter la nature : ça c'est de l'écologie pratique, économique et efficace...</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bitumer des chemins de halage est considéré comme un acte criminel sans étude d'impact. • Cela profite aux entreprises de BTP et à certains individus de manière obscure. • Le projet menace la nature et les intérêts humains à long terme. • Appel à respecter la nature sans aménagements inutiles. • Critique des motivations politiques et économiques au détriment de l'écologie.
439	<p><u>Emma Biville - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
440	<p><u>Thomas Emery - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
441	<p><u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
442	<p><u>Alexandre Deshayes Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u> Doublon du Contributeur N° 12</p>
443	<p><u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
444	<p><u>Anonyme</u> : Contre le projet</p>
445	<p><u>Paul Belbouche - 76600 Le Havre</u> <u>Thèmes : Biodiversité/Mobilité douce/Artificialisation des berges</u> Je comprends parfaitement que l'ère du temps soit à la mobilité douce au sein de notre société, et ce dans un souci de respect de l'environnement. Toutefois, il s'avère que dès lors que cet objectif se heurte à la destruction de 70 000 m² de chemin enherbé au sein de zone à haute valeur écologique, et donc à l'artificialisation de kilomètres de berge, le bon sens devrait l'emporter et le projet être annulé.</p>

	Promouvoir la mobilité douce en détruisant l'environnement qui nous entoure est donc une douce hérésie. Avis très défavorable.
446	<u>Matthieu Leclercq - 76520 Franqueville Saint Pierre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
447	<u>Marie-Françoise Jourdan - 76840 Saint Martin de Boscherville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
448	<u>Jordan Roussel - 76600 Le Havre</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
449	<u>Ludovic Laurent - 76560 Doudeville</u> <u>Thème : Défavorable au projet</u>
450	<p><u>Patricia QUIBEUF - 76480 Duclair</u> <u>Thème : Plan eaux usées/Clôture de propriété</u> Notre maison est au bord du chemin ou la voie verte est prévue. Nous n'avons aucune nouvelle alors que nous devons être informés. Nous avons des questions, a savoir: Nous n' avons pas les plans d' évacuation des eaux usées sur le chemin. Est il prévu des travaux pour ces eaux usées et en cas de soucis , comment intervenir? Est il prévu des travaux pour notre maison pour préserver notre intimité (clôture ajourée et barrière) L' accès à notre maison se fait par le chemin. Qu' est il prévu pour notre accès voitures et notre sortie de propriété ? A quelle vitesse maximum les vélos pourront-ils rouler car il y a un vrai danger avec le mur bord de seine?</p> <p>Résumé:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence d'informations sur le projet de voie verte. • Inquiétudes concernant les plans d'évacuation des eaux usées et les interventions possibles. • Questions sur les travaux pour préserver l'intimité de la maison (clôture et barrière). • Préoccupations sur l'accès à la maison pour les voitures. • Demande de clarification sur la vitesse maximale autorisée pour les vélos en raison du danger avec le mur bord de Seine.
	<u>Réponse du responsable du projet aux préoccupations de Mme QUIBEUF</u>

	<p>Un échange avec les riverains du bord de Seine à Duclair s'est déroulé lors de la réunion publique Saint-Pierre de Varengueville. Depuis le projet n'a guère évolué et il avait été indiqué aux riverains qu'il y aurait une enquête publique et qu'une réunion spécifique avec les habitants du bord de Seine serait organisée. Celle-ci le sera lorsque le projet sera stabilisé.</p> <p>Il n'est pas prévu de travaux de réseau d'eaux usées dans le cadre de l'aménagement.</p> <p>Il est prévu des travaux de clôture ou plantations lorsque les limites foncières des riverains se trouvent modifiées du fait de l'aménagement. Au droit du contributeur, les limites foncières ne se trouvent pas impactées.</p> <p>Comme indiqué à la réunion publique de Saint-Pierre de Varengueville, l'accès aux parcelles sera préservé pour ceux qui n'ont pas d'accès sur la route départementale. La circulation sera limitée à 20 ou 15 km/h à définir en concertation avec la commune qui dispose du pouvoir de police. Cette limitation sera la même pour tous les usagers, cyclistes et automobilistes.</p>
	Aucun commentaire particulier de la part de la commissaire enquêtrice
451	<u>Marc Laude - 76400 Fécamp</u> Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
452	<u>Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u>
453	<u>PYEE Corinne - 76840 Quevillon - Le Ronceray</u> Cette contribution est traitée dans la partie "Enquête Parcellaire"
454	<u>Arnaud Leguay - 76 Arques-la-Bataille</u> Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
455	<u>Anonyme</u> Thème : Abattage des arbres/coût Nous sommes opposés à la création de cette voie verte dans l'État et surtout contre l'abattage de ces arbres qui ne sont pas là par hasard. Nous ne comprenons pas cette dépense publique qui n'est pas une priorité. Projet inutile, coûteux, nuisible et inadapté.
456	<u>Vincent Lieury - 76 Saint-Pierre-le-Vieux</u> Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
457	<u>Marie-Odile et Damien Vincent - 76480 Duclair</u>

	Cette contribution est traitée dans la partie “Enquête Parcellaire” et a fait l’objet d’une recommandation de la part de la commissaire enquêtrice - Voir rapport - document n° 3 : Procès-verbal d’observation de l’enquête parcellaire et avis sur l’emprise parcellaire totale.
458	Sébastien Vasse - 76 Rolleville Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
459	Yannick Ladany - 76450 St Vigor d’Ymonville Thème : Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.
460	Anonyme Thèmes : Bitumage Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville. Cet aménagement qui consiste à goudronner un espace sauvage et bouleverser l'environnement ne me paraît pas nécessaire.
461	Anonyme - Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)
462	Anonyme Thèmes : Inondations/Bitume/Concertation/abattage des arbres On nous a présenté ce projet comme étant utile pour les déplacements quotidiens des habitants des villages concernés alors qu'il n'a aucun intérêt utilitaire mais seulement touristique et encore... Les bords de Seine a cet endroit restent encore sauvages, la nature y est encore conservée et c'est ce qui fait tout son charme. On nous parle d' environnement, d'écologie et on veut abattre des arbres incroyables et nécessaires au bon entretien des berges et au risque d'inondation, bitumer un endroit magnifique qui est déjà praticable pour les piétons et vélos, et qui empêchera les randonneurs, les cavaliers d'en profiter, et la métropole n'est même pas certaine de pouvoir empêcher le passage de véhicules motorisés ! Enfin les méthodes employées par la métropole avec des réponses très floues et des décisions unilatérales imposées aux riverains propriétaires posent vraiment question sur le respect de nos droits et l'ambiance totalitaire régnant au sein des dirigeants de la métropole. Résumé : <ul style="list-style-type: none"> • Le projet est présenté comme utile pour les déplacements quotidiens, mais il est perçu comme ayant un intérêt principalement touristique. • Les bords de Seine sont encore sauvages et préservés, ce qui constitue leur charme.

	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet menace l'environnement en prévoyant l'abattage d'arbres nécessaires et la construction d'infrastructures qui pourraient causer des inondations. • Le projet pourrait restreindre l'accès des randonneurs et cavaliers, et ne garantit pas l'interdiction des véhicules motorisés. • Les méthodes de la métropole sont critiquées pour leur manque de clarté et les décisions unilatérales imposées aux riverains, soulevant des questions sur le respect des droits et une gestion perçue comme autoritaire.
463	<p><u>Faye - 76840 Hénouville</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u></p>
464	<p><u>Francis Passilly - 7640 Hénouville</u> <u>Thème : Bitumage/Sécurisation Base Nautique Hénouville</u> <u>Avis mitigé sur les conditions de réalisation</u></p> <p>Je dépose un avis défavorable non pas sur sa finalité mais sur la conception de la réalisation. Faire une voie verte entièrement bitumée est un non sens, c'est faire fi de l'activité actuelle de ce chemin essentiellement randonnées pédestres, chevaux et aussi VTT. Certains tronçons non partagés peuvent rester en l'état, ce serait un non sens de "défoncer" l'existant. Aussi, comment est envisagé de sécuriser, notamment l'interdiction de stationner sur les tronçons partagés, je pense entre autres à la zone de la Base nautique à Hénouville.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet notamment concernant la base nautique d'Hénouville</u></p> <p>La vocation d'une voie verte est de favoriser la cohabitation des différents usagers non motorisés. L'article R.110-2 du Code de la route définit la voie verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Elle est donc, par essence, un espace partagé entre cyclistes, piétons, joggeurs, cavaliers, personnes à mobilité réduite et familles. La réalisation d'un revêtement en enrobé est le meilleur compromis pour l'ensemble des usages. En complément, le projet prévoit l'aménagement d'accotements enherbés lorsque les emprises le permettent, pour les randonneurs et cavaliers. En dehors des ayants droits (véhicule d'entretien et de HAROPA), les tronçons partagés ne seront autorisés qu'aux riverains et exploitants qui n'auront pas d'autres accès et bien sûr il ne sera pas autorisé de stationner sur la voie verte. Concernant la zone de la base nautique, une adaptation du projet a été étudiée en collaboration avec l'exploitant de la base, la ville et les riverains pour permettre une meilleure exploitation de la base nautique et corriger les divers désagréments présents sur le site comme le stationnement et les fêtes sauvages.</p>

	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Concernant la sécurisation de la base nautique d'Hénouville, celle-ci fait l'objet d'une recommandation de la commissaire enquêtrice dans la partie conclusions motivées et avis du rapport (partie 2 - Document séparé)</p>
465	<p><u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
466	<p><u>Anonyme -</u> Je suis défavorable à ce projet et je ne comprends pas pourquoi doit-on faire des aménagements spéciaux pour les vélos alors que l'on peut se promener tranquillement le long de la Seine sans déranger personne. J'ai 87 ans et je me promène souvent le long des berges qui sont tout à fait praticables même à mon âge. Le paysage est magnifique et c'est très calme. Je comprends que l'endroit soit convoité mais justement il faut préserver son état sauvage et entretenir les digues. Pourquoi faire une autoroute à vélo ? Me promener parmi les trottinettes électriques et les vélos électriques qui peuvent rouler à 40 ou 50 km/heure quelquefois groupés, ça me fait vraiment peur. Je ne pense pas être en sécurité. La balade familiale avec les petits enfants n'est pas sécurisée dans ces conditions. Et les enfants ce qu'ils aiment c'est découvrir la nature, entendre les oiseaux, les grenouilles. La voie verte profiterait à tous si elle passait dans le centre de Saint Martin. Regarder les fermetures de restaurants ou d'hôtels sur les nationales quand on a construit les autoroutes. Pareil ! la tête dans le guidon, les cyclistes trouveront à en oublier l'abbaye, le petit café et les bons pains au chocolat de la boulangerie, sans oublier la vente à la ferme. Tout ça pour payer encore plus d'impôts, non franchement on marche sur la tête !</p> <p><u>Résumé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Opposition au projet d'aménagements pour vélos le long de la Seine. • Préférence pour préserver l'état naturel et sauvage des berges. • Inquiétude pour la sécurité des piétons face aux vélos et trottinettes rapides. • Impact négatif potentiel sur les commerces locaux si la voie verte ne passe pas par le centre. • Crainte d'une augmentation des impôts liée au projet.
467	<p><u>Marie Bocachard - 76840 Quevillon</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse)</u></p>
468	<p><u>Anonyme :</u> <u>Thème : opposition à la création d'une piste cyclable/zone natura 2000/Biodiversité/Bitumage</u></p>

	<p>Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition au projet de création d'une piste cyclable prévue entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair.</p> <p>Cette zone est reconnue pour sa richesse écologique et sa biodiversité remarquable, protégée au titre du réseau Natura 2000. La réalisation de ce projet, bien que louable dans son intention de promouvoir la mobilité douce, risque d'entraîner des atteintes significatives à l'équilibre naturel du site, notamment :</p> <p>La fragmentation des habitats naturels ; L'augmentation de la fréquentation humaine, susceptible de générer des nuisances (bruit, déchets, dérangement de la faune) ; La dégradation potentielle des sols et de la végétation.</p> <p>Pourquoi vouloir bétonner une voie verte ? Marre de devoir subir de nouveau des décisions arbitraires totalement à l'encontre du bon sens, simplement par souci électoral.</p> <p>En tant que citoyen concerné par la préservation de notre patrimoine naturel, je vous demande de bien vouloir reconsidérer ce projet. NON à l'écologie politique.</p>
469	<p><u>Caroline Poullain - 76150 Maromme</u> <u>Thème : opposition à la création d'une piste cyclable/zone natura 2000/Biodiversité/Bitumage</u></p> <p>Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition au projet de création d'une piste cyclable prévu entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair.</p> <p>Cette zone est reconnue pour sa richesse écologique et sa biodiversité remarquable, protégée au titre du réseau Natura 2000. La réalisation de ce projet, bien que louable dans son intention de promouvoir la mobilité douce, risque d'entraîner des atteintes significatives à l'équilibre naturel du site, notamment :</p> <p>La fragmentation des habitats naturels ; L'augmentation de la fréquentation humaine, susceptible de générer des nuisances (bruit, déchets, dérangement de la faune) ; La dégradation potentielle des sols et de la végétation.</p> <p>Pourquoi vouloir bétonner une voie verte ? Marre de devoir subir de nouveau des décisions arbitraires totalement à l'encontre du bon sens, simplement par souci électoral.</p> <p>En tant que citoyen concerné par la préservation de notre patrimoine naturel, je vous demande de bien vouloir reconsidérer ce projet. NON à l'écologie politique.</p>
470	<p><u>Manuel VIGO - 92 Garches</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u></p>
471	<p><u>Patrice Marais - 14800 Touques</u> Je dépose un avis très défavorable au projet d'aménagement d'une voie verte entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville.</p>

472	<p><u>Alain Desmoulins - 76300 Sotteville les Rouen</u> <u>Thème : Coût</u> Trop de dépenses pour cette voie alors que beaucoup de routes ont besoin d'entretien et certains villages ont pas de trottoirs Messieurs de l'Agglo œuvrer les yeux fêtent ce qui est utile et vraiment nécessaire avant de lancer des idées loufoques comme ça.</p>
473	<p><u>Benoit Berby - 76000 Rouen</u> <u>Thèmes : Abattage peupliers/Zone natura 2000/ZNIEFF/Bitume</u> Je vous signale mon opposition au projet de voie verte. A mon sens, il dénaturera un paysage naturel où la main de l'homme est déjà intervenue, le rendant praticable à tous. À titre personnel, j'emprunte parfois cette voie en vélo tout terrain. C'est une alternative naturelle très intéressante aux nombreuses voies bitumées qui fleurissent alentour. Je partage avec beaucoup l'émotion que provoque la ligne de peupliers caractéristiques de cette portion et dont la disparition serait une perte paysagère importante. De plus, l'atteinte à une zone protégée de plusieurs appellations (Natura 2000, ZNIEFF) me semble démesurée pour un parcours éloigné des zones touristiques (abbaye de St Martin) qui apparaît comme un doublon de l'itinéraire de la Seine à vélo passant sur la rive opposée.</p>
474	<p><u>Jules Ottaviani - 76000 Rouen</u> <u>Thèmes : Terrassements/Imperméabilisation/Perte de biodiversité/Fragmentation des habitats</u> La création d'une voie verte impliquerait des terrassements, défrichements et imperméabilisations de sols susceptibles d'entraîner une perte de biodiversité, une fragmentation des habitats et une atteinte durable à l'écosystème existant. Conformément aux dispositions du Code de l'environnement (articles L.341-1 et suivants pour les sites classés, ou L.414-1 et suivants pour les zones Natura 2000 et ZNIEFF), tout aménagement susceptible de modifier l'état ou l'aspect du site est interdit ou soumis à une autorisation spéciale qui ne peut être délivrée que dans le respect des objectifs de protection. Le projet, en l'état, ne satisfait pas à ces conditions. Le projet est présenté comme un aménagement à vocation touristique. Or, le terrain est situé à distance de l'abbaye de Saint-Martin de Boscherville, principal pôle patrimonial et culturel du secteur. De ce fait, la voie verte ne bénéficierait pas d'un flux de visiteurs suffisant pour justifier l'impact écologique et paysager de l'aménagement. Elle ne contribuerait donc pas de manière significative à l'attractivité ni au développement local. En l'absence d'intérêt public majeur et compte tenu de la protection environnementale du site, le projet de voie verte apparaît inadapté et préjudiciable. Il est donc émis un avis défavorable. Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La création de la voie verte entraînerait des impacts négatifs sur la biodiversité et l'écosystème. • Le projet ne respecte pas les dispositions du Code de l'environnement pour les sites protégés.

	<ul style="list-style-type: none"> • La voie verte est éloignée de l'abbaye de Saint-Martin de Boscherville, limitant son attrait touristique. • L'impact écologique et paysager n'est pas justifié par un flux de visiteurs suffisant. • Le projet est jugé inadapté et préjudiciable, avec un avis défavorable émis.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la contribution de M. Jules Ottaviani</u></p> <p>Le projet de voie verte respecte pleinement le cadre du Code de l'environnement, notamment les articles L.341-1 et suivants relatifs aux sites classés et L.414-1 et suivants concernant les zones Natura 2000. Conformément à ces dispositions, il a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète, validée par l'Autorité environnementale, incluant l'analyse de ses incidences sur les habitats, la faune, la flore et les continuités écologiques.</p> <p>Cette étude a conclu à l'absence d'incidence significative sur les sites Natura 2000 et ZNIEFF concernés. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est détruit, et aucune espèce protégée n'est affectée durablement. Les arbres à fort enjeu écologique et les Espaces Boisés Classés (EBC) seront intégralement conservés.</p> <p>Les impacts potentiels se limitent principalement à la phase de chantier, et sont strictement encadrés par les mesures issues de la séquence Éviter - Réduire - Compenser (ERC) : les travaux seront confinés à une bande d'environ 5 mètres, correspondant à des chemins déjà existants, les interventions seront programmées hors périodes sensibles pour la faune, la circulation des engins sera limitée et strictement encadrée...</p> <p>Le projet est effectivement situé au cœur d'un site classé : la Vallée de la Seine - Boucle de Roumare. Il a donc nécessité la réalisation d'études réglementaires et environnementales visant à évaluer ses impacts sur l'environnement, ainsi que l'établissement d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP). L'étude d'impact fait d'ailleurs partie des pièces constitutives du dossier d'enquête préalable à la DUP de l'opération.</p> <p>Le fait que l'abbaye Saint-Georges ne soit pas directement sur le tracé ne constitue pas un problème. Les cyclotouristes, habitués à faire plusieurs dizaines de km par jour, n'hésiteront pas à faire ce petit détour pour visiter ce lieu à haute valeur patrimoniale. Il en est de même pour toutes les véloroutes françaises et européennes, les lieux d'intérêt majeurs n'étant pas toujours situés directement sur le tracé.</p>
	Pas de commentaire particulier de la commissaire enquêtrice
475	<u>Laurent Pappalardo - 76530 Grand Couronne</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
476	<u>Anonyme</u> <u>Thème : Bitumage</u> Je ne souscris pas à la proposition.

	En effet, ce lieu est agréable en l'état. Il ne justifie pas de le bétonner, d'autant qu'une voie cyclable longeant la Seine existe déjà de l'autre côté. Ce projet n'apporte rien et est délétère pour la nature.
477	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
478	<u>Anonyme</u> <u>Thèmes : Coût/Politique</u> Contre la voie verte gaspillage d' argent et pourtant la France en a besoin de l' Argent Policiers préfecture et autres associations ouvrez les yeux arrêter de cirer les bottes de nos élus qui ne pensent qu'à eux leurs places dehors ces policiers mettez elisez des honnêtes qui pensent aux biens de chacun d entre nous
479	<u>Daniel Le Morvan - 76110 Goderville</u> <u>Thèmes : Espace Naturel/Liberté de circulation/Bitumage</u> Je suis très défavorable à cette modification de la berge, 1 er c est un espace naturel 2 ème la rive peut être utilisée par les randonneurs à l' état naturel et ce serait un comble pour un chemin de promenade d'être bitumé 3 eme a chaque fois qu' il y a un aménagement c' est toujours avec des restrictions à la liberté de circuler avec des interdictions multiples 4 eme c' est détruire un espace naturel ce qui est contraire à la notion de protéger les espaces naturels et détruire des sites d' importance pour la faune et la flore.
480	<u>Anonyme -Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>
481 - Hors délai	<u>Olivier Berthold - 54 - Dieue-sur-Meuse</u> <u>Thème : Chasse (Traitement dans le thème global de la Chasse</u>

	<u>GESTION DES THÈMES</u> <u>TRAITEMENT DES OBSERVATIONS</u> <u>UNE RÉPONSE GLOBALE EST DEMANDÉE AU RESPONSABLE DU PROJET POUR CHAQUE THÈME</u>
	<u>THÈME 1 - LA CHASSE</u>
263 Contributeurs concernés par le thème de la Chasse	<p style="text-align: center;"><u>Entrave à l'exercice du droit.</u></p> <p><u>Ce thème regroupe toutes les contributions rédigées par les chasseurs (similitude de propos).</u> La commissaire enquêtrice a donc décidé de prendre en référence la contribution de Président de la FDC76 qui regroupe les thèmes abordés par les chasseurs.</p>
Contribution Président de la fédération des chasseurs - FDC 76 Contributeur n° 84 4 observations 84/1 84/2 84/3 84/4	<p><u>José Doméné Guérin - Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime (FDC76)</u> <u>Thèmes : Incompatibilité avec la gestion durable des habitats - Incompatibilité avec la gestion durable des habitats - Entrave à l'exercice du droit.</u> <u>1 pièce jointe</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ NOTG Projet ROU009-2023 V3.pdf <p>Madame, Monsieur le Maître d'ouvrage, La Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime (FDC76), en sa qualité d'association agréée au titre de la protection de l'environnement et d'acteur engagé dans la gestion durable des espèces et de leurs habitats, a pris connaissance avec la plus grande attention de l'étude d'impact (Annexe 5, Rainette, 2024) relative au projet d'aménagement d'une voie verte longeant la Seine.</p> <p>En tant que gestionnaires de la faune sauvage et de ses habitats, nous portons un Schéma Départemental de Gestion Cynégétique (SDGC) 2023-2029 qui intègre un Plan Départemental en Faveur de la Biodiversité (PDF BIODIV76). Ce plan, co-construit avec les acteurs du territoire, vise notamment à protéger et restaurer les zones humides, préserver les corridors écologiques et maintenir la capacité d'accueil des territoires pour la faune.</p> <p>C'est à la lumière de ces engagements, et sur la base des menaces concrètes identifiées, que nous formulons aujourd'hui un avis défavorable à ce projet en l'état. Les impacts bruts du projet, même s'ils se veulent limités, représentent une dégradation nette pour la biodiversité locale que nous nous efforçons de préserver.</p> <p>Résumé :</p>

- La FDC76 est une association engagée dans la protection de l'environnement et la gestion durable des espèces.
- Elle a examiné l'étude d'impact du projet d'aménagement d'une voie verte le long de la Seine.
- La FDC76 gère un Schéma Départemental de Gestion Cynégétique (SDGC) 2023-2029, incluant un Plan Départemental en Faveur de la Biodiversité (PDF BIODIV76).
- Le plan vise à protéger/restaurer les zones humides, préserver les corridors écologiques, et maintenir la capacité d'accueil pour la faune.
- La FDC76 émet un avis défavorable au projet en l'état, en raison des impacts négatifs sur la biodiversité locale.

Nous souhaitons porter à votre attention les points suivants, qui fondent notre opposition :

Observation 84/1

1. Une étude d'impact révélant des lacunes importantes sur la connaissance de la biodiversité locale

Votre étude d'impact définit une zone d'étude critique élargie à 1 km de part et d'autre de l'emprise du projet afin de mieux appréhender les enjeux. Or, une comparaison entre cette étude et un diagnostic écologique ciblé, réalisé en 2023 par notre pôle REZH'Eau sur des parcelles de 24 ha à Hénouville, révèle que l'étude de Rainette n'est pas exhaustive et a omis des espèces patrimoniales et menacées majeures.

- **Concernant la flore** : Notre diagnostic a identifié 7 espèces qui ne figurent pas dans la liste exhaustive des 225 taxons recensés par Rainette. Sur ces 7 espèces, 4 sont d'intérêt patrimoniale, Renoncule aquatique (*Ranunculus aquatilis*) rare et vulnérable ; Laîche des renards (*Carex vulpina*) ; Jonc à fleurs aigües (*Juncus acutiflorus*) ; Œnanthe fistuleuse (*Oenanthe fistulosa*). Cela met en lumière la richesse spécifique de certaines micro-zones humides et l'importance d'inventaires détaillés pour ne pas omettre des enjeux écologiques locaux importants.
- **Concernant la faune** : Notre pôle a mis en évidence la présence de la Grenouille rousse (*Rana temporaria*), une espèce aujourd'hui classée « Vulnérable » sur la liste rouge régionale. Cette espèce menacée n'a pas été contactée ni mentionnée dans l'étude d'impact de Rainette.

Ces découvertes, sur une surface très limitée, démontrent que les prospections menées pour votre projet n'ont pas permis de saisir toute la richesse écologique du secteur. Des enjeux forts n'ont pas été identifiés, ce qui remet en cause la pertinence de l'évaluation des impacts.

Résumé :

- L'étude d'impact de Rainette n'est pas exhaustive et a omis des espèces patrimoniales et menacées.
- 7 espèces de flore non recensées par Rainette ont été identifiées, dont 4 d'intérêt patrimonial.
- La Grenouille rousse, espèce vulnérable, n'a pas été mentionnée dans l'étude de Rainette.
- Les prospections n'ont pas saisi toute la richesse écologique, remettant en cause l'évaluation des impacts.

Observation 84/2

2. Une contradiction manifeste avec les principes de la loi Biodiversité

Le projet entre en contradiction directe avec les objectifs fondamentaux de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Cette loi instaure le principe de « l'absence de perte nette de biodiversité » et renforce la séquence « Éviter - Réduire - Compenser » (ERC).

Votre projet échoue sur le premier et plus important principe : l'évitement. En effet, il acte :

- La destruction nette d'habitats d'intérêt communautaire (mégaphorbiaies, prairies de fauche) et de 0,405 hectare de zones humides.
- La destruction d'environ 110 pieds d'Aristoloché clématite, une espèce patrimoniale.
- Un risque moyen de destruction d'individus d'espèces sensibles comme le Faucon pèlerin, le Lézard des murailles ou le Hérisson d'Europe.

Ces destructions et perturbations constituent une perte nette de biodiversité, contraire à l'esprit et à la lettre de la loi. L'évitement mis en avant par l'utilisation de chemins existants s'avère insuffisant au regard des impacts résiduels directs sur des habitats et espèces à enjeux.

Résumé :

- [Contradiction avec la loi n° 2016-1087 pour la biodiversité.](#)
- [Échec du principe d'évitement.](#)
- [Destruction d'habitats communautaires et de zones humides.](#)
- [Destruction d'Aristoloché clématite.](#)
- [Risque pour des espèces sensibles.](#)
- [Perte nette de biodiversité.](#)

Observation 84/3

Une menace directe pour la faune, y compris les espèces gibier et protégées

- **Dérangement en période de nidification :** L'étude d'impact souligne un impact « moyen » sur l'avifaune en cas de travaux de mi-mars à début août. Ce risque concerne des espèces à fort enjeu comme le Faucon pèlerin, le Bouvreuil pivoine et le Bruant des roseaux.
- **Destruction de refuges pour la petite faune :** Le projet aura un impact « moyen » par destruction d'individus sur les reptiles (Lézard des murailles) et les mammifères (Hérisson d'Europe).
- **Perturbation des terrains de chasse pour les chiroptères :** La zone est un terrain de chasse pour 14 espèces de chiroptères, dont certaines menacées comme la Noctule commune (Vulnérable).

Résumé :

- [Impact moyen sur l'avifaune pendant la nidification, affectant des espèces comme le Faucon pèlerin.](#)
- [Destruction de refuges pour reptiles et mammifères, impactant le Lézard des murailles et le Hérisson d'Europe.](#)
- [Perturbation des terrains de chasse pour 14 espèces de chiroptères, incluant la Noctule commune.](#)

Observation 84/4

Une entrave grave à l'exercice d'un droit de chasse conventionné

Le tracé de la voie verte coïncide avec le territoire de chasse de l'Association Régionale de Chasse sur le Domaine Public Fluvial (ARCDPF), qui compte 350 membres. L'aménagement d'une voie cyclable à forte fréquentation sur ces chemins de halage entravera gravement l'exercice de leur droit de chasse pour des raisons de sécurité. Cette situation fragilise la pérennité de la convention qui régit ce droit de chasse avec le port autonome de Rouen, qui devra être renouvelée en 2028.

Résumé :

- La voie verte traverse le territoire de chasse de l'ARCDPF.
- L'ARCDPF compte 350 membres.
- La voie cyclable entrave le droit de chasse pour des raisons de sécurité.
- La pérennité de la convention de chasse avec le port autonome de Rouen est menacée.
- La convention doit être renouvelée en 2028.

En conclusion, en raison des lacunes de l'étude d'impact, de sa contradiction avec les principes de la loi Biodiversité, des menaces avérées sur la faune et les habitats, et de l'entrave inacceptable à l'exercice de la chasse, la Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime émet un avis défavorable à ce projet.

Résumé :

- Lacunes de l'étude d'impact
- Contradiction avec la loi Biodiversité
- Menaces sur la faune et les habitats
- Entrave à l'exercice de la chasse
- Avis défavorable de la Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime

Nous vous demandons de reconsidérer en profondeur votre projet afin de parvenir à un évitement réel de ces impacts. Nous restons à votre disposition pour un échange constructif afin de partager notre connaissance de terrain et contribuer à une solution réellement respectueuse de notre patrimoine naturel commun.

Résumé

- Reconsidérer le projet pour éviter les impacts.
- Ouverture à un échange constructif.
- Partager la connaissance de terrain.
- Contribuer à une solution respectueuse du patrimoine naturel.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur le Maître d'ouvrage, l'expression de notre haute considération.

Pour la Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime,
José Doméné Guérin, Président

Réponse du responsable du projet à la contribution de la Fédération Départementale des Chasseurs de la Seine-Maritime

(FDC76) et qui concerne toutes les contributions abordant ce sujet.

Observation 84/1

Conformité réglementaire et méthodologique :

L'étude d'impact « Faune-Flore-Habitats et zones humides » a été confiée au bureau d'études spécialisé Rainette, selon une méthodologie validée par les services instructeurs.

L'aire d'étude relative à la flore, aux habitats et à la faune est étendue sur une zone élargie par rapport à celle concernée par le futur projet. Cet élargissement permet en effet de mieux appréhender les enjeux des sites. Les différents zonages relatifs au patrimoine naturel ont été recensés dans un périmètre élargi de 1 km autour de la zone d'étude, afin d'intégrer au mieux les continuités écologiques.

La campagne de prospection s'est étendue sur un cycle biologique complet, couvrant les principaux groupes biologiques. Comme toute expertise naturaliste, ces inventaires comportent des limites reconnues : certaines espèces discrètes ou à phénologie courte peuvent ne pas avoir été détectées. De plus, certains secteurs de la zone d'étude étaient difficilement accessibles ou en propriétés privées, empêchant un inventaire exhaustif. Néanmoins, la pression d'inventaire a été jugée suffisante, et non remise en cause, pour apprécier les enjeux et établir les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) du projet. L'analyse de l'état initial a notamment été qualifiée de « détaillée et permettant d'apprécier les enjeux globaux de la zone de projet, avec de nombreux tableaux récapitulatifs et des cartes de synthèse » par la MRAe dans son avis porté sur le projet.

La Flore :

Il est mentionné que 7 espèces, dont 4 d'intérêt patrimonial, n'auraient pas été relevées. La non-détection ponctuelle de certaines espèces, souvent liées à des micro-habitats localisés et temporairement favorables (mares, zones humides de petite taille), n'invalide pas la robustesse générale de l'inventaire. Il convient de rappeler que la flore recensée dans l'étude Rainette comprend déjà 225 taxons, dont plusieurs à enjeux.

La faune (amphibiens) :

Le diagnostic réalisé par le pôle REZH'Eau en 2023, mentionne la présence de la Grenouille rousse (*Rana temporaria*), classée « Vulnérable » sur la liste rouge régionale à Hénouville.

Pour rappel, la grenouille rousse a été recherchée pendant les investigations, comme 11 autres espèces, sans succès. L'étude Rainette n'a permis d'identifier que trois espèces : Grenouille rieuse, Crapaud commun, Triton palmé. La diversité observée est relativement faible pour la région, mais cela s'explique par la nature du site assez peu favorable à la présence d'amphibiens : enrochement, linéaire de digue, absence de mares naturelles, seulement quelques plans d'eau artificiels (base nautique d'Hénouville, fossés ponctuels).

Il faut savoir que la Grenouille rousse est une espèce pionnière, qui pond tôt en saison (janvier-février) et fréquente des habitats bocagers ou forestiers en dehors de la période de reproduction. L'absence de prospections entre le 15 février et le 15

mars a pu limiter sa détection.

Le maître d'ouvrage prend néanmoins acte du diagnostic complémentaire réalisé par le pôle REZH'Eau sur 24 ha à Hénouville. Ces données seront intégrées dans le cadre du suivi environnemental.

Il faut cependant rappeler que, le projet strict (sans emprise travaux), ne crée pas d'emprise en zones favorables à la reproduction des amphibiens, ce qui n'entraîne pas d'impact significatif sur ces espèces. Au contraire, une mesure d'accompagnement de création de mares est même prévue pour renforcer les habitats disponibles (Mesure A1 - Aménagements ponctuels (mares)).

Des mesures en phase chantier seront aussi prévues pour limiter l'impact des travaux sur la faune locale. En effet, sur la majorité du tracé, les interventions resteront confinées à une bande d'environ 5 mètres de large, correspondant à l'emprise actuelle au stade d'avant-projet. Par ailleurs, deux à trois zones de stockage seront prévues, leur localisation sera choisie de manière à réduire au maximum les impacts environnementaux et les nuisances. Aucune extension significative des emprises de travaux n'est envisagée, ce qui garantit une bonne maîtrise de l'occupation foncière du chantier.

Observation 84/2

Une contradiction manifeste avec les principes de la loi Biodiversité

Destruction nette d'habitats d'intérêt communautaire et de zones humides :

L'étude d'impact chiffre la surface de zones humides impactée par le projet à environ 0,405 ha. Toutefois, ces impacts sont discontinus et localisés, et concernent le plus souvent des petites surfaces en bordures de chemins qui seront artificialisées. Quelques points précis peuvent être identifiés : un secteur de parking/repos au départ du tracé à Saint-Pierre-de-Manneville, un autre au niveau du Chemin du Marais, une portion du chemin à la limite entre Saint-Pierre-de-Manneville et Quevillon, certaines parties boisées de Quevillon nécessitant des déblais/remblais, le secteur de parking/repos à Saint-Martin-de-Boscherville (chaussée Saint-Georges), la rencontre entre Hénouville et Saint-Martin-de-Boscherville, ainsi qu'une zone en amont du passage sur la D982 à Saint-Pierre-de-Varengeville.

Le caractère morcelé et marginal de ces impacts illustre le choix du tracé, fondé sur la réutilisation d'emprises existantes et la réduction maximale de l'artificialisation. Le projet prévoit par ailleurs l'emploi de revêtements perméables et une adaptation fine des emprises et circulations d'engins pour limiter l'atteinte aux milieux humides. C'est pourquoi les 0.405 ha impactés ne représentent que 0.7% de la surface totale de zones humides identifiées sur l'aire d'étude (56.31 hectares).

Il convient de préciser que le calage entre les emprises projetées et l'orthophotographie n'est pas encore totalement optimisé à ce stade Avant-Projet (AVP). Par conséquent, les surfaces d'impact actuellement estimées sont susceptibles d'être revues à la baisse lors de la phase Projet (PRO), qui permettra d'affiner les emprises définitives et de poursuivre la démarche d'évitement. L'objectif est de limiter au maximum les travaux aux zones déjà anthropisées ou altérées et de réduire davantage les incidences sur les zones humides, les boisements et les habitats d'intérêt.

L'impact résiduel sera néanmoins évalué selon la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (ONEMA - AFB, Gayet et al., 2016). Le dimensionnement de la compensation respectera les dispositions du SDAGE Seine-Normandie et, le

cas échéant, des SAGE locaux.

Il est rappelé que la compensation doit garantir l'équivalence fonctionnelle des zones humides, être réalisée de préférence dans des milieux déjà altérés, et être proportionnée (150 % à 200 % des surfaces impactées selon l'unité hydrographique). Le caractère discontinu des impacts limite l'utilisation exhaustive de l'outil ONEMA, mais n'empêche pas la mise en œuvre de mesures compensatoires adaptées et efficaces, qui seront précisées dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Destruction d'environ 110 pieds d'Aristoloché clématite (espèce patrimoniale) :

L'étude d'impact a qualifié l'impact brut de « moyen », mais les mesures ERC prévues permettent de réduire cet impact à un niveau « faible » : utilisation prioritaire des chemins existants (E1), limitation et adaptation des emprises de travaux (R3), adaptation des circulations d'engins (R4).

En pratique, ces dispositions permettront la préservation de la majorité des pieds identifiés. Les 110 individus identifiés ne seront ainsi pas réellement arrachés.

Il convient aussi de préciser que les emprises du projet restent à ce jour définies à un stade AVP. La phase PRO viendra affiner précisément le calage des emprises et déterminer le nombre exact d'individus potentiellement impactés, avec pour objectif de réduire ces atteintes au strict minimum.

Un risque moyen de destruction d'individus d'espèces sensibles comme le Faucon pèlerin, le Lézard des murailles ou le Hérisson d'Europe :

Les impacts bruts ont été estimés « moyens » pour la destruction d'individus mais ils sont ramenés à un niveau faible grâce aux mesures prévues : Privilégier le passage sur des chemins existants (E1), Respect du calendrier de sensibilité des espèces (R1), Limitation/adaptation des emprises de travaux (R3), Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier (R4) et absence de nuisances nouvelles en phase d'exploitation (pas d'éclairage, fréquentation compatible avec la faune).

Observation 84/3

Une menace directe pour la faune, y compris les espèces gibier et protégées

Dérangement en période de nidification :

L'étude d'impact a mis en évidence un risque « moyen » en cas de réalisation de travaux entre mi-mars et début août, période critique pour la reproduction et la dépendance des jeunes. C'est pourquoi, pour limiter cet impact et dans le cadre de la séquence ERC, la mesure de réduction R1 relative au respect du calendrier de sensibilité des espèces sera appliquée. Ainsi, les défrichements et dégagements d'emprise seront programmés prioritairement en dehors de cette période, notamment à l'automne, lorsque les oiseaux nicheurs et les chiroptères sont moins vulnérables. Grâce à cette organisation, l'impact sur l'avifaune est réduit et considéré comme « faible » après application de la séquence ERC.

- Faucon pèlerin (espèce patrimoniale à enjeu fort) : Les inventaires ont montré sa fréquentation du secteur, notamment sur les falaises et les pylônes électriques en dehors de l'emprise directe du projet. Si un comportement de nidification a été observé, il est localisé en marge du tracé et dans des habitats qui ne seront pas modifiés par les travaux. En conséquence, le projet ne porte pas atteinte aux sites de reproduction ni aux territoires de chasse majeurs de cette

- espèce. Le respect du calendrier écologique permettra en outre d'éviter tout dérangement ponctuel lié au chantier.
- Bouvreuil pivoine : Espèce forestière et rivulaire, niche largement dans les boisements présents à proximité de la Seine. L'étude a identifié plusieurs couples nicheurs, mais leurs habitats se situent majoritairement en dehors de l'emprise du projet, qui longe principalement la digue et des espaces déjà anthropisés. Les travaux, limités à une bande restreinte, n'auront pas d'incidence durable sur les boisements rivulaires. Comme pour le Faucon pèlerin, le respect du calendrier de travaux en dehors de la période de reproduction permettra de limiter tout dérangement ponctuel.
 - Bruant des roseaux : Il a été contacté de manière ponctuelle dans une parcelle cultivée en Miscanthus à proximité de Quevillon. Cette espèce, niche généralement dans des milieux cultivés, or, le projet ne prévoit pas d'empiéter sur des parcelles agricoles. Seules des occupations temporaires de parcelles agricoles seront peut-être nécessaires à la mais resteront temporaires. Les travaux de la voie verte n'affecteront donc pas ses sites de reproduction. Là encore, le phasage des travaux garantira l'absence de dérangement significatif.

Destruction de refuges pour la petite faune :

S'agissant des reptiles tels que le Lézard des murailles, le risque identifié concerne principalement la destruction de refuges lors des phases chantier. Pour y répondre, le projet prévoit de limiter strictement les emprises et les zones de stockage, d'adapter les méthodes de chantier pour réduire les dérangements (Mesures E1, R1, R3, R4 et R6), et d'aménager ponctuellement des refuges alternatifs, tels que des pierriers favorables aux reptiles (Mesure A1 - Aménagements ponctuels - pierriers pour reptiles).

Pour le Hérisson d'Europe, l'impact potentiel concerne principalement la période de chantier. Le risque est plus marqué en hiver, lorsque l'espèce se trouve en hibernation et est donc particulièrement vulnérable aux travaux lourds. Ce scénario est toutefois évité grâce à l'application de la mesure R1 relative au respect du calendrier écologique, qui conduit à privilégier un démarrage des travaux à l'automne, période où les individus sont encore actifs et peuvent se déplacer pour échapper aux dérangements.

Ces dispositions, associées aux autres mesures de réduction, permettent de faire passer l'impact initialement évalué comme « moyen » à un niveau résiduel « faible ».

Perturbation des terrains de chasse pour les chiroptères :

La zone de projet constitue effectivement un terrain de chasse pour 14 espèces de chauves-souris, dont certaines menacées comme la Noctule commune. L'impact brut a été évalué comme « moyen », mais plusieurs mesures permettront d'en limiter les effets. Le maintien du tracé sur des chemins existants réduit la fragmentation des habitats, l'absence d'éclairage permanent et la limitation des nuisances lumineuses en phase chantier éviteront le dérangement des espèces nocturnes, et un suivi écologique viendra compléter ce dispositif (Mesures E1, R2, R3, R6 et S1, S2). Ces mesures permettront de réduire les impacts sur les chiroptères, qui seront ainsi ramenés à un niveau « faible ». Aussi, les chemins étant déjà existants et régulièrement empruntés, leur utilisation dans le cadre du projet ne constitue pas une perte d'habitats pour ce groupe, à condition que les travaux soient exclusivement réalisés en journée (condition prévue par la mesure R2 - Adaptation des

horaires de travaux).

Observation 84/4

Une entrave grave à l'exercice d'un droit de chasse conventionné

Le projet de voie verte n'est pas incompatible avec l'activité cynégétique, il nécessitera néanmoins de définir les mesures de cohabitation des usages entre la voie verte et les territoires de chasse.

Une concertation spécifique sera engagée avec la FDC76, l'Association Régionale de Chasse sur le Domaine Public Fluvial (ARCDPF) et Haropa permettant d'établir un protocole de cohabitation.

Les mesures de sécurité inscrites dans le Schéma Départemental de Gestion Cynégétique apportent les garanties nécessaires à la cohabitation des usages. Ainsi, la sécurité des usagers de la voie verte est assurée via :

- L'interdiction d'utiliser une arme à feu chargée ou approvisionnée sur ou en direction des voies ouvertes à la circulation publique, voies privées ouvertes à la circulation publique et de leurs emprises.
- L'obligation à tout participant à une action de chasse de respecter l'angle de tir de 30 degrés.
- L'obligation à tout chasseur de décharger son arme au contact d'une personne extérieure à l'action de chasse quel que soit l'endroit et de décharger son arme hors action de chasse.

L'établissement d'un protocole de cohabitation permettra de définir les mesures d'information du public à mettre en place de manière permanente sur le site rappelant les règles de sécurité pour les usagers de la voie verte ainsi que les mesures de signalisation temporaire à mettre en place lors des actions de chasse.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un panneau de type Relais Information Service (RIS) sur le tracé de l'aménagement interceptant le territoire de chasse de l'ARCDPF dans un objectif de pédagogie sur la thématique de la gestion cynégétique et des mesures de sécurité associées.



Exemple de panneau Relais Information Service

Le maître d'ouvrage réaffirme son souhait d'une collaboration constructive avec la FDC76 afin d'intégrer son expertise de terrain au suivi écologique du projet.

Ainsi, le projet ne s'oppose pas aux objectifs du SDGC 2023-2029 ni du Plan Départemental en faveur de la Biodiversité (PDF BIODIV76) : il participe à une même logique de reconnexion des milieux et des usages, dans un cadre maîtrisé et durable.

Note de La commissaire enquêtrice :

Les réponses apportées par le responsable du projet sont très complètes et précises, autant sur la partie "biodiversité" que sur la partie "Entrave à l'exercice de la chasse".

Ces réponses permettent de lever les doutes et inquiétudes relevées dans de très nombreuses contributions.

Je note également que la métropole a également répondu à la suggestion que j'ai pu faire concernant l'installation supplémentaire de panneaux d'information afin de faciliter la cohabitation et la sécurité.

THÈME 2 - ABATTAGE DES ARBRES et notamment de 32 Peupliers sur le chemin du Ronceray

+ de 75 contributeurs

Ce sujet concerne la partie de la voie verte : axe Quevillon/Saint Martin de Boscherville/Hénouville - et essentiellement sur le Chemin du Ronceray/Gîte du Ronceray.

	<p><u>Liste non exhaustive des remarques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Opposition au projet en raison de l'abattage de nombreux arbres. ● Préoccupation pour l'altération du paysage et la suppression d'arbres anciens. ● Questionnement sur les conséquences écologiques de l'abattage en période de réchauffement climatique. ● Abattage de 32 peupliers sur 200 mètres au Ronceray, considéré comme problématique. ● Importance des arbres pour l'ombre, le charme, et la prévention des dégâts environnementaux. ● Inquiétude concernant l'impact de l'abattage de peupliers centenaires sur le terrain environnant. ● Indignation face à la destruction d'un patrimoine végétal pour le passage des vélos. ● Les arbres sont essentiels pour l'environnement, notamment pour la protection des berges et l'absorption du CO2 ● Les arbres et haies existantes ont une mission de protection des berges, de retarder les crues.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 2</u> <u>ABATTAGE DES ARBRES et notamment de 32 Peupliers sur le chemin du Ronceray</u></p> <p>Sur la grande majorité du tracé, les interventions resteront confinées à une bande d'environ cinq mètres de large, correspondant à l'emprise existante. Les zones de stockage temporaires, limitées à deux ou trois, seront implantées de manière à réduire au maximum les impacts sur l'environnement et les nuisances pour les riverains. Aucune extension significative des emprises de travaux n'est envisagée, ce qui garantit une bonne maîtrise de l'occupation foncière du chantier. Dans l'étude d'impact initiale, les surfaces potentiellement concernées par la végétation incluaient environ 150 mètres d'alignement de peupliers, 200 m² de boisement eutrophe, 70 m² de boisement mésophile, 10 m² de bosquets, ainsi que des surfaces prairiales (250 m² de prairies et 270 m² de prairies de berges). Ces pertes avaient toutes été jugées de faible enjeu écologique, en raison de la nature des habitats concernés.</p> <p><u>Concernant les peupliers</u>, leur localisation étant proche des emprises de réalisation des travaux, ils ont été intégrés comme potentiellement à abattre lors de la phase d'avant-projet. Suite à des mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 individus sur 150 m linéaires sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié et répond directement à la préoccupation majeure du public.</p> <p><u>Concernant les autres surfaces végétales</u> mentionnées dans l'étude d'impact, le travail d'optimisation du tracé se poursuit avec la phase PRO en cours, en intégrant la séquence ERC.</p> <p>Ces ajustements permettront d'éviter ou de réduire encore davantage les impacts sur le milieu naturel, et seront précisés au stade des études de projet détaillées et dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.</p> <p><u>S'agissant des espaces boisés classés (EBC)</u>, le projet est compatible avec les protections inscrites au PLUi. Le tracé traverse ponctuellement des EBC et des haies classées, mais en empruntant des cheminements déjà existants. La création de la voie verte ne nécessite donc pas de coupes ni d'abattages d'arbres dans ces périmètres protégés. Une mise en compatibilité avec le</p>

	<p>PLUi ne serait requise qu'en cas d'interventions directes sur les arbres, ce qui n'est pas prévu à ce stade. Le projet respecte ainsi l'intégrité des EBC traversés.</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Réponse précise du responsable du projet qui permet de lever les doutes et inquiétudes relevées dans de très nombreuses contributions.</p>
	<p>THÈME 3</p> <p><u>Imperméabilisation des sols/Problèmes d'inondations, conséquences du bétonnage/bitumage de la voie verte, sur, artificialisation des sols</u></p>
+ de 100 contributeurs	<p><u>Ce sujet concerne la partie de la voie verte : axe Quevillon/Saint Martin de Boscherville/Hénouville - et essentiellement du chemin de berge entre la zone de la grande vase à Quevillon et Hénouville.</u></p> <p><u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● La montée des eaux menace une piste cyclable potentiellement submersible. ● Une voie verte devrait être naturelle, non goudronnée, pour éviter inondations et réchauffement climatique. ● Bétonner la piste cyclable va à l'encontre des valeurs écologiques et paysagères. ● Un chemin de terre naturel existe déjà pour les cyclistes et les randonneurs. ● Bitumer une zone inondable est imprudent. ● Le revêtement doit être perméable pour laisser passer l'eau. ● Le béton pollue et réchauffe, contrairement aux sentiers naturels. ● Le projet menace les écosystèmes et augmente le risque d'inondation. ● Il est important de lutter contre l'artificialisation des sols. ● Le projet ne respecte pas les normes de la zone.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 3</u></p> <p><u>1.Risque d'inondation, submersibilité et élaboration du nouveau PPRI</u></p> <p>Le projet de piste cyclable s'inscrit dans une zone reconnue inondable par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la vallée de la Seine. Ce secteur fait actuellement l'objet d'une procédure d'élaboration d'un nouveau PPRI, conduite par les services de l'État (DDTM) afin d'actualiser la connaissance du risque et d'intégrer les ouvrages de protection existants. Le maître d'ouvrage a pris en compte cette évolution dès la conception du projet. Des échanges techniques ont eu lieu avec le gestionnaire du système d'endiguement et la DDTM pour s'assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le tracé et les caractéristiques de la piste sont compatibles avec les principes du futur PPRI et les études de dangers en

	<p>cours ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucune aggravation du risque ni réduction des capacités d'écoulement ne sont générées, • L'aménagement reste réversible et submersible, conformément aux recommandations nationales pour les ouvrages légers en zone inondable. <p>En complément, des études hydrauliques spécifiques seront menées en phase d'autorisation environnementale. Ces études permettront de vérifier finement l'absence de sur-aléa hydraulique lié au projet, notamment en cas de submersion ou de crue exceptionnelle, et d'ajuster, le cas échéant, les dispositions techniques pour garantir la compatibilité hydraulique de l'aménagement.</p> <p>La piste ne comporte aucun remblai significatif, suit le terrain naturel, et reste accessible pour l'entretien et la surveillance des ouvrages hydrauliques (digues). Le projet est donc pleinement compatible avec le cadre réglementaire actuel et les orientations du futur PPRI.</p> <p><u>2. Nature du revêtement, perméabilité et gestion de l'eau</u></p> <p>Les observations relatives à la "bétonisation" de la piste cyclable ne reflètent pas les caractéristiques réelles du projet. Le revêtement sera bien un enrobé roulant, garantissant la sécurité, le confort et la durabilité nécessaires à un usage cyclable régulier, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le choix du matériau et du liant sera adapté aux contraintes hydrauliques locales.</p> <p>Ainsi, un revêtement perméable sera privilégié afin de répondre aux enjeux de perméabilité des sols. Cependant, sur certains tronçons, l'infiltration ne sera pas privilégiée techniquement, ce sera le cas sur les sections de digues afin d'éviter tout risque de déstabilisation de celles-ci.</p> <p>La piste sera bordée, sur tout ou partie de son linéaire, d'accotements enherbés. Ces bandes végétalisées assureront plusieurs fonctions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infiltration complémentaire des eaux de ruissellement, • Intégration paysagère de l'aménagement, • Et limitation de l'effet d'imperméabilisation globale du projet. <p>Le profil en long de la piste respecte la topographie existante et ne crée aucune surélévation notable du terrain naturel, évitant toute aggravation potentielle du risque hydraulique.</p> <p><u>3. Respect du caractère naturel et paysager</u></p> <p>Le projet s'attache à préserver l'identité paysagère et écologique de la vallée de la Seine. Le linéaire emprunte majoritairement des chemins existants, sans élargissement significatif. Les accotements enherbés et le traitement visuel du revêtement envisagé assureront une intégration harmonieuse dans le paysage fluvial.</p> <p>La piste demeure submersible en cas de crue, sans obstacle aux écoulements ni impact sur les zones humides périphériques.</p> <p><u>4. Environnement et conformité réglementaire</u></p> <p>Le projet :</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ● Ne crée aucun obstacle à l'écoulement, ● Ne génère aucune perte de zone d'expansion des crues, ● Respecte les prescriptions actuelles du PPRI et anticipe les orientations du futur plan, ● Et s'inscrit dans la logique de mobilité douce promue par les documents d'aménagement territoriaux. <p>L'étude environnementale a conclu à une absence d'impact significatif sur les habitats et la faune, sous réserve du respect des mesures d'évitement prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Travaux hors période de reproduction, ● Maintien des haies et zones végétalisées, ● Gestion raisonnée des matériaux. <p>Les études complémentaires en phase d'autorisation environnementale viendront confirmer cette compatibilité écologique et hydraulique.</p> <p><u>5. Conclusion</u></p> <p>Le projet de piste cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Assure la sécurité et le confort des usagers, ● Prend en compte les orientations du futur PPRI et les prescriptions de gestion du risque d'inondation, ● Limite l'imperméabilisation grâce à un revêtement adapté et à la présence d'accotements enherbés, ● Prévoit la réalisation d'études hydrauliques complémentaires pour garantir l'absence de sur-aléa, ● Et s'inscrit dans une démarche globale de mobilité durable, de résilience et de sobriété foncière. <p>Il s'agit d'un aménagement sobre, réversible et compatible avec le risque d'inondation, conciliant accessibilité, écologie et sécurité publique.</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Réponse claire qui n'appelle pas de commentaire supplémentaire de ma part.</p>
	THÈME 4 - BIODIVERSITÉ
+ de 100 contributeurs	<p><u>Ce sujet concerne la partie de la voie verte : axe Quevillon/Saint Martin de Boscherville/Hénouville -</u> <u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aménager une voie cyclable dans un espace Natura 2000 est un défi et peut être illégal en raison des réglementations environnementales strictes. ● Impact significatif sur la biodiversité dans une zone protégée Natura 2000, Espace Boisé Classé, et Parc Naturel Régional. ● Menace pour la flore des bords de Seine, notamment 32 peupliers dans une zone Natura 2000 et ZNIEFF.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Difficulté de concilier mobilité douce et protection des milieux naturels. ● Projet équivalent à la destruction d'espaces naturels pour des infrastructures comme des panneaux photovoltaïques. ● Conséquences écologiques considérables, y compris eutrophisation des sols et disparition des zones de frai et de nidification. ● Imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, atteinte grave et irréversible à la biodiversité. ● Destruction d'un milieu naturel protégé par l'artificialisation de 70 000 m² de chemin enherbé dans une zone à haute valeur écologique.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 4</u> <u>Incidence espace Natura 2000 :</u> Conformément à l'article R122-5 du Code de l'Environnement, le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale complète incluant une analyse spécifique des incidences sur les sites Natura 2000 concernés. Cette analyse a été transmise à l'autorité environnementale, qui a validé la méthodologie et les conclusions présentées. Deux sites Natura 2000 sont concernés par le périmètre du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>ZSC FR2300123 « Boucles de la Seine Aval » :</u> L'étude d'impact a montré que le projet n'aura pas d'incidence significative sur les habitats et les espèces communautaires de ce site, ni sur les objectifs de gestion et de conservation inscrits dans le DOCOB. Les inventaires ont identifié la présence ponctuelle de mégaphorbiaies et de prairies de fauche, sur des superficies très réduites : environ 175 m² de mégaphorbiaies et 50 m² de prairies mésophiles. Ces pertes ont été qualifiées de faible impact compte tenu de leur caractère limité et marginal. Aucune espèce floristique d'intérêt communautaire mentionnée dans la ZSC n'a été recensée sur la zone d'étude du projet. Concernant la faune, le projet n'induit pas d'abattage d'arbres à cavités et n'affecte ni les mares ni les fossés pouvant accueillir le Triton crêté : aucune incidence n'est donc retenue sur ces espèces. Les seuls effets relevés concernent des perturbations temporaires (bruit, lumière) pendant les travaux, localisées aux abords immédiats du tracé, sans impact durable en phase d'exploitation. ● <u>ZPS FR2310044 « Estuaire et marais de la Basse Seine » :</u> De la même manière, l'étude conclut à une absence d'incidence significative. Le zonage ne comprend pas d'habitats communautaires et les espèces recensées (Martin-pêcheur d'Europe, Rougequeue à front blanc, Aigrette garzette, Vanneau huppé) n'ont pas de site de nidification directement affecté par le projet. En l'absence d'abattage d'arbres ou de destruction de gîtes potentiels, les risques de destruction d'individus sont minimisés. Comme pour le site précédent, les seules incidences possibles sont temporaires et limitées à la phase travaux (bruit, lumière). En phase d'usage, le projet n'apporte pas de pression nouvelle par rapport à la situation existante. Enfin, il est important de souligner que le tracé de la voie verte longe ponctuellement ou traverse en bordure certains de ces espaces, sans interférer avec les mesures de gestion prévues dans les documents d'objectifs (DOCOB). Le projet n'impacte pas

les plantations d'arbres, les mesures d'étrépage, les aménagements hydrauliques ou les mesures de maintien des milieux ouverts.

Enfin, il est important de souligner que le tracé de la voie verte longe ponctuellement ou traverse en bordure certains de ces espaces, sans interférer avec les mesures de gestion prévues dans les documents d'objectifs (DOCOB). Le projet n'impacte pas les plantations d'arbres, les mesures d'étrépage, les aménagements hydrauliques ou les mesures de maintien des milieux ouverts.

Incidence sur les Espaces Boisés Classés (EBC)

Concernant les EBC, le projet est compatible avec les protections inscrites au PLUi. Le tracé traverse ponctuellement des EBC et des haies classées, mais en empruntant des cheminements déjà existants. La création de la voie verte ne nécessite donc pas de coupes ni d'abattages d'arbres dans ces périmètres protégés. Une mise en compatibilité avec le PLUi ne serait requise qu'en cas d'interventions directes sur les arbres, ce qui n'est pas prévu à ce stade. Le projet respecte ainsi l'intégrité des EBC traversés.

Incidence sur le Parc Naturel Régional « Boucles de la Seine Normande »

Le passage du projet au sein du périmètre du PNR des Boucles de la Seine normande n'entraîne pas de contrainte réglementaire particulière.

Il convient de rappeler que l'inscription d'un territoire en PNR n'interdit pas la réalisation d'aménagements : le classement vise avant tout à assurer un développement local durable et cohérent avec les objectifs de la charte du Parc.

Un des objectifs opérationnels de la charte 2013-2028 du PNR des Boucles de la Seine Normande est d'« Organiser l'itinérance par des modes de déplacement doux, notamment en structurant des itinéraires de véloroute et voies vertes, en développant la randonnée non motorisée sous toutes ses formes et en valorisant les déplacements sur la Seine (tourisme fluvial, bacs). » Le projet de Voie verte s'inscrit pleinement dans cet objectif.

La charte affirme également des objectifs en matière de préservation et de valorisation des richesses paysagères et patrimoniales, notamment en les intégrant dans les projets, les documents d'aménagement et de planification (trame verte et bleue, espaces boisés, alignements d'arbres remarquables, mares, patrimoine bâti remarquable, panoramas...).

Le projet de voie verte répond bien à ces objectifs par la réutilisation d'emprises existantes, la limitation des impacts sur les milieux naturels (mesures ERC) et la valorisation des continuités paysagères (gestion raisonnée des aménagements paysagers, protections des arbres proches du chantier, concertation avec l'ABF ou le CNE...). Les incidences sur ce zonage sont donc considérées comme non significatives.

Le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande a émis un avis favorable au projet arguant du fait qu'il est important pour le territoire, puisqu'il permettra de favoriser les mobilités douces et d'améliorer le tourisme sur ce secteur, tout en limitant l'imperméabilisation et l'artificialisation des sols en reprenant les chemins déjà existants et l'impact sur la biodiversité et les paysages.

Conséquences écologiques considérables, y compris eutrophisation des sols et disparition des zones de frai et de

nidification.

Les inquiétudes exprimées concernant une prétendue eutrophisation des sols et la disparition de zones de frai et de nidification ne reflètent pas les conclusions de l'étude d'impact validée par l'autorité environnementale.

Tout d'abord, le projet n'entraîne pas de rejet d'effluents agricoles, domestiques ou industriels qui pourraient enrichir les sols en nutriments et provoquer un déséquilibre écologique. Le revêtement retenu (enrobé classique, perméable ou à liant végétal selon les secteurs) n'a aucun lien avec des apports d'azote ou de phosphore, qui sont les causes principales des phénomènes d'eutrophisation.

De plus, les accotements enherbés prévus permettront au contraire de maintenir une infiltration naturelle des eaux pluviales et de filtrer les éventuels sédiments de ruissellement. Le risque d'eutrophisation lié au projet est donc inexistant.

S'agissant des zones de frai et de nidification, l'étude d'impact a conclu à l'absence d'incidence significative :

· Les travaux n'affectent pas les mares, fossés ou habitats humides susceptibles d'accueillir le Triton crêté ou d'autres amphibiens, ce qui supprime tout impact sur les sites de reproduction de ces espèces.

· Pour l'avifaune, le principal risque identifié concernait des dérangements temporaires pendant la période de nidification. Ce risque sera évité grâce à l'application stricte de la mesure R1 relative au calendrier écologique : les travaux lourds seront réalisés de préférence à l'automne, hors période sensible, ce qui ramène l'impact à un niveau faible.

Ainsi, contrairement aux craintes exprimées, le projet ne génère ni phénomène d'eutrophisation, ni perte significative de zones de frai ou de nidification. Les impacts résiduels ont été qualifiés de faibles par l'étude d'impact et seront encore réduits grâce à la séquence ERC (éviter, réduire, compenser).

- **Artificialisation et perte d'espace naturels**
- **Projet équivalent à la destruction d'espaces naturels pour des infrastructures comme des panneaux photovoltaïques**
- **Difficulté de concilier mobilité douce et protection des milieux naturels.**
- **Imperméabilisation de 15 km de chemin de berge en zone humide, atteinte grave et irréversible à la biodiversité**
- **Destruction d'un milieu naturel protégé par l'artificialisation de 70 000 m² de chemin enherbé dans une zone à haute valeur écologique.**

Ces remarques traduisent une crainte de voir le projet assimilé à une infrastructure lourde, comparable à l'implantation de panneaux photovoltaïques, et donc en contradiction avec l'objectif de protection des milieux naturels.

En réalité, le projet repose quasi exclusivement sur la réutilisation de chemins existants. Sur un linéaire total de 15 km, environ 13,7 km (soit plus de 90 % du tracé) correspondent à des chemins de halage ou à des chemins déjà en place, qui seront simplement repris afin d'assurer un confort de circulation pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. Dans ces secteurs, il n'y a pas de création d'emprise nouvelle : la voie verte conservera le profil des chemins actuels, sans modification du fonctionnement hydraulique ni réduction des capacités d'expansion des crues.

Seules deux sections, représentant environ 1,1 km au total, soit 7,3 % du linéaire, nécessiteront des travaux plus lourds : une

portion de 600 m en lien avec la restauration des berges actuellement conduite par le Département, et une section de 500 m au droit de la RD982 impliquant un élargissement ponctuel de la voirie et un aménagement de berge. Ces interventions localisées expliquent la part réellement artificialisée du projet, très éloignée de l'idée d'une « bétonisation » linéaire sur 15 km.

De plus, le choix technique du revêtement illustre la volonté d'intégrer l'aménagement au site et de limiter les impacts écologiques. L'usage d'enrobés perméables sera privilégié, permettant l'infiltration des eaux pluviales. Les accotements enherbés seront maintenus afin de réduire le ruissellement et de conserver une continuité écologique en bord de voie. Ces solutions se distinguent clairement de la réalisation d'une route classique et ne peuvent être assimilées à une imperméabilisation totale et irréversible.

Enfin, il convient de rappeler que les surfaces d'impact présentées dans l'étude d'impact correspondent à une estimation au stade de l'AVP. Elles seront affinées et probablement réduites en phase PRO, lorsque le calage précis des emprises sera défini. Cette étape permettra de confirmer et d'amplifier la démarche d'évitement déjà engagée, en limitant au strict minimum les atteintes résiduelles aux zones humides, aux habitats et aux boisements.

Menace pour la flore des bords de Seine (peupliers, Natura 2000, ZNIEFF)

Plusieurs contributeurs redoutent une atteinte à la flore des bords de Seine, en évoquant notamment l'abattage de peupliers, les incidences sur les sites Natura 2000 et les traversées de ZNIEFF.

Concernant les peupliers, leur localisation étant proche des emprises de réalisation des travaux, ils ont été intégrés comme potentiellement à abattre lors de la phase d'avant-projet. À la suite de mesures précises réalisées sur site, il s'avère que les 32 individus sur 150 m linéaires sont situés à une distance suffisante de la tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte. La Métropole de Rouen Normandie a ainsi confirmé que l'alignement de peupliers du chemin du Ronceray sera conservé, ce qui supprime l'impact initialement identifié et répond directement à la préoccupation majeure du public.

Concernant les sites Natura 2000, le projet a fait l'objet d'une évaluation spécifique validée par l'autorité environnementale. Celle-ci a conclu à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces communautaires des deux sites concernés (« Boucles de la Seine Aval » et « Estuaire et marais de la Basse Seine »). Les effets se limiteront à des perturbations temporaires pendant la phase travaux, sans impact durable en phase d'exploitation, et sans remise en cause des objectifs de gestion fixés dans les DOCOB.

Enfin, le tracé longe ou traverse ponctuellement plusieurs ZNIEFF.

Là encore, le choix d'emprunter au maximum des chemins existants permet de limiter très fortement les incidences :

- Dans la ZNIEFF « Trou de la Fontaine à Hénouville », le tracé suit un chemin existant ; les espèces floristiques remarquables identifiées à proximité (Oenanthe safranée, Cardamine impatiente) ne seront pas impactées, sous réserve de précautions simples en phase chantier.
- Dans la ZNIEFF « Marais d'Hénouville à Quevillon », les habitats remarquables (forêts-galeries de saules, prairies humides) ne

	<p>sont pas directement affectés. Les espèces inscrites à l'inventaire, telles que le Gaillet des fanges ou la Gaudinie fragile, n'ont pas été retrouvées dans l'emprise du projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> · La ZNIEFF « Falaises de Saint-Pierre-de-Varengeville » n'est pas impactée : les espèces floristiques désignées (Digitale jaune, Iberis intermédiaire) ne se trouvent pas sur le tracé, et la présence potentielle du Faucon pèlerin ne devrait pas être affectée dans ce secteur déjà marqué par la proximité de la RD982. · Les ZNIEFF de type II (« Vallée de l'Austreberthe », « Zone alluviale de la boucle de Roumare ») couvrent de vastes emprises. Le projet, limité à des aménagements de cheminements existants, n'est pas de nature à dégrader ces zonages. <p>Plus largement, le projet a été conçu pour limiter au maximum ses incidences sur la flore et sur les habitats présents en bord de Seine. Les interventions se concentrent quasi exclusivement sur des chemins existants, déjà anthropisés, ce qui évite la destruction d'habitats naturels étendus. Lorsque des formations végétales ponctuelles sont susceptibles d'être concernées (boisements de faible surface, prairies ou bosquets), elles feront l'objet d'une gestion fine des emprises et d'une adaptation des méthodes de chantier.</p> <p>En phase chantier, les emprises des travaux seront précisément délimitées pour réduire les impacts sur les habitats humides ou à enjeux à proximité. Des mesures ont été prévues à cet effet : Les zones de stockage temporaires seront limitées en nombre et implantées de manière raisonnée afin d'éviter toute atteinte inutile aux milieux végétalisés (Mesure R3 : Limitation/adaptation de l'emprise travaux), aucun stationnement ne sera autorisé en zone humide (Mesure R5 : Dispositif préventif de lutte contre une pollution), la circulation des engins sera aussi encadrée (Mesure R4 : Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier) ...</p> <p>Par ailleurs, lors de la phase PRO, un calage précis des emprises sera effectué afin de réduire encore les surfaces affectées et d'appliquer strictement la séquence ERC.</p> <p>Des mesures d'accompagnement pourront être intégrées en phase PRO du projet et pourront accompagner les démarches du projet en termes de réduction d'impact sur la biodiversité. Elles consisteront notamment en la mise en place de supports de signalétique pédagogique, destinés à informer les usagers de la voie verte et les riverains sur les enjeux environnementaux du site : rôle des zones humides, espèces présentes, habitats d'intérêt et bonnes pratiques à adopter pour respecter la biodiversité locale.</p>
	<p><u>Note de la commissaire enquêtrice :</u> Les réponses sont très complètes et apportent les compléments d'informations nécessaires pour répondre aux observations émises durant le temps de l'enquête publique.</p>
	<p>THÈME 5 - GESTION DES DÉCHETS</p>

	<p><u>Gestion des déchets, l'entretien de la voie verte, entretien des berges</u> <u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Gestion des déchets à définir. ● Nettoyage nécessaire pour maintenir la largeur de l'espace pour vélos et piétons. ● Gestion de l'entretien à clarifier, avec un budget annuel pour les rénovations en raison des inondations fréquentes. ● Entretien actuel des berges jugé insuffisant.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 5</u></p> <p>Le maître d'ouvrage partage pleinement ces préoccupations et confirme que la gestion de l'entretien et de la propreté constitue un volet essentiel de la phase d'exploitation de la voie verte.</p> <p><u>1. Entretien courant de la voie verte</u></p> <p>La voie verte fera l'objet d'un programme d'entretien intégré au budget de fonctionnement de la Métropole Rouen Normandie. Cet entretien comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● le désherbage raisonné des accotements, sans recours aux produits phytosanitaires, ● le curage ponctuel des fossés et ouvrages d'évacuation d'eau, ● la vérification du revêtement et la remise en état après épisodes de crue ou de gel, ● la maintenance du mobilier (bancs, signalétique, bornes). <p>Ces opérations seront coordonnées par le pôle de proximité Austreberthe-Cailly de la Métropole Rouen Normandie, en lien avec le gestionnaire des systèmes d'endiguement et les communes concernées.</p> <p><u>2. Gestion des déchets</u></p> <p>L'aménagement prévoit l'installation de bacs de collecte des déchets au niveau des accès à la voie verte pour permettre une collecte lors des tournées de ramassage des ordures ménagères.</p> <p>Certaines aires de repos étant installées à distance de voies de circulation routière pour répondre aux problématiques de nuisances, celles-ci ne seront pas équipées de corbeilles. Sur ces aires de repos seront installés des panneaux d'information et de sensibilisation à l'environnement afin de rediriger les usagers vers les points de collectes.</p>



Exemple d'implantation de bacs de collecte au niveau d'un accès à une voie verte



Exemple de panneau d'information incitant à conserver ses déchets au niveau des aires de repos

3. Entretien des berges et gestion post-crue

Le projet d'aménagement de la voie verte est en grande partie implanté sur des digues, l'autorité compétente en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) pour ces digues est le Syndicat Mixte de Gestion de la Seine Normande.

Ainsi, les infrastructures auront la double fonction de digue et de route ou de voie verte en fonction des secteurs avec deux gestionnaires différents. Comme cela a été le cas pour la section entre Saint Pierre de Manneville et Val de la Haye, une convention de superposition d'affectations sera rédigée afin de répartir les missions des deux gestionnaires en termes de surveillance des ouvrages, de l'entretien courant, de maintenance et de gros entretien établissant ainsi les responsabilités de chacun.

D'une manière générale, la Métropole Rouen Normandie sera responsable des voiries et de ses accotements (compris les voies vertes et pistes cyclables) tandis que le SMGSN aura la gestion du système d'endiguement et de ses équipements.

La gestion de la remise en état post-crue s'intègre dans cette gouvernance, ainsi :

- Lors d'une crue, l'accès aux voies inondées sera interdit et la circulation sera redirigée vers des voies accessibles.
- Après chaque crue, un diagnostic d'état du linéaire sera réalisé,
- Les nettoyages post-crue (dépôts, sédiments, embâcles) seront intégrés au plan d'entretien annuel de l'aménagement.

THÈME 6 - SÉCURITÉ

	<p><u>6/1 Sécurité des riverains :</u> <u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Inquiétudes des habitants concernant l'augmentation des cambriolages, squats et dégradations liés à la piste cyclable. ● Risques sécuritaires accrus avec la piste bétonnée, notamment pour les jeunes en scooter. ● Questions sur les mesures de protection pour éviter les accidents côté Seine. ● La rive actuelle sert au passage des secours en cas d'incident sur la Seine, nécessitant des travaux pour créer une route et des aires de stationnement et pique-nique.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 6/1</u> <u>1. Sur la tranquillité des riverains et la prévention des incivilités</u> Les expériences menées sur d'autres voies vertes métropolitaines montrent qu'une fréquentation régulière et encadrée tend à réduire les incivilités par un effet de présence et de surveillance passive. Au niveau des accès à la voie verte, une signalétique de rappel des conditions d'utilisation et des interdictions de la voie verte sera mise en place. Ainsi, l'accès des véhicules motorisés sera strictement interdit (hors services d'entretien et de secours), des dispositifs physiques limiteront l'intrusion (barrières, bornes, rétrécissements sélectifs) et un suivi d'usage permettra d'ajuster ces dispositifs si nécessaire. Sur un linéaire très limité sur la commune de Duclair, l'accès à la voie verte sera autorisé pour quelques riverains ne possédant pas d'autres possibilités d'accès à leur parcelle. De même, une autorisation d'accès à des sections de la voie verte sera donnée aux engins agricoles pour accéder aux parcelles cultivées ne possédant pas d'autres moyens d'accès. La présence d'un revêtement non meuble n'encourage pas l'usage de motos ou de quads privilégiant les chemins accidentés. Également, le tracé de la voie verte n'ayant pas vocation de shunt ou de raccourci et possédant des linéaires importants entre chaque accès, il ne semble pas être un itinéraire opportun pour la circulation routière de type scooter.</p> <p><u>2. Sur la sécurité vis-à-vis de la Seine</u> Les risques de chute seront prévenus par la conception même de l'aménagement, ainsi, lorsque la topographie du projet le nécessitera, des dispositifs de protection adaptés (glissières bois, garde-corps, haies arbustives) seront implantés. Cependant, une grande partie du linéaire est bordée de murette en tête de berge, en plus de son rôle en cas de crue, celle-ci à l'avantage de présenter une sécurité pour les usagers de la voie verte afin d'éviter les chutes en Seine.</p> <p><u>3. Sur le passage et l'accès des secours</u> Les largeurs et les rayons de courbure répondent aux recommandations du CEREMA pour les voies vertes, à savoir une largeur de 3.00 m. Cette largeur permettra le passage ponctuel des véhicules d'intervention (pompiers, gendarmerie, maintenance et entretien).</p>

	<p><u>6/2 Sécurisation base nautique Hénouville</u> <u>Remarques concernant la base nautique</u> <u>Liste des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Interdiction de stationner sur les tronçons partagés, notamment à la Base nautique à Hénouville. ● La parcelle du Saint Georges appartient au port autonome de Rouen, louée par la base nautique, et n'est pas clôturée. ● Déplacement demandé par accord avec le YCR76 et validé par la Métropole pour maintenir l'accès à la Seine et clôturer la parcelle. ● Objectif de la clôture : empêcher les fêtes sauvages, nuisances sonores, dégradations, et assurer la sécurité. ● Agression signalée lors d'une soirée sauvage, avec dépôt de plainte. ● Clôture pour sécuriser les colonies et scouts sous le patronage du YCR76.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 6/2</u></p> <p>Lors de la concertation, plusieurs échanges avec le Yacht Club Rouen 76, exploitant de la base nautique d'Hénouville, et les riverains ont permis d'établir un projet d'aménagement permettant de répondre aux problématiques de sécurité et de tranquillité publique au droit de la base nautique.</p> <p>Ainsi, une variante du tracé a été établie pour permettre à la base nautique de se clôturer empêchant ainsi l'accès au secteur communément nommé « la plage » sur lequel des fêtes sauvages sont organisées entraînant des nuisances et dégradations.</p> <p>Cette variante du tracé, définie en concertation avec l'exploitant de la base nautique, la ville d'Hénouville et les riverains sera proposée à Haropa, gestionnaire de ces parcelles afin d'obtenir un accord de sa part sur le projet.</p>
	<p><u>Note de la commissaire enquêtrice :</u></p> <p>Je note que les riverains sont déjà et/ou seront associés à la nouvelle proposition de tracé. Cela me paraît indispensable, la sécurité de tous est incontournable.</p>
	<p><u>6/3 Sécurisation Route de Duclair</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Nécessité de sécuriser la voie jusqu'au bac de Duclair pour relier les aménagements cyclables existants.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 6/3</u></p> <p>Le projet d'aménagement se connecte en plusieurs points à la RD982 entre le hameau de la Fontaine à Saint Pierre de Varengueville et Duclair.</p> <p>Au droit de ces connexions, des aménagements de sécurité seront réalisés afin de rendre visible l'accès à la voie verte et d'apaiser la circulation routière.</p>

	<p>A Saint Pierre de Varengueville, sur environ 1km, la voie verte sera aménagée en parallèle de la RD982. Sa réalisation nécessite un recalibrage de chaussée afin de libérer des emprises sur l'accotement côté berges de Seine. Ce recalibrage participera à la réduction des vitesses sur cette section. La voie verte sera séparée de la chaussée routière par un dispositif de sécurité de type glissière mixte bois-acier ou en béton.</p> <p>A Duclair, afin de permettre le raccordement sécurisé de la voie verte au centre-ville et au bac de Duclair, la promenade du bord de Seine sera prolongée sur environ 150 mètres, jusqu'au commencement de la voie sur berge permettant aux piétons et cyclistes de rester en dehors de la circulation routière.</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Les réponses apportées répondent aux interrogations émises par certains contributeurs.</p>
	<p>THÈME 7 - COHABITATION</p>
	<p><u>Ce sujet concerne la partie de la voie verte : axe Quevillon/Saint Martin de Boscherville/Hénouville pour l'ensemble des remarques.</u></p> <p><u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Incompatibilité du projet avec vélos, trottinettes, etc. ● Ignorance des randonneurs et risque de défiguration de l'espace naturel. ● Incompatibilité des cavaliers et piétons sur le même axe. ● Problèmes de sécurité avec la cohabitation de divers usagers (rollers, trottinettes, familles, chiens). ● Proximité de centres équestres et potentiel ajout de balades à cheval. ● Négligence de la cohabitation difficile entre vélos, trottinettes et randonneurs. ● Accaparement et agressivité des riverains envers les promeneurs sur le chemin de halage.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 7</u></p> <p>La vocation d'une voie verte est de favoriser la cohabitation des différents usagers non motorisés. L'article R.110-2 du Code de la route définit la voie verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Elle est donc, par essence, un espace partagé entre cyclistes, piétons, joggeurs, cavaliers, personnes à mobilité réduite et familles.</p> <p>L'itinéraire projeté, en rive droite de la Seine, a été pensé pour répondre à ces objectifs et offrir un accès sécurisé et continu aux communes de Saint-Pierre-de-Manneville, Quevillon, Saint-Martin-de-Boscherville, Hénouville, Saint-Pierre-de-Varengueville et Duclair.</p>

Pour cela, le projet intègre les recommandations du CEREMA en matière de conception de voies vertes et d'aménagements partagés, notamment :

- Une largeur de voie adaptée (3 m en moyenne) permettant les croisements sécurisés,
- L'aménagement d'accotements enherbés lorsque les emprises le permettent, pour les randonneurs et cavaliers,
- Une signalétique claire et continue rappelant les règles de priorité et de respect mutuel,

Ces dispositions seront affinées et précisées en phase PRO, ainsi que le calage exact des emprises et les modalités de circulation.

Par ailleurs, certaines portions de l'itinéraire seront utilisées ponctuellement par les exploitants agricoles pour accéder à leurs parcelles ou par des riverains pour rejoindre leur propriété. Dans ces séquences sous « circulation partagée », la cohabitation entre cyclistes, piétons et engins agricoles sera encadrée par des règles de prudence et une signalisation claire. Le revêtement sera renforcé localement afin de supporter le passage des engins sans détériorer la piste, garantissant ainsi sa pérennité.

La présence de centres équestres et de chemins de balade est connue et valorisée. Toutefois, la cohabitation permanente chevaux / cyclistes / piétons sur la plateforme principale n'est pas toujours compatible (revêtements, entretien, sécurité).

Ainsi :

- La pratique équestre sur la voie verte sera évaluée par tronçon, en fonction des itinéraires de randonnée équestres pratiqués. Certains tronçons sont déjà identifiés comme étant inadéquats à la pratique équestre comme au droit de la RD982 et en approche de la commune de Duclair.
- L'utilisation de la voie verte par des cavaliers restera possible dans le respect du règlement d'usage (vitesse, visibilité, signalisation).

Cette approche concilie la sécurité des usagers et la préservation du patrimoine équestre local.

Exemple de signalisation possible :



Concernant les inquiétudes exprimées par certains riverains, il convient de rappeler que le chemin de halage et ses abords immédiats relèvent du domaine public fluvial. Les propriétés riveraines sont grevées de servitudes légales (servitude de

	<p>marchepied de 3,25 m et servitude de halage de 7,80 m, conformément à l'article L.2131-2 du Code général de la propriété des personnes publiques), ce qui interdit leur appropriation privative. Les riverains n'ont donc pas la possibilité de restreindre ou d'empêcher la circulation des usagers.</p> <p>Pour permettre légalement l'aménagement de la voie verte, une convention de superposition de gestion et d'affectation sera conclue avec Haropa et le Syndicat Mixte de la Seine Normande (SMGSN, précisant les modalités d'utilisation par les cyclistes et autres usagers.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice a pu constater, par une visite sur place, qu'en certains endroits effectivement certains riverains empêchent la circulation des usagers sur le domaine public.</p>
	<p>THÈME 8 - COÛT DU PROJET</p>
	<p><u>Liste non exhaustive des remarques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Urgence de soutenir l'économie plutôt que d'investir dans ce projet coûteux. ● Coût exorbitant et doutes sur les bénéfices par rapport à l'investissement. ● Problèmes budgétaires et finances publiques dégradées. ● Projet considéré comme une gabegie financière en période de restrictions budgétaires. ● Priorité devrait être donnée à des aménagements plus utiles comme les pistes cyclables ou les infrastructures devant les écoles. ● Critique de l'utilité publique du projet, jugé éloigné et peu bénéfique pour les habitants et commerçants locaux.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 8</u></p> <p><u>Sur le montant d'investissement du projet</u></p> <p>Le montant de la dépense globale prévisible inscrite dans le dossier de DUP (9 000 000 € H.T.) correspond à une estimation globale provisoire intégrant les aménagements de sécurité, les ouvrages d'art, les mesures de protection environnementale et d'accompagnement du projet. Il s'inscrit dans le cadre d'un budget métropolitain résolutement tourné vers la transition écologique dont le développement des modes doux de déplacements est l'un des leviers.</p> <p>Il est à signaler que sur ce montant global, une somme de 4 000 000 € a été provisionnée pour le tronçon d'aménagement au droit de la RD982 à Saint-Pierre de Varengeville. Sur cette section, plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement en étude dont la création d'une passerelle en encorbellement sur une section de 500 mètres compte tenu de l'emprise réduite sur la berge actuelle. La provision de 4 000 000 € correspond à ce scénario. Des solutions moins coûteuses consisteraient à recalibrer la voirie de la RD982 et à opérer un soutènement avec léger remblais ou talutage de berge comme indiqué dans</p>

l'annexe 5 de l'étude d'impact. Cette solution doit être approfondie et recevoir l'aval des services de l'Etat s'agissant de travaux sur les berges de Seine.

Si l'on isole ce tronçon où l'emprise est particulièrement contrainte, ainsi que les montants estimés pour les études (1 200 000 €) et les acquisitions foncières (500 000 €), le cout estimatif des travaux de la voie verte est alors estimé à 3 300 000 € pour un linéaire de 14 300 mètres, soit une moyenne de 230 € / ml. Il s'agit d'un ratio classique pour ce type d'aménagement (à titre d'exemple le ratio pour la voie verte Duclair-Villers-Ecalles récemment achevée est de 280 €/ml hors reprise des ouvrages d'arts) et nettement inférieur à ceux observés pour des aménagements cyclables en milieu urbain qui peuvent dépasser 1000 € / ml lorsque la réalisation de la piste cyclable nécessite une reprise de façade à façade.

Sur les possibilités de subventionnement du projet

Il est à noter que des subventions seront recherchées auprès des partenaires habituels, Europe, Etat, Région Normandie et Département de la Seine Maritime qui ont largement contribué à financer les aménagements cyclables réalisés ces dernières années sur le territoire métropolitain.

A titre d'exemple la voie verte Duclair-Villers Ecalles a été subventionnée à hauteur de 1 480 000 € par l'Etat, la Région et le Département couvrant 52 % des dépenses TTC de l'opération (études et travaux). Les autres opérations en milieu urbain ou périurbain (Boulevard de l'Europe, Mont-Riboudet, liaison Boos-Franqueville) ont été subventionnées à hauteur de 56 à 66 % du montant total TTC de l'opération. A ce stade du projet, il est difficile d'estimer aujourd'hui quel pourra être le taux de subvention de cette voie verte mais les partenaires habituels seront mobilisés.

Sur les bénéfices attendus du projet

D'une manière générale, les coûts des aménagements cyclables doivent être mis en regard des économies qu'ils génèrent en matière de santé publique, de coûts de déplacements, et d'impact sur l'environnement. Par ailleurs, s'agissant d'une voie verte de type « véloroutes », plusieurs études ont mis en évidence l'importance des retombées économiques du tourisme à vélo. A l'échelle nationale, les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 milliards d'euros, soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme. Ces impacts économiques bénéficient largement aux territoires : en 5 ans, les retombées économiques de la Loire à Vélo ou du réseau de véloroutes et voies vertes de Bretagne ont plus que doublé. Ils atteignent plus de 100 millions d'euros/an sur la Vélodyssée. La dépense moyenne d'un cyclotouriste y est de 68 €/jour, dont 70 % sont consacrés à l'hébergement et à la restauration. Si la voie verte entre Duclair et Saint-Pierre de Manneville n'a pas la notoriété d'un aménagement tel que « La Loire à vélo », il est fort à parier qu'elle attirera de nombreux cyclotouristes d'autant plus qu'elle sera connectée à La Seine à Vélo dont le tracé est déjà existant entre Belbeuf et Sahurs.

Sur la priorisation du projet

Enfin, concernant la priorisation des aménagements, le plan Vélo Métropolitain prévoit des aménagements cyclables en milieu urbain destinés davantage aux déplacements quotidiens aussi bien que des aménagements à vocation touristique ou de balade

	pour la population locale. Les aménagements réalisés ces dernières années vont en ce sens
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Le responsable du projet a répondu de façon claire concernant le rapport/coût investissement, ce qui était nécessaire car les éléments contenus dans le dossier soumis à enquête publique est très léger.</p>
	<u>THÈME 9 - CONCERTATION</u>
	<p><u>Liste non exhaustive des remarques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aucune prise de contact direct avec les riverains. ● Absence de médiation et dialogue. ● Manipulation par certains élus. ● Projet imposé sans consultation démocratique. ● Décision prise sans discussion dans les conseils municipaux ou métropolitains. ● Inquiétudes sur la régularité et l'impartialité du processus décisionnel.
	<p><u>Réponse du responsable du projet sur ces remarques Thème 9</u></p> <p>Le projet de voie verte Duclair-Saint-Pierre-de-Manneville appartient au Réseau Interconnecté Vélo du plan Vélo 2035 qui a été adopté en conseil d'agglomération le 13 novembre 2023. Par ailleurs, la réalisation de ce projet a été approuvée à l'unanimité des élus présents lors du conseil métropolitain du 30 septembre 2024.</p> <p>Les maires de Saint-Pierre-de-Manneville et Hénouville ont présenté à leur conseil municipal une motion de soutien à ce projet. Celles-ci ont été adoptées à l'unanimité des présents.</p> <p>Au-delà de la validation par les instances délibératives de la Métropole, le projet de voie verte a fait l'objet d'une large concertation dont l'objectif était de toucher le public le plus large possible. Conscients des inquiétudes que ce projet pourrait soulever auprès des riverains directement impactés par le tracé, la Métropole a organisé deux réunions avec ces riverains dès le début des études pour leur expliquer les grands principes et évoquer les problématiques foncières en toute transparence. Ces réunions se sont déroulées le 18 octobre 2022 en mairie de Saint-Martin de Boscherville et le 1er décembre 2022 en mairie de Quevillon en présence des maires. Les courriers d'invitation ont été signés par le Vice-Président de la Métropole en charge des mobilités et les 7 mairies des communes concernées marquant ainsi l'engagement des élus locaux pour ce projet.</p> <p>Au-delà de ces échanges avec les riverains, la Métropole a mis en place plusieurs modalités de concertation pour toucher le public le plus large possible :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Une page dédiée à la démarche sur le site Internet « JeParticipe », permettant notamment le dépôt d’avis et de commentaires • Deux réunions publiques les 15 et 18 mars 2024 • Une réunion avec les associations vélos le 19 septembre 2024 • Des rencontres avec les acteurs institutionnels <p>Les objectifs et les modalités de cette concertation sont exposées dans la pièce G du dossier d’étude d’impact. Concernant plus précisément les riverains, une synthèse des échanges a été décrite en toute transparence dans cette même pièce de l’étude d’impact.</p> <p>Concernant les habitants des communes au sens large, ils ont été approchés lors de deux réunions publiques qui avait fait l’objet d’une publicité élargie puisque l’ensemble des ménages des communes concernées a été convié par voie postale et l’information sur la date de tenue a été relayée par le biais des panneaux d’informations et des sites internet des communes et du site internet de la Métropole. Là aussi, la synthèse des échanges a été décrite en toute transparence dans la pièce G de l’étude d’impact.</p> <p>Cette concertation publique n’aura pas été vaine car elle a permis d’enrichir le projet sur des éléments très concrets et techniques qui nécessitaient un retour des futurs usagers, qu’ils soient riverains immédiats, habitants du secteur et/ou membres d’associations cyclistes mais également de mettre en avant les inquiétudes des riverains et/ou futurs usagers. Enfin, elle aura également permis de mettre en exergue la différence d’appréciation du projet selon le profil des participants. Si la quasi-totalité des riverains directement impactés par le projet sont opposés au tracé en bord de Seine et se posent des questions, parfois légitimes, sur leur perte de tranquillité ou d’atteinte à leur cadre de vie, il est apparu que la majorité des participants à cette concertation s’est avérée favorable, voire pour certains enthousiastes, au projet sans pour autant donner un blanc-seing à la métropole.</p>
--	---

PARTIE A	<u>DECLARATION D’UTILITE PUBLIQUE</u>
	<u>2 - REGISTRE PAPIER</u>
<u>N° d’ordre Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D’OBSERVATIONS et THÈMES ABORDÉS
	<u>REGISTRE N° 1 - MAIRIE DE DUCLAIR</u>

1/1	<p>Pierre VALERI - 76480 Duclair <i>“Le projet est manifestement orienté “Vélo”. J’ai le sentiment que le piéton est “oublié” ; le choix d’enrobé pour une voie verte me paraît une erreur (voir ce qui se réalise ailleurs en matériaux naturels stabilisés notamment dans le Val de Loire). L’arrivée (ou le départ) à Duclair débouche sur la route : dommage que le projet ne règle pas la liaison avec l’aménagement des quais existants.”.</i></p>
	<p>Réponse responsable du projet sur la proposition émise par M. Valéri. L’aménagement sous la forme d’une voie verte permet une mixité des modes doux au contraire d’une piste cyclable qui aurait été exclusivement à destination des cyclistes. Afin d’assurer une accessibilité à tous les utilisateurs, du vélo en passant par les piétons et aussi les fauteuils roulants, il a été choisi de mettre en œuvre un revêtement en dur. Afin de relier la voie verte au bac de Duclair, la promenade du bord de Seine sera prolongée, créant ainsi la continuité souhaitée.</p>
	<p>Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice en ce qui concerne la réponse apportée par le responsable du projet.</p>
1/2 3 observations 1/2/1 1/2/2 1/2/3	<p>Ch. FAYE - 76480 Duclair Observation N° 1/2/1 <i>“Avant toute implantation de la piste cyclable :</i> - <i>Au niveau du Hameau de la Fontaine à Hénouville, le couteau enrobé sera soulevé et arraché par les violentes surverses de la Seine au kilomètre 274,4 D car, sur 200 mètres, la berge y est à 9m05 au lieu de 9m50 exigés et met les usagers en danger.</i> <i>Ce travail de mise aux normes de sécurité doit-être impérativement fait avant d’y implanter toute nouvelle infrastructure afin d’éviter de nouveaux frais et du danger pour les usagers.”.</i></p>
	<p>Réponse du responsable du projet à l’observation 1/2/1 La réalisation des travaux de remise à niveau de la digue est de la compétence du Syndicat Mixte de gestion de la Seine Normande. Le projet d’aménagement de la voie verte est réalisé en concertation avec le SMGSN pour coordonner les interventions de chacun.</p>
	<p>Observation N° 1/2/2 Plan vélo 2035 <i>“Réseau Interconnecté Vélo Européen - Paris-Deauville à vélo..... Les piétons et les familles seront en danger en y promenant leurs enfants ou leurs chiens.</i> <i>Définition de la “Voie verte “ : article R110.2” réservée à la circulation des véhicules motorisés, des piétons et des</i></p>

	<i>cavaliers”..... sauf que même les vélos électriques roulant à 40 km/h y seront autorisés s'ils n'utilisent pas leur moteur !”.</i>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à l'observation 1/2/2</u></p> <p>La circulation sur une voie verte est réglementée pour permettre une mixité des modes actifs. La loi prévoit une vitesse maximum de 30 km/h sur les voies vertes. Sur certaines sections, en concertation avec les communes traversées, il sera proposé d'abaisser la vitesse autorisée par arrêté municipal à 20 km/h, voire 15 km/h</p>
	<p><u>Observation N° 1/2/3</u></p> <p>Voie Verte</p> <p><i>“Un enrobé noir !!! est prévu qui remplacera un long ruban de verdure le long de ce fleuve avec les traces de loutres et de blaireaux qui s’y abreuvent.</i></p> <p><i>Un gravier fin aurait suffi comme le long des canaux.</i></p> <p><i>Et les frais d’entretien élevés de ces infrastructures ne seront pas payés par l’Europe mais par les impôts des communes riveraines.</i></p> <p><i>Aux noms de tous les piétons et VTTistes rencontrés depuis la connaissance de ce projet.”.</i></p> <p>Signé C FAYE.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à l'observation 1/2/3</u></p> <p>L’objectif du projet est avant tout de réutiliser le chemin existant, avec un revêtement adapté pouvant être un enrobé perméable quand cela est possible, permettant l’infiltration des eaux pluviales et limitant les phénomènes de ruissellement. En effet, le choix de revêtement a été pensé pour s’intégrer au mieux dans l’environnement et répondre à la fois aux enjeux écologiques, paysagers et techniques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur les secteurs en véritable voie verte, il sera envisagé l’usage d’un enrobé clair, visuellement plus discret et mieux intégré dans le paysage. • Sur les tronçons correspondant à des routes existantes, le traitement sera en enrobé noir, comme c’est déjà le cas actuellement. • Aussi, le caractère imperméable ou perméable du revêtement sera adapté en fonction des études hydrauliques et des contraintes liées à la gestion des digues : un enrobé perméable sera privilégié chaque fois que cela sera possible, afin de favoriser l’infiltration des eaux pluviales et limiter les phénomènes de ruissellement. <p>Ce choix technique permettra d’assurer la sécurité et le confort des usagers tout en garantissant la préservation des milieux naturels et du fonctionnement hydraulique des berges.</p>
	Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice en ce qui concerne les réponses apportées par le responsable

	du projet.
1/3	<p><u>Alain DESMOULINS -</u> <u>Voie sur berge - Propriétaire à Saint-Martin-de-Boscherville</u> <i>“Pas d'accord sur les parcelles notées sur le recommandé, largeur inadmissible, le prix ??? Clôture ????? qui comment La différence entre les deux berges ? Pourquoi ? Le coût des travaux par rapport aux passages des promeneurs. Depuis des dizaines et cinquantaines d'années personne c'est inquiété de l'entretien des terrains en bordure de Seine - déchets. Nous avons entretenu ceux-ci et nos ancêtres on a rien demandé à la Métropole Rouen (Port autonome) et là maintenant ils veulent s'occuper de quel droit s'approprier ces terrains agricoles et vergers. Contre toutes actions de ce type.3</i></p>
	Note de la commissaire enquêtrice : M. Alain DESMOULINS a aussi déposé sur le registre “d'enquête parcellaire” de la Mairie de Duclair
	<p><u>Réponse du responsable du projet à l'observation 1/3</u> Les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte. Cette emprise de 5 m est définie d'une part pour réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part pour permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement. Le prix de rachat des terrains fera l'objet d'une expertise via France Domaine permettant une estimation objective des biens. <u>Les emprises concernées par le projet sont principalement des chemins existants permettant de ne pas impacter les terres agricoles et les vergers présent le long du tracé</u></p>
	Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice en ce qui concerne les réponses apportées par le responsable du projet.
1/4	<p><u>Hervé LECAT/Isabelle LAGACHE - 298 Route de Rouen 76480 Duclair</u> <u>Objet : enquête publique pour la création d'une voie verte Duclair-St Pierre de Manneville</u> <i>“Madame, Monsieur Je sollicite votre attention quant à ma demande d'information au sujet du projet de voie verte à Duclair. En effet, nous sommes propriétaires de la parcelle référencée AR 51 qui est en bordure du halage et concernée par ce projet. Dans le cadre de l'entretien de cette parcelle, nous utilisons occasionnellement le chemin du halage pour passer avec un véhicule et amener du matériel lourd ou enlever des déchets verts. La D982 qui borde l'autre côté de la parcelle est trop</i></p>

	<p>dangereuse pour s'y garer. En tant que riverain, nous souhaitons avoir un accès occasionnel à la voie verte avec notre véhicule. Dans l'attente de votre réponse, Nous vous prions d'agréer, Madame Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués". Signé : Hervé LECAT et Isabelle LAGACHE</p>
	<p>Note de la Commissaire enquêtrice : La parcelle AR51 n'est pas concernée par l'enquête parcellaire. Il s'agit d'une demande, semble-t-il, de passage pour accéder à cette parcelle après la création de la voie verte.... Merci de regarder où se situe cette parcelle.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à l'observation ¼</u> La voie verte ne sera pas accessible à la circulation motorisée au droit de la parcelle AR51, la parcelle étant déjà accessible par la RD982. Cette interdiction permettra une circulation douce en toute sécurité.</p>
	<p>Pas de commentaire particulier de la commissaire enquêtrice concernant la réponse apportée.</p>
1/5	<p><u>Courrier de Monsieur le Maire du Duclair - Partie C - Collectivités</u></p>
1/6	<p><u>Sylvain Bernard - 26 Route de la Rivière Bourdet - 76840 Quevillon</u> <u>Objet : Enquête parcellaire relative au projet d'aménagement d'une voie verte en rive droite de la Seine entre Saint Pierre de Manneville et Duclair.</u> <u>Impacts de la voie verte sur les parcelles exploitées</u> <u>Exploitant non propriétaire</u></p> <p>Courrier remis lors de la permanence de Duclair du 3 Octobre 2025. Reproduction in extenso ci-dessous <i>"Suite à notre entretien à Saint-Martin-de-Boscherville le 11 septembre, pour l'enquête publique, je vous fais parvenir mes doléances :</i> <u>Agriculteur sur les terres de Haropa Port et de Madame Nicole BERNARD/LEVASSEUR, le tout situé sur la Commune de Quevillon, l'emprise de la voie verte en rive droite de la Seine, entre Saint Pierre de Manneville et Duclair, sur la Commune de Quevillon, vont avoir un impact non négligeable sur l'activité de mon exploitation :</u> 1 - Augmentation de la circulation du public le long des parcelles que j'exploite, environ 1,5 kilomètres de long, ce qui va accentuer les vols sur pied de mes cultures (maïs, blé, miscanthus), dont je fais déjà l'objet. Ceci va également accroître le nombre de personnes qui circulent sur les terres que j'exploite et les corps de ferme que j'utilise (personnes qui utilisent les</p>

chemins privés d'exploitation, traversent le corps de ferme souvent même sans s'excuser).

2 - Va amener l'association de chasse du Ronceray à ne plus pouvoir chasser les sangliers dans les anciennes chambres de dépôt d'alluvions de la Seine. Ceci aura pour conséquence d'augmenter leur population et les dégâts aux cultures qui en découlent. Il en sera de même pour la chasse dans la parcelle de miscanthus.

Pour palier à ces 2 désagréments (point 1 et 2), il serait bienvenu d'installer une clôture à gibiers le long de ces parcelles (cf géoportail 1).

3 - J'emprunte régulièrement le chemin de berge afin d'accéder aux différentes parcelles que j'exploite afin de limiter les allées et venues sur les routes de la commune, notamment pour les semis et les récoltes, ce qui évite de mettre de la terre, voire de la boue selon la météo sur les voiries communales et départementales. En cas d'accident sur la route dû à la boue, ma responsabilité est engagée. D'autre part, la chaussée des Vieux est trop fragile pour les charges que nous avons à faire passer lors des travaux de récolte et de semis. Les risques d'accidents sont importants en raison de son étroitesse. De plus, elle n'est pas dimensionnée pour accueillir les véhicules agricoles d'aujourd'hui. Sa structure a été fragilisée par les travaux effectués par la métropole qui ont relié la station d'eau potable de Bardouville à celle de Quevillon.

Vu que j'emprunte régulièrement le chemin de halage qui constituerait l'assise de la voie verte, la mise en place d'une buse et d'un pont par la métropole entre la parcelle A207 et la parcelle A306 pourrait limiter la quantité de la voie verte que j'aurai besoin d'emprunter, ce qui permettrait de limiter la boue et d'abîmer le revêtement de la voie verte.

Aujourd'hui toutes mes utilisations de la chaussée des Vieux sont limitées au maximum. Le fait de goudronner la piste du halage risque de modifier ma façon de circuler (vers la chaussée des Vieux) car déposer de la terre sur un chemin de terre n'a aucune conséquence alors que sur une piste goudronnée, cela peut en avoir pour les futurs utilisateurs de la voie verte.

4 - Pour finir, je souhaite vous prévenir des risques de submersion lors de fortes marées ainsi que du très mauvais état de la berge le long des parcelles que j'exploite.

Résumé :

- Impact de la voie verte sur l'exploitation agricole : augmentation de la circulation publique, vols de cultures, intrusion sur les terres et fermes.
- Problèmes pour la chasse : impossibilité de chasser les sangliers, augmentation des dégâts aux cultures.
- Proposition d'installation d'une clôture à gibiers pour protéger les parcelles.
- Utilisation du chemin de berge pour limiter la circulation sur les routes communales, éviter la boue sur les voiries, et prévenir les accidents.
- Problèmes de la chaussée des Vieux : fragilité, étroitesse, non adaptée aux véhicules agricoles modernes.
- Proposition d'installation d'une buse et d'un pont pour réduire l'utilisation de la voie verte entre la parcelle A207 et A306
- Risques de submersion et mauvais état de la berge le long des parcelles.

	<p>Note de la commissaire enquêtrice : l'original du courrier est archivée dans le registre de permanence de Duclair. Une copie est remise au responsable du projet en même temps que le procès-verbal des observations.</p> <p>Parcelle A207 appartient à sa mère, Mme LEVASSEUR - état parcellaire N° 7 - Duclair - section A</p> <p>Parcelle A306 appartient au Grand port maritime de Rouen - N° 6 sur l'état parcellaire - Section A</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à M. Sylvain Bernard</u></p> <p>Le projet de voie verte vise à cohabiter avec les usages existants, notamment l'agriculture et la chasse, dans une logique de compatibilité et de concertation locale. A ce titre, la poursuite des études d'aménagement nécessitera d'établir les modalités d'accès actuel pour chaque parcelle agricole afin d'organiser les accès futurs.</p> <p><u>1 - Sécurité, vols et intrusions</u></p> <p>Le retour d'expérience sur d'autres voies vertes montre que la fréquentation régulière et visible du public tend à réduire les actes de malveillance grâce à une surveillance passive. De plus, les haies bocagères faisant effet de masque entre les cultures et le chemin de halage étant maintenues, elles limiteront les possibilités d'accès aux champs.</p> <p>Une signalétique pourra être mise en place pour signaler les chemins en impasse ou débouchant sur les exploitations agricoles.</p> <p><u>2 - Pratique de la chasse</u></p> <p>La pratique de la chasse n'est pas incompatible avec la présence de la voie verte, cela nécessitera néanmoins que les mesures de sécurité énoncées dans le schéma départemental de gestion cynégétique soient respectées. Ainsi, la réalisation de la voie verte n'aura pas de conséquence sur la population de sangliers et ne nécessitera pas la mise en place d'une clôture à gibier le long des parcelles cultivées.</p> <p><u>3 - Exploitation agricole</u></p> <p>Le maître d'ouvrage confirme que tous les accès d'exploitation agricole ne pouvant être reportés sur une voie accessible aux véhicules motorisés seront maintenus. Les manœuvres et croisements agricoles seront intégrés dans la conception technique du projet, notamment par l'élargissement localisé aux points de croisement identifiés et le revêtement renforcé aux entrées de parcelles. Les suggestions faites pour limiter la circulation sur la voie verte seront étudiées lors de la poursuite des études.</p> <p>Un protocole d'accès ponctuel des engins agricoles pourra être formalisé avec la commune et Haropa Port, pour garantir à la fois la sécurité des usagers et la continuité des exploitations.</p> <p><u>4 - Risque de submersion</u></p> <p>Le projet de voie verte est conçu en concertation avec le Syndicat Mixte de Gestion de la Seine Normande qui est l'autorité compétente en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) pour ces digues.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice note que des réponses précises ont été apportées par le responsable du projet aux observations de M. Sylvain BERNARD.</p>

REGISTRE N° 2 : MAIRIE DE SAINT-MARTIN-DE-BOSCHERVILLE	
2/1 1 observation/ Suggestion	<p><u>M. CURTI Christian (un numéro de téléphone est indiqué dans l'observation afin d'être contacté par la Métropole Rouen Normandie) - Personne reçue en permanence le 11 Septembre 2025</u></p> <p><u>Thème : Suggestion de création d'une digue entre Quevillon et le château de la Rivière Bourdet</u></p> <p>Bonjour, ce jour, suite à un entretien avec Mme HEDOU dans le cadre du projet d'utilité publique - création d'une voie verte - j'y adhère sur le principe d'une manière générale.</p> <p>Par ailleurs, à titre indicatif, je souhaiterais faire part, suggérer, la création d'une digue (Palplanches battues en Seine + déverseur) suivis de remblaiement avec craie, terres), sur la partie susceptible d'être submergée par la Seine, partie sise entre Quevillon et le château de la Rivière Bourdet.</p> <p>Un investissement financier, certes, mais avec l'avantage d'une digue longue de plus ou moins 350 mètres de long , alors qu'actuellement pour les randonneurs et autres avec tous les contournements, vous avez une longueur estimée à + 900 mètres. Gros avantage dans le cas de figure d'une création d'une digue de 350 mètres, ligne droite, directe, de DUCLAIR à SAHURS.</p> <p>Pour être plus explicite, j'accepterai de vous définir d'une manière plus directe , si acceptation de votre part, un rendez-vous sur les lieux, à marée basse, une démonstration mieux qu'un discours.</p> <p>Si vous souhaitez me contacter à ce sujet : 060743508 (laisser un message si je ne répons pas). Merci.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Adhésion au projet de création d'une voie verte. ● Suggestion de créer une digue entre Quevillon et le château de la Rivière Bourdet pour éviter les submersions par la Seine. ● Proposition d'une digue de 350 mètres pour réduire le parcours des randonneurs. ● Invitation à un rendez-vous sur place pour une démonstration. ● Coordonnées fournies pour contact.
	<p><u>Réponse responsable du projet sur la proposition émise par M. Christian CURTI.</u></p> <p>La réalisation de la voie verte a pour objectif d'utiliser les chemins existants afin de limiter les impacts sur la biodiversité et les coûts de réalisation du projet. De plus, la réalisation de digues nouvelles représente un impact sur la capacité d'expansion de crue de la Seine rendant ce type de projet difficilement envisageable. Lors de la poursuite des études, le contributeur sera néanmoins contacté de manière à évaluer concrètement les enjeux de la proposition d'aménagement.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice n'a pas de commentaire supplémentaire à apporter.</p>
2/2	<p><u>Mme A. Normand - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u></p>

	<p><u>Thème : Projet de piste cyclable : abattage arbres/Coût/biodiversité/Submersion/Bitumage</u> <u>Observation traitée dans la partie “réponse globale par thèmes à apporter par le le responsable du projet”</u></p> <p>La création d’une piste cyclable... ! pourquoi pas, l’idée est alléchante évidemment. Cependant, cette idée doit être évaluée au regard des coûts engagés et pas seulement le coût financier à 11 millions ce qui représente un gros investissement pour les contribuables. En zone Natura 2000, quelles sont les évaluations qui ont été faites sur les impacts environnementaux à court, moyen et long termes ? Quelles sont les espèces végétales, animales qui seront impactées. En zone submersible est-il envisageable de bétonner, de bitumer ? A la lecture du projet il est prévu d’abattre encore des arbres “gênants”, existants et qui compte tenu de leur âge, espèce et implantation ont un rôle important dans l’écosystème des rives de la Seine. Il ne faudrait pas que ce projet de piste cyclable “à tout prix” soit réalisé en dépit du sens du vivant, et des équilibres de cet écosystème. Derrière l’objectif, on peut se demander quels sont les enjeux ? En résumé....! une piste cyclable pourquoi pas mais pas à n’importe quel prix, à n’importe quelle condition et dans un respect du vivant et du sauvage” qui font du bien Arrêtons d’aménager le territoire et commençons à l’aménager.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● L’idée de créer une piste cyclable est séduisante mais nécessite une évaluation approfondie des coûts, notamment financiers (11 millions d’euros). ● Il est crucial d’évaluer les impacts environnementaux en zone Natura 2000 à court, moyen et long termes. ● Les conséquences sur les espèces végétales et animales doivent être considérées. ● La faisabilité de bétonner ou bitumer en zone submersible est questionnée. ● Le projet prévoit l’abattage d’arbres importants pour l’écosystème local. ● Le projet ne doit pas être réalisé au détriment de l’écosystème et du respect du vivant. ● Il est essentiel de concilier aménagement du territoire et préservation de la nature.
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : traitement de la contribution dans le thème 2 - Biodiversité</p>
<p>2/3</p>	<p><u>M. Royer - 76840 Hénouville</u> Se reporter à la contribution N° 28 du registre numérique. Les deux contributions ont été rassemblées en un même contributeur. Traitement dans la rubrique C/Collectivités Les documents ont été collés dans le registre papier de la commune</p>

	REGISTRE N° 3 : MAIRIE DE SAINT-PIERRE-DE-VARENDEVILLE
3/1	Mme Michèle PERCHE Beau projet de voie verte, favorable au projet et vigilance sur les impacts sur la faune et la flore certaines espèces étant particulières à la Vallée de la Seine.
	REGISTRE N° 4 : MAIRIE DE SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE
4/1	<p>Michel Maillard - Courrier enregistré sur le registre Thème : Lettre de soutien au prolongement de la voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair Copie in extenso du courrier du 27 septembre 2025 de Monsieur Michel MAILLARD <i>“Merci de joindre cet avis au dossier d’enquête publique relative à la Déclaration d’Utilité Publique Prolongement de la voie verte entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair.</i> <i>Le 27 septembre 2025</i> <i>Dans le cadre de l’enquête relative à la déclaration d’utilité publique (DUP) pour la reconversion du chemin de halage en voie verte entre Saint-Pierre de Manneville et Duclair j’apporte ma contribution en tant qu’usager cycliste des voies vertes de la région :</i> <i>En premier lieu sur l’aspect sécurité.</i> <i>Les routes qui rejoignent Duclair, en venant de l’est, sont très dangereuses pour les cyclistes, notamment les cyclotouristes qui voyagent lentement avec des bagages et souhaitent profiter des paysages.</i> <i>. La D982, sécurisée notamment pour les cyclistes à partir de Canteleu, répond parfaitement au problème mais, arrivé à Saint-Martin-de-Boscherville, en passant par le Genétey, il faut rejoindre la départementale dans la circulation, sans autre solution.</i> <i>. La fin de la voie verte à Saint-Pierre de Manneville oblige à emprunter cette route pour atteindre l’excellente voie verte de Duclair qui conduit profondément vers l’ouest.</i> <i>. L’accès à Duclair, en venant de Rouen et Maromme par Saint-Pierre-de-Varengeville (D43) est également très dangereux pour les cyclistes.</i> <i>Le cyclotourisme se développe en répondant à la nécessité de pratiquer une activité physique qui rapproche de la nature. Les nombreux voyageurs, rouennais, parisiens, étrangers, sont enthousiasmés par les voies vertes existantes qui permettent de découvrir la région, notamment la Vallée de Seine, en toute sécurité.</i> <i>Ces voyageurs représentent un intérêt économique par des nuitées d’hôtellerie, de camping et l’avitaillement.</i> <i>La réhabilitation du chemin de halage en voie verte retrouve la vocation de relier les villes et les hommes. Au-delà du lien physique, les voies vertes deviennent des lieux de rencontre, de partage et d’entraide et engendrent une forme de lien social,</i></p>

	<p>aussi avec les riverains. En retenant l'indispensable critère de sécurité, ces aspects montrent la nécessité de réaliser la partie manquante dans cette boucle de la Seine et me semblent donner tout son sens au caractère réglementaire de déclaration d'Utilité publique (DUP) du projet. Original dans registre papier - Registre de permanence N° 4 commune de St Pierre de Manneville - DUP</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Original dans registre papier - Registre de permanence N° 4 commune de St Pierre de Manneville - DUP</p>
	<p>Réponse du responsable du projet : Le projet d'aménagement de la voie verte est effectivement conçu pour permettre une liaison sécurisée entre les itinéraires existants que sont : la voie verte entre Rouen et Saint Pierre de Manneville au Sud et au nord, les voies vertes entre Duclair et l'Abbaye de Saint Wandrille d'une part ou vers Pavilly d'autre part.</p>
4/2	<p>Véronique Hervé -Courrier enregistré sur le registre Thème : Lettre de soutien au prolongement de la voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair Copie in extenso du courrier du 30 septembre 2025 de Mme Véronique HERVE <i>“Madame la commissaire enquêtrice, Dans le cadre du projet de prolongement de la voie verte entre Saint Pierre de Manneville et Duclair et conformément à l'enquête relative à la déclaration d'utilité publique, je souhaite porter à votre connaissance mes observations. En tant que cycliste, je me déplace fréquemment sur les voies vertes et dans les boucles de la Seine. Actuellement, il n'y a pas de parcours sécurisé pour rejoindre Duclair. Il faut emprunter les routes départementales, parfois dangereuses. De plus, notre territoire offre des paysages qui incitent à la balade en bord de Seine. Cette activité permet de découvrir la faune et la flore locales ainsi que l'activité fluviale. Ce projet favoriserait l'activité “loisir”, bien au-delà du domaine cycliste. Cela créerait un lieu de détente familiale et de lien social. Enfin, il est intéressant de relever l'aspect touristique. De nombreux cyclistes font des parcours longs type Paris-Honfleur et font halte dans la région. Leur séjour en bord de Seine est un atout économique. Au regard de ces éléments, ce projet me semble tout à fait cohérent avec les enjeux forts que sont la sécurité et le développement des moyens de mobilité douce. Signée : HERVE Véronique.”.</i></p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Original dans registre papier - Registre de permanence N° 4 commune de St Pierre de</p>

	Manneville - DUP
	<p>Réponse du responsable du projet : Le projet d'aménagement de la voie verte est effectivement conçu pour permettre une liaison sécurisée entre les itinéraires existants que sont : la voie verte entre Rouen et Saint Pierre de Manneville au Sud et au nord, les voies vertes entre Duclair et l'Abbaye de Saint Wandrille d'une part ou vers Pavilly d'autre part.</p>
4/3	<p>Annie et Bruno Lecourt - 12 Chemin du Talbot 76113 Saint Pierre de Manneville Thème : Tronçon de la voie verte situé parallèlement au chemin du Talbot Copie in extenso du courrier de M. Mme Lecourt en date du 30/09/2025 <i>“Nous, Annie et Bruno Lecourt, domiciliés au 12 chemin du Talbot, 76113 Saint Pierre de Manneville (parcelles AB223 et 116), avons rencontré Mme Martine Hédou, commissaire enquêtrice, le 22 septembre 2025 à la mairie de Saint Pierre de Manneville dans le cadre de l'enquête publique sur l'aménagement de la voie verte.</i> <i>Après avoir consulté les différents documents à notre disposition, nos interrogations sur le tronçon de voie verte situé parallèlement au chemin du Talbot, sont les suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Il est indiqué que ce tronçon sera une “zone partagée” (pièce jointe N°1 et 2) et donc utilisable par les piétons, les vélos et les véhicules. Ce qui veut dire que nous pourrions utiliser cette voie pour nos allers et retours entre la voie communale et notre propriété.</i> <i>Dans ce cas, comment seront matérialisés l'accès à la propriété pour chaque habitation située entre les parcelles AB210 et AB218 et les éventuels dégagements pour les croisements de véhicule ?</i> <i>En outre, le trafic engendré semble incompatible avec la destination d'une voie verte.</i> • <i>S'il s'avère que ce tronçon de voie verte est interdit aux véhicules, les riverains n'ayant plus accès au bord de Seine, l'intégration du chemin du Talbot dans le domaine public devient indispensable pour le rendre circulaire.</i> <i>Cette demande est justifiée notamment pour l'accès des services publics (pompiers, services de santé, ENEDIS, Poste, SMEDAR....).</i> <p><i>Nous utilisons le chemin du halage pour nos allers et venues depuis les travaux effectués par la Métropole sur le réseau d'adduction d'eau potable sur le chemin du Talbot. En effet ces travaux qui ont nécessité un décaissement sur une largeur de 3 mètres et une hauteur de plus de 1 mètre ont fragilisé ce chemin qui est devenu au fil des mois impraticable. Un courrier des propriétaires et riverains du chemin du Talbot avait d'ailleurs été adressé à notre maire à ce sujet le 21 février 2022 et reçu favorablement (copie jointe).</i> <i>Notre maire, Nicolas Amice, est actuellement en relation avec Monsieur Simon Parmentier, chargé d'opérations à la Métropole de Rouen, concernant une demande de classement du chemin du Talbot dans le domaine public, Monsieur Vincent PERROT ayant lui-même, confirmé la possibilité de ce classement.</i></p>

	<i>Nous espérons que nos observations seront prises en comptes et qu'un éclaircissement nous sera apporté. Courrier signé par Annie et Bruno Lecourt le 30/09/2025.”.</i>
	<i>Note de la commissaire enquêtrice : Copie de la lettre et des documents indiqués est remise au responsable du projet avec le procès-verbal de synthèse. Les originaux sont enregistrés dans le registre de permanence N° 4 - St Pierre de Manneville - Dossier DUP - Documents collés sur les pages 4, 5, 6 et 7 du registre - .</i>
	<u>Réponse du responsable du projet concernant ce questionnaire Voie Verte et Chemin du Talbot à Saint Pierre de Manneville</u> Le passage du chemin du Talbot dans le domaine public est actuellement en cours de réflexion entre les différents partis que sont les propriétaires actuels, la commune et la Métropole Rouen Normandie. A priori, l'ensemble des parties prenantes sont favorables à cela mais sa réalisation demande au préalable que les propriétaires fassent don de l'emprise du chemin à la Métropole Rouen Normandie. Ces démarches seront menées en parallèle du projet d'aménagement de la voie verte avec pour objectif que la voie verte située en bord de Seine soit exclusivement dédiée aux mobilités douces et que la totalité du chemin du Talbot soit utilisé comme voie d'accès aux propriétés riveraines.
	<i>Avis de la commissaire enquêtrice : le sujet du Chemin du Talbot à Saint-Pierre-de-Manneville fera l'objet d'une recommandation dans les conclusions motivées rédigées - (document spécifique - 2ème partie du rapport d'enquête publique).</i>
4/4	<u>Lettre de M. Nicolas AMICE - Maire de Saint-Pierre -de-Manneville</u> Thèmes : 1 - Chemin du Talbot 2 - Voie verte située en bord de Seine reste exclusivement dédiée aux mobilités douces, 3 - Que le “décroché” initialement prévu soit supprimé, la continuité du chemin du Talbot permettant une organisation plus cohérente des accès.
	<i>Note de la commissaire enquêtrice : Ce courrier du Maire de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville est traité dans la partie “C” du présent procès-verbal - Contributions Collectivités Locales”.</i>

PARTIE B	<u>ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>
	<u>1 - REGISTRE NUMERIQUE</u>
<u>N° d'ordre Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS
Sans numéro d'ordre -	<p><u>Deux contributions ont été émises sur le registre numérique avant l'ouverture de l'enquête.</u> Les deux contributeurs ont été avisés (avant la date d'ouverture de l'enquête : 14 août et 19 août 2025), par l'administrateur du registre, afin de faire un dépôt de contribution, si besoin, à partir du Jeudi 4 septembre 2025. La commissaire enquêtrice, le 31 août 2025, a adressé aux deux contributeurs, par l'intermédiaire de la plateforme, un mail afin de les informer d'adresser les fiches de renseignements concernant leurs parcelles à l'adresse courriel ou à l'adresse de la Métropole Rouen Normandie.</p>
	<p><u>Contributeur : M. MASSELIN Jean-Luc</u> <u>DUCLAIR - Numéro de plan parcellaire 57 - Numéro de parcelle AV 166</u> <u>DUCLAIR - Numéro de plan parcellaire 58 - Numéro de parcelle AV 167</u></p>
	<p><u>Contributeur : SCI FIL.</u> <u>DUCLAIR - Numéro de plan parcellaire 50 - Numéro de parcelle AS 87</u></p>
	<p><u>Merci au responsable du projet de me confirmer qu'il a bien reçu les fiches de renseignements concernant les deux contributeurs indiqués ci-dessus.</u> <u>Les fiches de renseignements des numéros d'ordre parcellaire n° 50, 57 et 58 ont été réceptionnées par le responsable du projet.</u></p>
20 - 1 observation	<p><u>Guillaume Lefebvre - 76840 Saint-Martin-De-Boscherville</u> <u>Parcellaire</u> Saint-Martin-de-Boscherville N° 20 sur l'état parcellaire</p>

sur le parcellaire	<p><u>Section parcelle : AK - Numéro de parcelle : 129</u> <u>Section parcelle : AK - Numéro de parcelle : 130</u></p> <p>Concernant ce projet, il est indiqué une emprise totale de 1076 m² nous concernant, or, après vérification sur le terrain et vérification du DUP disponible il apparaît qu'une surface de 920 m² est concernée. Un éclaircissement sur ce point est le bienvenu. Par ailleurs, nous n'avons aucune possibilité de spécifier et modifier ce point sur le retour de courrier recommandé (fiche de renseignements) demandé par la métropole dans le cadre de cette enquête.</p> <p><u>(la seconde partie de la contribution concernant la voie verte est traitée dans la partie "DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - contributeur n° 20)</u></p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet Ordre parcellaire n°20 et n°21</u></p> <p>Les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte. Cette emprise de 5 m est définie d'une part pour réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part pour permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.</p> <p>Au niveau des parcelles n°20 et 21 de l'ordre parcellaire, le projet pourra se limiter à une largeur d'emprise de l'accotement de la voie verte réduit à 2.50m permettant de conserver la clôture et le portail existants, ce qui représenterait une surface totale impactée de l'ordre de 740 m² (à préciser par géomètre expert). La délimitation parcellaire finale sera ainsi définie en concertation avec le propriétaire des parcelles.</p>

	<p>The diagram shows a plan view of two parcels, 20 and 21, along a road. Parcel 20 has a yellow background and a total area of 789 m². Parcel 21 has a light blue background and a total area of 287 m². A red dashed line indicates a proposed boundary between the parcels, which is narrower than the current boundary. A green triangle symbol is placed on this proposed line. A text box with a red border points to this triangle, containing the text: "Limite parcellaire envisageable pour conserver la clôture actuelle mais empêchant la réalisation d'une haie champêtre ou bocagère." Below the parcels, there are two crosses marking the locations of "Indivision LEFEBVRE / JOUANNEAU" with annotations "(AK 130)" and "(AK 129)". A purple line on the left side of the parcels is labeled "ENTO".</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : Le responsable du projet à répondu à la demande de M. LEFEBVRE - Je note la modification de la surface impactée allant dans le sens de la demande émise.</p>
<p>25 3 observations sur le parcellaire 25/1 25/2 25/3</p>	<p>Jean-Daniel HAROU - 76840 Hénouville Parcellaire Hénouville n° 39 sur l'état parcellaire Section parcelle AE - Numéro de parcelle : 51 Section parcelle AE - Numéro de parcelle : 50</p>

PROJET D'EXPROPRIATION POUR LA VOIE VERTE

Dans votre projet de voie verte, vous prévoyez de nous exproprier 1268m² sur la parcelle AE 51.

Observation 25/1

Le tracé d'emprise prévue sur l'état parcellaire planche 14 pose problème. En effet le début de votre emprise, de gauche à droite, empiète sur nos installations et notre portillon. A l'époque de l'érection de la digue sur notre propriété, nous avons réorganisé notre jardin en bord de Seine pour laisser la pleine jouissance aux personnes souhaitant user de la servitude de marchepied nous obligeant à laisser une Bande de 3,25 m vierge de plantations afin de permettre l'accès aux agents d'entretien des digues à l'origine, extension de servitude aux pêcheurs, loi du 28/05/65 et intégration des piétons, loi sur l'eau du 30/12/2006. Tout le monde a pu passer sans entrave avec les nuisances et abus que cela a impliqué.

Résumé :

- Le tracé d'emprise empiète sur les installations et le portillon de la propriété.
- Réorganisation du jardin pour respecter la servitude de marchepied.
- Bande de 3,25 m laissée libre pour l'accès des agents d'entretien des digues.
- Extension de la servitude aux pêcheurs et piétons selon les lois de 1965 et 2006.
- Passage sans entrave mais avec nuisances et abus.

Observation 25/2

Si l'ensemble de votre tracé d'emprise à exproprier sur nos parcelles AE 51 et AE 50 pose problème car elles sont trop large au regard des rares éléments que vous avez communiqué dans la seule réunion publique prévue sur Hénouville, dans laquelle vous disiez que seulement 5,5 m serait nécessaire ; Les 50 premiers mètres de la parcelles AE51 vont nous amener à une situation litigieuse si vous ne revoyez pas votre tracé comme je vous le suggère en pièce jointe. Il y a par ailleurs un point d'aspiration coûteux pour les pompiers, que nous avons installés à nos frais, qui n'apparaît pas dans votre plan et qui fait pourtant partie de votre projet d'expropriation, la prise en compte de son indemnisation apparaît de fait inévitable.

Résumé :

- Le tracé d'emprise à exproprier sur les parcelles AE 51 et AE 50 est jugé trop large.
- Lors d'une réunion publique, il a été mentionné que seulement 5,5 m seraient nécessaires.
- Les 50 premiers mètres de la parcelle AE 51 pourraient entraîner un litige si le tracé n'est pas revu.
- Un point d'aspiration pour les pompiers, installé à leurs frais, n'est pas inclus dans le plan d'expropriation.
- L'indemnisation pour ce point d'aspiration est jugée inévitable.



Note de la commissaire enquêtrice : photo du point d'aspiration prise lors de ma visite sur les lieux le 25 Septembre 2025

Observation 25/3

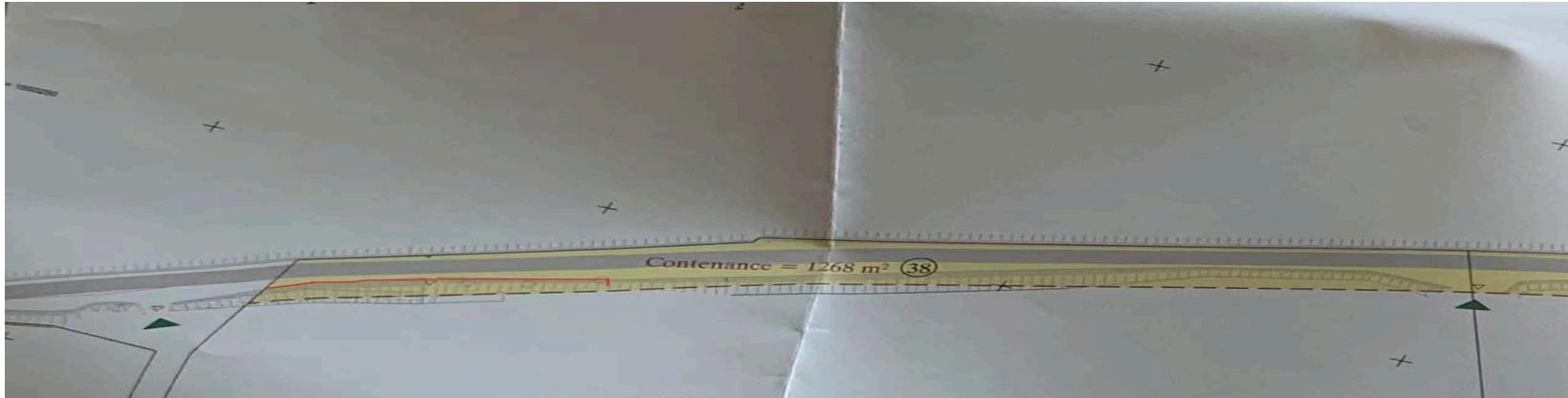
Nous souhaitons conserver la propriété du platebande et des 3 arbres un peu plus loin impliquant de déplacer votre emprise d'environ 1,5m minimum vous laissant encore largement la place d'ériger votre piste en enrobé et les rambardes sur les 5,5m annoncés.

Résumé :

- Conserver la propriété du platebande et des 3 arbres.
- Déplacer l'emprise d'environ 1,5m.
- Laisser suffisamment d'espace pour la piste en enrobé et les rambardes sur 5,5 m.

Nous avons partagé cette partie de notre propriété pendant plus de 50 ans, nous ne souhaitons pas être lésés. Souhaitant m'assurer que nous ne nous trompons pas sur vos intentions, il convient de venir sur place pour en discuter.

PJ 1 : emprise expro parcelle AE 51 .jpg



(la seconde partie de la contribution concernant la voie verte est traitée dans la partie "DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - contributeur n° 25).



Note de la commissaire enquêtrice : photo des 3 arbres prise lors de ma visite sur les lieux le 25 Septembre 2025

Réponse du responsable du projet aux demandes de M. HAROU

Ordre parcellaire N° 38 et 39

Observation 25/1

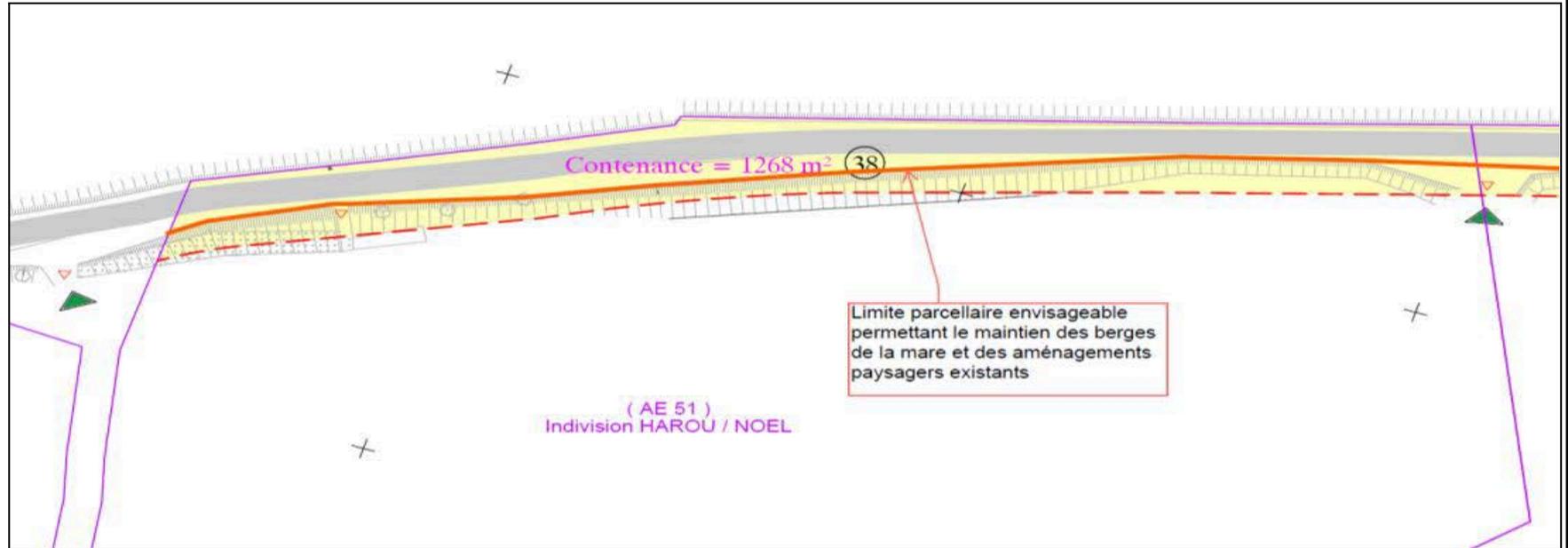
Les emprises actuelles sur laquelle repose la servitude de marchepied ont parfaitement été respectées dans le cadre des aménagements paysagers réalisés par le propriétaire. Cependant, cette servitude de marchepied étant limitée aux piétons, il est nécessaire pour le porteur du projet de voie verte d'intégrer, soit une servitude de passage pour les usagers de la voie verte autre que les piétons sur les parcelles concernées, soit obtenir la maîtrise foncière des emprises de la voie verte.

Observations 25/2 et 25/3

Les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte. Cette emprise de 5 m est définie d'une part pour réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et d'autre part pour permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.

Au niveau des parcelles n°38 de l'ordre parcellaire, afin de conserver l'aménagement paysager et éviter d'impacter les bords de la

mare existante, habitat d'une biodiversité riche, il est envisageable de limiter le projet à la tête de talus côté mare. Ainsi, cette délimitation n'aura aucun impact sur le portillon existant, le point d'aspiration et permettra de maintenir la platebande et les arbres bordant la mare sur les emprises privées.



Avis de la commissaire enquêteur :

Je note les réponses faites par le responsable du projet aux observations ci-dessus.

Une recommandation sera émise sur le PV de l'enquête parcellaire concernant la proposition faite au niveau de la parcelle N° 38 de l'ordre parcellaire.

453

Corinne PYEE - 76840 QUEVILLON

Etat Parcellaire : N° 18 - GEFFLOT-MORTREUIL Corinne

Section parcelle : A

Numéro parcelle : 3

	<p>Lors de la réunion d'information à Hénouville, il nous a été indiqué l'espace nécessaire de 5 m d'emprise au sol. Cependant, j'ai reçu un courrier en recommandé notifiant l'emprise parcellaire pour expropriation de 9 m environ.</p> <p>De plus, compte tenu qu'il s'agit d'une parcelle grevée d'une servitude de marchepied de 3.25m libre de toute plantation, nos végétaux et arbres (peuplier noir cinquantenaire, érables, boulots pleureurs et frênes) sont plantés à 4 m environ au plus près. Seront-ils conservés ou abattus dans le projet (9m) ?</p> <p>Est-ce que quelqu'un se déplacera sur les lieux ?</p> <p>Merci de nous aider et de nous éclairer sur des points qui n'ont pas été abordés concrètement, car il est difficile de retourner à la métropole des documents sans comprendre la finalité.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réunion à Hénouville : espace nécessaire de 5 m d'emprise au sol mentionné. • Courrier reçu : notification d'emprise parcellaire pour expropriation de 9 m. • Parcelle avec servitude de marchepied de 3.25 m, végétaux plantés à 4 m. • Incertitude sur la conservation ou l'abattage des arbres dans le projet de 9 m. • Demande de déplacement sur les lieux pour clarification. • Besoin d'éclaircissements sur des points non abordés concrètement.
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la demande de Mme PYEE Corinne</u></p> <p>Lors de la concertation avec les riverains, il avait été présenté que le projet de voie verte nécessitait une emprise de 5 mètres. Cependant, les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, côté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte, portant l'emprise totale entre 8 et 9 mètres en fonction des secteurs. L'élargissement de cette emprise est proposé afin, d'une part, de réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et, d'autre part, de permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.</p> <p>Au droit de la parcelle n°17 de l'ordre parcellaire, les arbres existants étant en dehors de la bande de 3 mètres nécessaire au revêtement de la voie verte, ils ne seront pas abattus. En fonction de l'aménagement choisi en limite foncière, les arbres pourront être intégrés aux haies champêtres ou bocagères. Si la volonté du propriétaire est d'installer une clôture, celle-ci sera implantée afin de maintenir les arbres existants. Une visite sur site avec un représentant de la Métropole permettra d'échanger plus précisément sur les limites du projet et le traitement de ces limites.</p>

	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Je note les réponses du responsable du projet qui a répondu favorablement à la demande de Mme PYEE</p>
457	<p><u>Marie-Odile et Damien Vincent - 76480 Duclair</u> Etat parcellaire : N° 55 - SOS Marie-Odile/VINCENT David Section parcelle : AV Numéro de parcelle : 161</p> <p><u>Contestation de l'expropriation de l'ensemble de la surface du parking et des délais</u></p>

	<p>Propriétaire d'une parcelle à Duclair (n° 55), la métropole souhaite récupérer l'ensemble du terrain sur lequel mes beaux-parents de 84 et 74 ans ainsi que mon mari et moi, garons nos trois voitures AV 161).</p> <p>Cette décision aurait pour nous 3 impacts directs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • dévaluation de la valeur de la maison • mon beau-père de 84 ans ayant une impossibilité de marcher plus de 50 mètres, il serait empêché de toute sortie de la maison • Mon mari et moi ayant des voitures de service et de fonction avec remisage à domicile, nous ne pourrions plus garantir la sécurité des véhicules qui nous sont confiés, telle qu'elle est exigée par nos employeurs. <p>Par ailleurs, la tranche de travaux prévue devant chez nous est prévue pour dans 5 ans. D'ici là, la parcelle nous serait enlevée alors même qu'il ne s'y passerait rien mais que nous ne pourrions plus garer nos véhicules devant chez nous.</p> <p>Nous proposons donc de céder la largeur du terrain permettant de créer un chemin mais de conserver une partie nous permettant de continuer de garer nos véhicules.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la demande de M. et Mme VINCENT</u> <u>Ordre parcellaire n° 55</u></p> <p>Le projet d'aménagement au droit de la parcelle n°55 de l'ordre parcellaire consiste en la prolongation de la promenade du bord de Seine permettant de raccorder le projet de voie verte au centre-ville de Duclair. Afin de garantir une continuité urbaine et paysagère de l'aménagement de la promenade du bord de Seine et de proposer une offre de stationnement aux riverains, l'ensemble de l'emprise de la parcelle a été intégrée à l'enquête parcellaire.</p> <p>Dans le cadre de cet aménagement, un minimum de 10 places de stationnement sera créé dans un rayon de 50 mètres autour de la parcelle permettant ainsi de répondre aux besoins des habitants.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice note la réponse apportée concernant les places de stationnement.</p>

PARTIE B	<u>ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>
	<u>2 - REGISTRE PAPIER</u>
<u>N° d'ordre</u> <u>Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - NOMBRE D'OBSERVATIONS

	REGISTRE N° 1 - MAIRIE DE DUCLAIR
1/1	<p><u>DUVIVIER Philippe - CREVON/DUVIVIER Sandrine</u> <u>DUCLAIR N° 54 dans l'état parcellaire</u> <u>Section AV - Parcelle n° 158</u> <u>Négociation sur le prix de l'expropriation</u></p> <p>Les époux DUVIVIER ont rédigé un courrier à l'attention de la Métropole et l'ont déposé en mairie de Duclair le 11 septembre 2025. Il s'agit d'un courrier explicatif de leur situation et qui exprime leur demande en termes de négociation. Il contient des éléments privés/personnels qui ne peuvent être rapportés dans le présent PV de synthèse de l'enquête publique. Ce courrier est répertorié dans le registre papier "enquête parcellaire" mis à disposition du public en mairie de Duclair. Ce courrier comporte 11 pages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une lettre de 4 pages exposant leur situation, - une copie d'un mail adressé à la Métropole en date du 1er août 2025 et indiquant que les époux DUVIVIER ont mis leur maison en vente et où ils expliquent que la parcelle concernée par l'expropriation est utilisée à l'usage de parking, - une copie d'un mandat de mise en vente rédigée par une agence immobilière, - une copie d'une carte identité mobilité au nom de Mme DUVIVIER, - une copie de la fiche de renseignements qui était jointe au courrier du 28 juillet pour l'expropriation. <p>Le courrier original est remis à la Métropole de Rouen Normandie en même temps que le présent procès-verbal de la commissaire enquêtrice sur les contributions/observations émises durant le temps de l'enquête publique. Une copie de ce courrier de 11 pages est classée dans le registre papier d'enquête publique. Le courrier était sous enveloppe fermée.</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les époux DUVIVIER ont déposé un courrier à la mairie de Duclair le 11 septembre 2025, adressé à la Métropole. • Le courrier explique leur situation et exprime une demande de négociation. • Contient des informations privées non rapportées dans le PV de l'enquête publique. • Répertorié dans le registre d'enquête parcellaire en mairie de Duclair. • Composé de 11 pages : une lettre de 4 pages, un mail du 1er août 2025, un mandat de vente, une carte identité mobilité de Mme DUVIVIER, et une fiche de renseignements pour l'expropriation. • L'original est remis à la Métropole de Rouen Normandie avec le PV de la commissaire enquêtrice. • Une copie est classée dans le registre d'enquête publique, sous enveloppe fermée.
	<p><u>Merci au responsable du projet d'accusé réception de ce courrier aux époux DUVIVIER.</u></p>

	<p>Le responsable du projet a fait part de la bonne réception du courrier aux époux Duvivier.</p> <p>Le prix de rachat des terrains fera l'objet d'une expertise via France Domaine permettant une estimation objective des biens. La Métropole Rouen Normandie prendra contact avec les propriétaires dès réception des expertises. A ce stade, la Métropole Rouen Normandie ne peut pas s'engager sur un montant.</p> <p>Le projet d'aménagement au droit de la parcelle n°54 de l'ordre parcellaire consiste en la prolongation de la promenade du bord de Seine permettant de raccorder le projet de voie verte au centre-ville de Duclair. Afin de garantir une continuité urbaine et paysagère de l'aménagement de la promenade du bord de Seine et de proposer une offre de stationnement aux riverains, l'ensemble de l'emprise de la parcelle a été intégrée à l'enquête parcellaire.</p> <p>Dans le cadre de cet aménagement, un minimum de 10 places de stationnement sera créé dans un rayon de 50 mètres autour de la parcelle permettant ainsi de répondre aux besoins des habitants.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice prend note des réponses apportées.</p>
1/2	<p><u>DUTOT/PAINE Anne-Marie (venue avec sa fille DUTOT Anne-Sophie)</u> <u>DUCLAIR N° 47 dans l'état parcellaire</u> <u>Section AR - Parcelle n° 63</u> <u>Demande d'information/Prix du rachat/Négociation</u></p> <p><i>“Madame, Monsieur,</i> <i>Suite à la réception du courrier du 28 juillet 2025 et la réunion d'information à la mairie de Duclair en date du 4 septembre 2025, concernant l'arrêté préfectoral pour l'aménagement de la voie verte de St Pierre de Manneville à Duclair. Nous vous faisons part de nos doléances concernant la parcelle n° 63 à Duclair. Le terrain étant coupé en deux par le projet. Nous souhaiterions savoir tout d'abord le prix du rachat des 336 m2 qui fait la descente et concernant l'aménagement et l'accès aux terrains. Nous souhaiterions connaître les modalités du géomètre et la mise à jour du cadastre, ainsi que le remplacement des clôtures et des arbres impactés.</i> <i>Recevez Madame, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués</i> <i>A Duclair le 15 septembre 2025</i> <i>Signé : AM Dutot</i></p> <p>Note de la commissaire enquêtrice : courrier remis sans enveloppe à la mairie de Duclair le 16 septembre 2025</p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Réception du courrier du 28 juillet 2025 et réunion du 4 septembre 2025 à Duclair. ● Préoccupation concernant l'arrêté préfectoral pour l'aménagement de la voie verte.

	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur la parcelle n° 63 à Duclair, coupée en deux par le projet. • Demande d'information sur le prix de rachat des 336 m². • Questions sur l'aménagement, l'accès aux terrains, les modalités du géomètre, la mise à jour du cadastre. • Préoccupations sur le remplacement des clôtures et des arbres impactés.
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : le courrier original est remis avec le PV de synthèse des contributions à la Métropole de Rouen Normandie - Une copie est archivée dans le registre de permanence de la commune de Duclair</p>
	<p><u>Merci au responsable du projet d'accusé réception de ce courrier à Mme DUTOT Anne-Marie</u></p> <p>Le responsable du projet a fait part de la bonne réception du courrier à Mme Dutot Anne-Marie. Le prix de rachat des terrains fera l'objet d'une expertise via France Domaine permettant une estimation objective des biens. La Métropole Rouen Normandie prendra contact avec les propriétaires dès réception des expertises. Le projet reposant sur une portion de la parcelle n° 47 de l'ordre parcellaire (AR43), un découpage parcellaire de celle-ci sera réalisé par un géomètre expert. Dans le cadre de l'acquisition de la parcelle, l'ensemble des frais notariaux et de géomètre seront pris en charge par la Métropole Rouen Normandie. L'aménagement se fera sur l'emprise de la rampe d'accès existante, à ce titre, aucune clôture ne sera impactée et aucun abattage d'arbre n'est nécessaire.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice prend note des réponses apportées.</p>
1/3	<p>Contributeur : M. MASSELIN Jean-Luc <u>DUCLAIR - Numéro de plan parcellaire 57 - Numéro de parcelle AV 166</u> <u>DUCLAIR - Numéro de plan parcellaire 58 - Numéro de parcelle AV 167</u> <u>Objet : fiches de renseignements remplies (2)</u> A déposé en mairie de Duclair, le 23 Septembre les deux fiches de renseignements concernant les parcelles référencées ci-dessus. Une copie des fiches des fiches de renseignements ont été archivées dans le registre d'enquête publique. Les originaux sont joints au présent procès-verbal de synthèse de l'enquête publique.</p> <p>Courrier remis à la mairie de Duclair sous enveloppe non fermée</p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : le courrier original est remis avec le PV de synthèse des contributions à la Métropole de Rouen Normandie - Une copie est archivée dans le registre de permanence de la commune de Duclair</p>

	<p>Merci au responsable du projet d'accusé réception de ce courrier à M. MASSELIN Jean-Luc Le responsable du projet a fait part de la bonne réception du courrier à Mr Masselin Jean Luc.</p>
1/4	<p><u>Desmoulins Alain - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Adresse : 17 Rue Zamenhoff 76300 Sotteville les Rouen</u></p> <p><u>Objet de la contribution : Réclamations pour les Parcelles N° 121 AK et 123 AK absentes de l'état parcellaire</u></p> <p>DUCLAIR N° 24 dans l'état parcellaire Section AK - Parcelle N° 122</p> <p>DUCLAIR N° 25 dans l'état parcellaire Section AK - Parcelle n° 120</p> <p>Monsieur Desmoulins indique à la Métropole qu'il manque sur l'état parcellaire les deux parcelles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - N° 121 - section AK - N° 123 - section AK <p>qui se trouvent entre la berge de la Seine et les deux premières parcelles.</p>
	<p>Réponse du responsable du projet à la demande de M. Alain Desmoulins Le projet d'aménagement ne se situe pas sur l'emprise des parcelles AK 121 et AK 123 à Saint Martin de Boscherville. A ce titre, ces parcelles ne sont pas intégrées à l'enquête parcellaire.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice prend note de la réponse apportée par le responsable du projet.</p>
1/5	<p><u>M. et Mme VINCENT - 430 Avenue Anatole France 76480 Duclair</u> <u>Objet : Problème parcelle N° 55 à résoudre</u></p> <p>DUCLAIR N° 55 dans l'état parcellaire Section AV - Parcelle N° 161 SOS Marie-Odile/VINCENT David</p> <p>Nous n'avons rien contre l'intérêt public mais ne comprenons pas que l'ensemble de la parcelle soit concernée puisque de toute</p>

	<p>façon un bâtiment contre notre parcelle empêchera une continuité du chemin. Aussi, <u>nous sommes d'accord pour céder la largeur du jardin correspondant au chemin mais pas l'entièreté du terrain</u> et ce pour 3 raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • perte de la valeur de la maison, • mon beau-père de 84 ans n'étant plus mobile, éloigner sa voiture signifie pour lui ne plus pouvoir sortir de la maison, • mon mari et moi ayant des véhicules de service et de fonction, nous ne pourrons plus assurer le remisage à domicile exigé par nos employeurs. <p>Par ailleurs, les <u>travaux sur notre parcelle ne sont prévus que dans 5 ans</u>. Aussi, nous ne pourrons plus garer nos véhicules alors même que rien ne sera engagé pendant ces 5 ans. Pourquoi ne pas nous laisser disposer de cette parcelle jusqu'au démarrage des travaux. Signé : SOS M.Odile</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet à la demande de M. et Mme VINCENT</u> Le projet d'aménagement au droit de la parcelle n°55 de l'ordre parcellaire consiste en la prolongation de la promenade du bord de Seine permettant de raccorder le projet de voie verte au centre-ville de Duclair. Afin de garantir une continuité urbaine et paysagère de l'aménagement de la promenade du bord de Seine et de proposer une offre de stationnement aux riverains, l'ensemble de l'emprise de la parcelle a été intégrée à l'enquête parcellaire. Dans le cadre de cet aménagement, un minimum de 10 places de stationnement sera créé dans un rayon de 50 mètres autour de la parcelle permettant ainsi de répondre aux besoins des habitants.</p>
	<p>La commissaire enquêtrice de la réponse apportée par le responsable du projet.</p>
1/6	<p><u>François Morizet -201 Chaussée aux Vieux - Le Ronceray - 76840 Saint-Martin-de-Boscherville</u> <u>Etat parcellaire : N° 22</u> <u>Section AK - Parcelle 127</u> Lettre du 26 Septembre 2025 déposée lors de la permanence du Vendredi 3 Octobre 2025 en mairie de Duclair Ci-dessous in extenso le corps de la lettre</p> <p><i>“Madame Je note l'absence d'information et de dialogue avec le géomètre expert mandaté par la Métropole. La largeur de l'emprise a augmenté de 5 m à 10 m Comment est-ce possible ? Ma propriété va jusqu'à la Seine.</i></p>

	<p><i>Le chemin de berge avec son muret en béton est à plus de 5 m en retrait du bord de l'eau. Un quai bitumé le sépare. Ce chemin a été construit au droit avec l'accord des propriétaires par souci d'économie bien que consterné par la venue d'une bande de béton dans ce paysage sauvage. A l'époque, il existait un vrai dialogue avec le Port Autonome Rouen. Une personne responsable était à l'écoute joignable directement. J'ai 15 magnifiques peupliers en bord de Seine qui sont menacés si ce projet abouti. Tels les clos masures, ils me protègent des vents. Une clôture pour me protéger des "incivilités" n'est pas réaliste. Les peupliers nécessitent des élagages régulièrement. Le poids des branches coupées tombant de haut détruit toute structure existante. En termse écologique, ce projet est incohérent (cf rapport de la DREAL, rapport REZH'Eau). En termes de sécurité, c'est irresponsable. Encourager et installer dans une zone très venteuse malgré la protection des arbres, les enfants jouant avec ballons, à vélo qui vont à l'encontre d'autre groupe rapide à vélo, croiser des cavaliers..., ceci au bord d'un fleuve. Les chutes sur le bitume font mal. En termes de déplacement doux, ce chemin est beaucoup trop long comparé à une piste cyclable le long de la route de Quevillon. Celle de la D 982 entre St Martin de Boscherville et Canteleu, déclarée impossible et dangereuse, a bien été réalisée. Le continuum Paris Le Havre à vélo existe sur la rive gauche de la Seine. Souhaitant Madame Hedou retenir votre attention et votre approbation Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées. Bien sincèrement, Signé : M. François Morizet</i></p> <p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de dialogue avec le géomètre expert de la Métropole. • Augmentation de l'emprise de 5 m à 10 m. • La propriété de M. Morizet s'étend jusqu'à la Seine, avec un chemin de berge en retrait. • 15 peupliers seraient menacés par le projet. • Projet jugé écologiquement incohérent et dangereux pour la sécurité. • Chemin trop long pour un déplacement doux comparé à une piste cyclable existante.
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : le courrier original est adressé à la Métropole avec le procès-verbal des observations - Une copie est conservée dans le registre de permanence de la ville du Duclair - DUP.</p>

	<p><u>Réponse du responsable du projet au courrier de M. MORIZET François.</u></p> <p>L'état parcellaire a été réalisé par le cabinet Géodis Géomètre Expert sur la base des données cadastrales existantes. La délimitation parcellaire sera réalisée de manière contradictoire avec les propriétaires fonciers sur la base des éléments du cadastre et les actes notariés</p> <p>Lors de la concertation avec les riverains, il avait été présenté que le projet de voie verte nécessitait une emprise de 5 mètres. Cependant, les emprises présentées dans l'enquête parcellaire intègrent, coté parcelle, une bande de 5 m au-delà de la rive de la voie verte, portant l'emprise totale entre 8 et 9 mètres en fonction des secteurs. L'élargissement de cette emprise est proposé afin, d'une part, de réaliser un raccordement progressif de l'aménagement sur l'existant et, d'autre part, de permettre l'ensemble des scénarios de traitement des limites foncières qui sont proposés aux propriétaires (haie bocagère, haie champêtre ou clôture) dans le cadre de l'aménagement.</p> <p>Au droit de la parcelle n°22 de l'ordre parcellaire, les arbres existants étant en dehors de la bande de 3 mètres nécessaire au revêtement de la voie verte, ils ne seront pas abattus. En fonction de l'aménagement choisi en limite foncière, les arbres pourront être intégrés aux haies champêtres ou bocagères. Si la volonté du propriétaire est d'installer une clôture, celle-ci sera implanté afin de maintenir les arbres existants.</p> <p>En prenant l'exemple de la parcelle n° 22 de l'ordre parcellaire, l'aménagement de la voie verte permet de raccorder cette propriété au centre-ville de Duclair en moins de 10km alors que l'itinéraire par la RD67 et la RD982 représente un trajet de près de 14km. De même, le trajet vers l'abbaye Saint George représente un itinéraire de 4km alors que le passage par la RD67 est plutôt de l'ordre de 4,4 km. Ainsi, le projet représente un réel intérêt de mobilité.</p>
	<p>Avis de la commissaire enquêtrice : le responsable du projet a répondu aux observations de M. MORIZET Pas de commentaire supplémentaire de ma part.</p>
	<p>REGISTRE N° 2 - MAIRIE DE SAINT MARTIN-DE-BOSCHERVILLE</p>
	<p>Remarque M. ROYER - Maire d'Hénouville - Voir traitement Chapitre C - Collectivités.</p>
	<p>AUCUNE CONTRIBUTION SUR LE PARCELLAIRE</p>
	<p>REGISTRE N° 3 - MAIRIE DE SAINT-PIERRE-DE-VARENDEVILLE</p>
	<p>AUCUNE CONTRIBUTION SUR LE PARCELLAIRE</p>
	<p>REGISTRE N° 4 - MAIRIE DE SAINT-PIERRE-DE-MANNEVILLE</p>

	AUCUNE CONTRIBUTION SUR LE PARCELLAIRE
--	--

PARTIE C	<u>DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE</u>
	<u>REGISTRE NUMÉRIQUE et REGISTRE PAPIER</u>
<u>N° d'ordre Contributeur</u>	CONTRIBUTEURS - COLLECTIVITÉS LOCALES
1	<p>Registre de permanence - Mairie de Saint-Pierre-de-Manneville Motion de soutien à la deuxième tranche de la "Voie verte" - Section Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair - Délibération du conseil municipal n° 7/09/2025</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>La Métropole Rouen Normandie, dans le cadre de son "Plan Vélo 2035" adopté en novembre 2023, a pour objectif d'augmenter significativement les déplacements à vélo pour améliorer le cadre de vie, et s'engage dans ce dispositif en développant le Réseau Interconnecté Vélo (RIV). A cet effet, son projet de réalisation d'une voie verte sur la rive droite de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair, s'inscrit dans ce dispositif.</p> <p>Ce projet de voie verte se situe en partie sur le chemin de berge de la Seine, dont le parcours utiliserait notamment le chemin de halage, les servitudes de "marchepied", etc. Il s'inscrit dans la continuité de la première tranche qui a été réalisée en 2016 entre les communes du Val de la Haye et de Saint-Pierre-de-Manneville). Le prolongement de cette voie verte tel que présenté dans le projet présente un linéaire d'environ 15 kilomètres entre les communes de Saint-Pierre-de Manneville et Duclair (ce linéaire traverse les communes de Saint-Pierre-de-Manneville, Quevillon, Saint Martin-de-Boscherville, Hénouville et Duclair).</p> <p>Ce projet de voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair, ayant pour objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relier les communes de la boucle de Roumare sur un linéaire assurant aux usagers (cycles, marcheurs, rollers, piétons, cavaliers, personnes à mobilité réduite, touristes, familles, etc.) des déplacements assurés d'un haut niveau de sécurité et de confort ; - Favoriser une pratique familiale et de loisirs au plus près de la Seine dans un espace champêtre et bucolique convivial ; - Développer le tourisme au sein des communes traversées et au-delà, permettra assurément de rendre encore plus accessible mais aussi faire vivre et rayonner quelques joyaux historiques que sont, sans être exhaustif l'Abbaye Saint Georges de Boscherville (plus 25 000 visiteurs annuels), le Manoir de Villers (Saint-Pierre-de-Manneville), le château de la </div>

	<p>Rivière Bourdet (Quevillon) ou encore la base nautique d'Hénouville ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offrir une connexion avec la voie verte située entre Duclair et le Trait, mais aussi avec la voie verte qui relie Duclair à Villers-Ecalles (récemment inaugurée). <p>Monsieur le Maire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande au Conseil Municipal de se prononcer sur cette motion de soutien au projet de Voie verte ; - Propose que cette motion telle que rédigée soit remise à la commissaire enquêtrice et envoyée à Monsieur le Préfet de la Région Normandie, Préfet de la Seine-Maritime, à Monsieur le Président du Département de la Seine-maritime, à Monsieur le Président de HAROPA Port, à Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie, à Monsieur le Président du Syndicat Mixte de Gestions de la Seine-Normandie. <p>Saint-Pierre-de-Manneville le 16 septembre 2025 - Nicolas AMICE - Maire</p>
<p>Document original collé pages 10 et 11 du registre d'enquête publique de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville</p>	
<p>2</p>	<p>Registre de permanence - Saint Martin-de-Boscherville Concerne la Mairie de Hénouville Motion de soutien à la deuxième tranche de la "Voie verte" - Section Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair - Délibération du conseil municipal n° 40-25 du 27 août 2025</p> <div data-bbox="528 699 1962 1209" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>En France comme en Normandie, dont la Seine-Maritime, depuis la fin de la crise sanitaire, les pratiquants et les professionnels du tourisme le constatent tous : l'engouement autour du vélo est réel et plus particulièrement où sont réalisées des pistes cyclables sécurisées. De même, d'après l'agence Seine-Maritime Attractivité la fréquentation des véloroutes en Seine-Maritime augmente chaque année, notamment sur la "Seine à Vélo" (relie Paris à la mer en longeant au maximum les bords de Seine avec actuellement 300 km de pistes cyclables), la "Vélo Maritime" (Le Havre/Le Tréport), la "Londres-Paris" (dont 130 km en Normandie), la "Véloroute des Thermes" (Rouen à Forges les Eaux sur 54 km), etc.</p> <p>La Métropole Rouen Normandie, dans le cadre de son "Plan Vélo 2035" adopté en novembre 2023, a pour objectif d'augmenter significativement les déplacements à vélo pour améliorer le cadre de vie, et s'engage dans ce dispositif en développant le Réseau Interconnecté Vélo (RIV). A cet effet, son projet de réalisation d'une voie verte sur la rive droite de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair, s'inscrit dans ce dispositif.</p> <p>Ce projet de voie verte se situe en partie sur le chemin de berge de la Seine, dont le parcours utiliserait notamment le chemin du halage, les servitudes de "marchepied", etc. Il s'inscrit dans la continuité de la</p> </div>

première tranche qui a été réalisée en 2016 entre les communes du Val de la Haye, Hautot-sur-Seine, Sahurs et Saint Pierre de Manneville). Le prolongement de cette voie verte tel que présenté dans le projet présente un linéaire d'environ 15 kilomètres entre les communes de Saint Pierre de Manneville et Duclair (ce linéaire traverse les communes de Saint Pierre de Manneville, Quevillon, Saint Martin de Boscherville, Hénouville et Duclair).

Ce projet de voie verte entre Saint Pierre de Manneville et Duclair, ayant pour objectifs de :

- Relier les communes de la boucle de Roumare sur un linéaire assurant aux usagers (cycles, marcheurs, rollers, piétons, cavaliers, personnes à mobilité réduite, touristes, familles, etc.) des déplacements assurés d'un haut niveau de sécurité et de confort ;
- Favoriser une pratique familiale et de loisirs au plus près de la Seine dans un espace champêtre et bucolique convivial ;
- Développer le tourisme au sein des communes traversées et au-delà, permettra assurément de rendre encore plus accessible mais aussi faire vivre et rayonner quelques joyaux historiques que sont, sans être exhaustif l'Abbaye Saint Georges de Boscherville (plus 25 000 visiteurs annuels), le Manoir de Villers (Saint-Pierre-de-Manneville), le château de la Rivière Bourdet (Quevillon) ou encore la base nautique d'Hénouville, laquelle détient les capacités de devenir "accueil vélos" (Kit de dépannage, recharge vélos assistance électrique, gonflage des pneus, etc.) ;
- Offrir une opportunité de création de la "Véloroute des Abbayes", entre Pont de l'Arche (27) et Rives-en-Seine (76) ;
- Être en connexion avec la voie verte située entre Duclair et Le Trait, mais aussi avec la voie verte qui relie Duclair et Villers-Ecalles (récemment inaugurée).

Monsieur le Maire :

- Demande au Conseil Municipal de se prononcer sur cette **motion de soutien** au projet de Voie verte ;
- Propose que cette motion telle que rédigée soit remise à la commissaire enquêtrice et envoyée à Monsieur le Préfet de la Région Normandie, Préfet de la Seine-Maritime, à Monsieur le Président du Département de la Seine-maritime, à Monsieur le Président de HAROPA Port, à Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie, à Monsieur le Président du Syndicat Mixte de Gestions de la Seine-Normandie, à tous les parlementaires de la Seine-Maritime ainsi qu'aux présidents des associations de cyclotourisme de la Seine-Maritime.

<p>3</p> <p>Registre numérique/ Contributeur N° 28</p> <p>Observations 28/1 28/2</p> <p>Registre papier Saint-Martin-de-Boscherville Contributeur N° 2/3</p>	<p>Mairie Hénouville <u>Jean-Marie Royer - Hénouville - Maire</u> <u>Thèmes : Les chemins de Berge - Servitude de Halage et servitude de marchepied/Motion municipale de soutien</u></p> <p><u>Nota de la commissaire enquêtrice :</u> <u>Dépôt d'observations fait sur le registre numérique et sur le registre de permanence de la mairie de Saint-Martin-de-Boscherville. Tout est regroupé dans la partie ci-dessous.</u></p> <p style="text-align: center;">REMARQUES SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE VERTE RIVE DROITE DE LA SEINE</p> <p>C'est en ma qualité de maire d'Hénouville que je dépose remarques et observations sur l'affaire citée en objet et notamment :</p> <p><u>Observation 28/1</u> LES CHEMINS DE BERGE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le dépliant dénommé Chemins de berge, le Port de Rouen vous informe (que vous trouverez en PJ) indique notamment les dispositions suivantes : « Là où il n'existe pas de chemin de halage, il existe au moins une servitude de marchepied. Dans ce cas, les propriétaires des terrains riverains de la Seine, sont tenus de ne pas planter d'arbre, ni de se clore qu'à une distance de 3,25 mètres ». - Pour rappel, ce dépliant indique également que le non-respect des dispositions énoncées, constaté par un agent habilité, constitue une contravention de grande voirie (CGV) réprimée par des sanctions pénales... - Constat est fait que cette disposition n'est pas respectée sur tout le linéaire concerné (voir photo PJ dont une est pour le moins "provocante voire menaçante pour ne pas dire agressive").
---	--

Très respectueusement,
Jean-Marie ROYER
Maire d'Hénouville.



*Constat est fait du non respect du Code Général
de la Propriété des Personnes Publiques.*

meslma



*Un autre manque de respect du
Code Général de la Propriété des
Personnes Publiques.*

Observation 28/2

Liaison cyclable en bord de Seine
entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair

Dans le cadre du Plan Vélo 2035, la Métropole Rouen Normandie souhaite développer le Réseau Interconnecté Vélo en réalisant une voie verte le long de la Seine entre les communes de Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair. Cet aménagement d'environ 15 km, ouvert aux piétons et aux cyclistes, viendra compléter la voie verte réalisée en 2016 entre les communes de Val-de-la-Haye et Saint-Pierre-de-Manneville qui connaît un succès grandissant.

Fruit d'une collaboration étroite entre la Métropole Rouen Normandie et les communes concernées, ce projet, qui s'inscrit également dans une dynamique touristique de la Vallée de la Seine, vise à promouvoir le patrimoine local riche de ses diversités : forêts, coteaux, marais, bords de Seine, monuments historiques.

L'intérêt de cet aménagement repose sur un passage de la voie verte en bord de Seine sur le chemin de contre-halage, intérêt renforcé par le fait qu'il n'existe aucun itinéraire alternatif entre Duclair et Saint-Pierre-de-Manneville à l'exception de la route départementale 982 qui ne permet pas une circulation des cyclistes en toute sécurité.

Le projet étant situé au cœur du site classé de la vallée de la Seine - Boucle de Roumare, il nécessite la réalisation d'études réglementaires et environnementales visant à appréhender l'impact du projet sur l'environnement ainsi que l'établissement d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Dans ce contexte, la Métropole organise des réunions d'information afin d'associer le public à la démarche de conception du projet. Ces temps d'échanges doivent permettre de confronter des points de vue, des attentes parfois divergentes entre les habitants et les futurs usagers.

Les réunions d'informations auront lieu

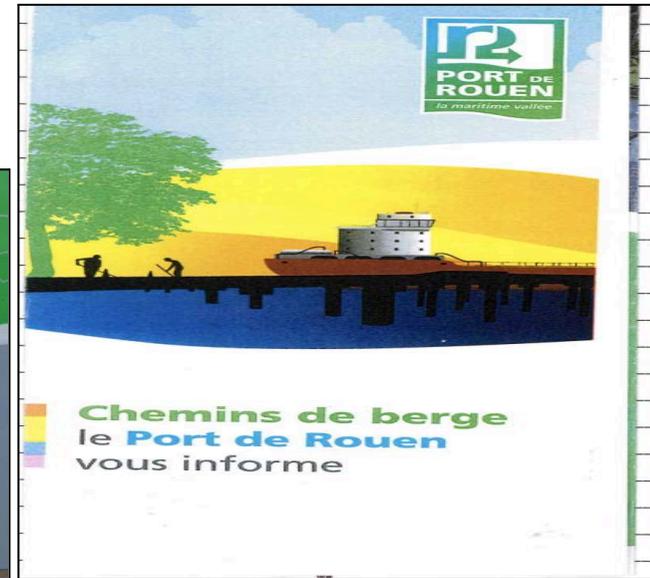
Jeudi 14 mars 2024 à 18h - Salle Thomas Pesquet d'Hénouville Pour la partie du projet traversant les communes de Saint-Pierre-de-Manneville, Ouevillon, Saint-Martin-de-Boccheville et Hénouville.	Mardi 19 mars 2024 à 18h - Salle Polyvalente de Saint-Pierre-de-Varengueville Pour la partie du projet traversant les communes de Saint-Pierre-de-Varengueville et Duclair.
--	--

et malgré ces deux réunions publiques par lesquelles, les servitudes sur les chemins de berge ont été classées, tout comme le 18 oct 2006 (1842) réunies publiques à St-Joris de Boccheville des servitudes de marche pied (3, 25m) ne sont toujours pas usées
JM ROYER MH

Réunions d'information

Vous souhaitant bonne réception de ma modeste contribution, qui reflète l'avis d'un grand nombre de mes concitoyens.
Très respectueusement,
Jean-Marie ROYER
Maire d'Hénouville.

PJ : Chemin_berge_info_GPMR_P2.jpg



Réponse du Responsable du projet aux observations de la Mairie de Hérouville

Observation 28/1 :

Le fait de clôturer jusqu'en bord de Seine en ne laissant qu'un passage est en effet prohibé. Les affichages menaçants de certains riverains sur leur barrière renforcent le sentiment d'insécurité et de malaise pour les promeneurs qui pourraient être tentés de faire demi-tour. Cette situation n'est pas acceptable et le projet de voie verte permettra de rétablir la continuité de l'itinéraire de promenade.

Observation 28/2 :

La question des servitudes de marchepied a en effet été abordée lors de la réunion publique d'Hérouville sans que la situation n'ait changé après.

**4
3**

Registre de permanence - Mairie de Duclair

Lettre de Monsieur Jean DELALANDRE - Maire de Duclair du 3 octobre 2025

<p>observations</p>	<p><u>La lettre est adressée à la Préfecture de la Seine-Maritime - Direction de la Coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'Utilité Publique et de l'Environnement.</u></p> <p>Objet : Enquête publique “Projet d'aménagement d'une voie verte entre Saint-Pierre-de-Manneville et Duclair/Observations.</p> <p><i>“Madame la Commissaire enquêtrice, Après avoir consulté le dossier de l'enquête publique citée en objet de ce courrier, je tenais à vous faire part de mes observations.</i></p> <p><i>Tout d'abord, sur les conditions de sécurité. En effet, certains propriétaires qui avaient à l'origine un accès sur la route départementale l'ont condamné et empruntent donc le nord de la Seine pour rentrer sur leur propriété. Il conviendra d'encadrer avec beaucoup de méthode et de précaution l'accès des riverains à la voie verte pour rejoindre leur habitation, d'autant plus en période de forte fréquentation de la voie verte, notamment le week-end.</i></p> <p><i>Ensuite, avec ce projet de voie verte, il serait nécessaire de requalifier la voie (RD) en tant que projet de territoire, en prenant en considération les traversées. En effet, la voie verte va générer un trafic de cyclistes et piétons non négligeable qui seront en partie dirigés vers la RD. A cela s'ajoutera inévitablement les usagers de la voie verte qui stationneraient en bord de RD.</i></p> <p><i>S'agissant des riverains expropriés se posent deux questions :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Où stationneraient-ils quand ils n'ont pas d'alternative sur leur parcelle côté falaise ?</i> - <i>Quant les travaux d'aménagement de la partie expropriée auront lieu ?</i> <p><i>Mes services restent à votre écoute pour tout complément d'information.</i></p> <p><i>Je vous souhaite bonne réception de ces observations et vous prie d'agréer, Madame la Commissaire Enquêtrice, l'expression de mes sincères salutations.</i></p> <p><i>Signé. Jean DELALANDRE - Maire”.</i></p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice : le courrier original est collé page 7 du registre papier de la commune de Duclair - DUP. Une copie a été faite et jointe au présent PV de synthèse remis à la Métropole de Rouen Normandie.</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux 3 observations de la Mairie de Duclair</u></p>

	<p>L'interdiction totale de la voie verte aux véhicules motorisés, y compris des riverains, a été un temps envisagé sur ce secteur mais après concertation avec les intéressés et relevés de terrain plus précis, il est apparu que cela était trop pénalisant pour certains d'entre eux qui ne disposent pas d'un accès véhiculaire sur la route départementale. Par ailleurs, le manque d'emprise ne permettait pas de réaliser des places de stationnement dans des conditions de sécurité satisfaisante au droit des habitations concernées sur cette même route. La loi autorise ce cas de figure suite au décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relative aux voies vertes. Le décret permet ainsi à l'autorité détentrice du pouvoir de police, en l'occurrence ici la commune, d'autoriser la circulation des riverains sur la voie verte pour accéder à leur terrain. Il est à noter que si la loi prévoit une vitesse maximum de 30/km, la Métropole proposera aux mairies de Duclair et Saint-Pierre de Varengville d'abaisser la vitesse autorisée par arrêté municipal à 20 km/h, voire 15 km/h.</p> <p>Le budget du projet de la voie verte ne pourra supporter une requalification de la route départementale sur le secteur de Duclair. L'opportunité de la création de la voie verte pour requalifier cette section de la route départementale est pertinente mais devra faire l'objet d'une autre enveloppe budgétaire qui reste à déterminer. En revanche, les sorties de la voie verte sur la route départementale feront l'objet d'une attention particulière par un traitement sécurisé.</p> <p>L'expropriation des riverains est l'ultime recours, la Métropole privilégiant la voie amiable. Quelle que soit la procédure qui sera appliquée, il est prévu de restituer du stationnement longitudinal en bordure de voie verte sur les parcelles en face des habitations. Ce stationnement sera public et tout à fait utilisable par les riverains.</p> <p>Le calendrier des travaux sur le secteur de Duclair n'est pas connu à ce jour car il dépend des procédures foncières et environnementales à mener et du phasage des travaux sur les 15 kilomètres de linéaire. L'objectif est de démarrer les travaux de cette voie verte en 2027 si toutes les autorisations sont obtenues.</p>
	<p>Pas de commentaire supplémentaire de la commissaire enquêtrice</p>
<p>5 Contributeur registre 4 de Saint-Pierre-d e-Manneville - N° 4/1</p>	<p><u>Nicolas Amice - Maire de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville</u> <u>Objet : Clarification sur l'usage de la voie verte - Commune de Saint-Pierre-de-Manneville</u> Copie in extenso de la lettre de Monsieur Le Maire</p> <p><i>“Madame, Je me permets de vous adresser ce courrier afin de clarifier la position de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville concernant la portion de voie verte située sur son territoire, dans le cadre de l'enquête publique actuellement en cours.</i></p>

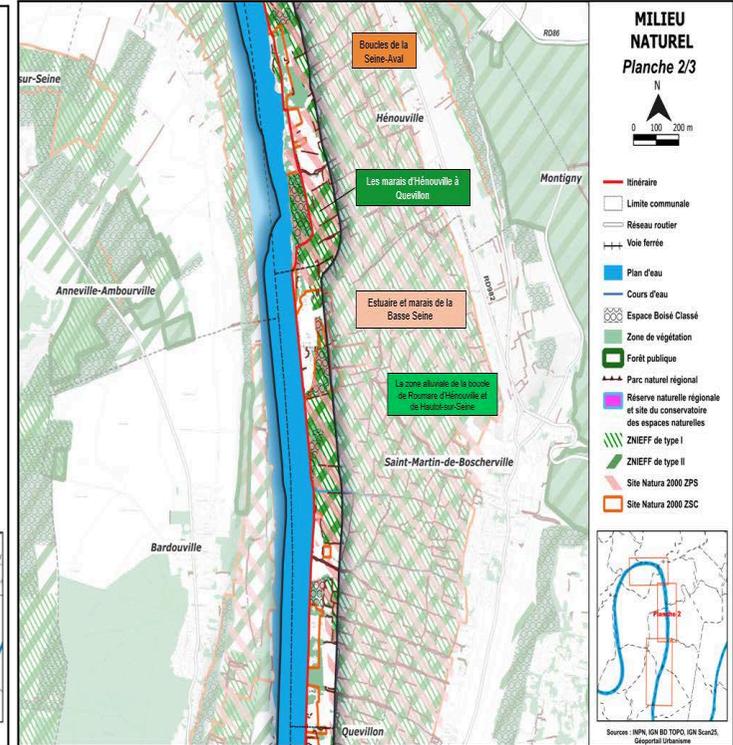
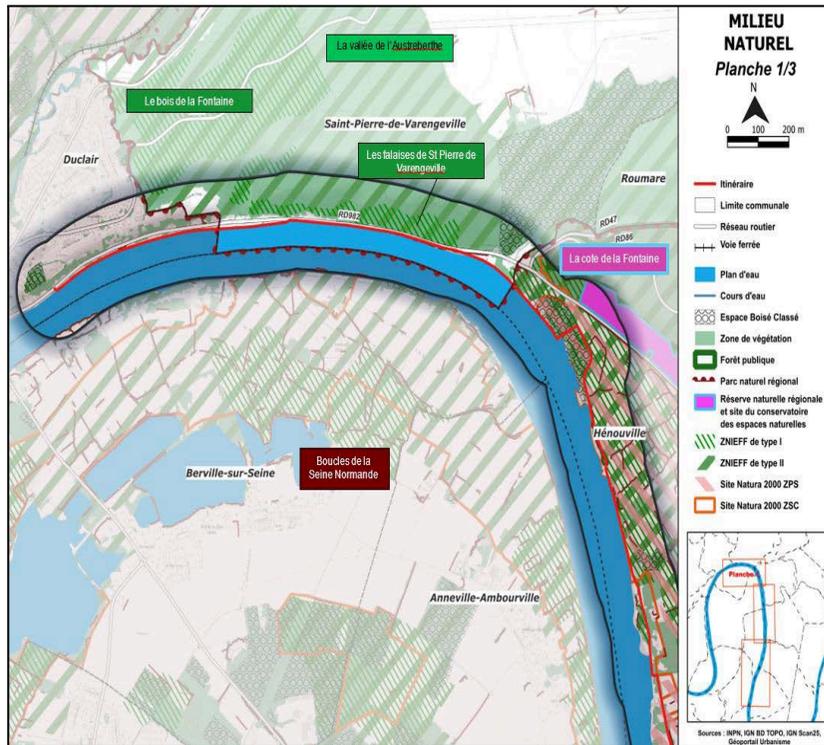
	<p><i>Comme évoqué lors des précédents échanges avec les services de la Métropole, la commune souhaite que cette portion de voie soit exclusivement réservée aux mobilités douces (piétons et cyclistes), sans accès aux véhicules motorisés, y compris pour les riverains.</i></p> <p><i>Or, il apparaît que la voie a été représentée comme accessible aux véhicules dans certains documents (cf. photographie jointe), ce qui ne correspond pas à l'arbitrage validé avec les services compétents.</i></p> <p><i>Par ailleurs, des échanges récents avec plusieurs riverains ont confirmé que le chemin du Talbot permet un accès complet jusqu'à la dernière propriété concernée. Ce chemin, actuellement en rétrocession à la Métropole, permet de garantir l'accessibilité des habitations sans qu'il soit nécessaire d'envisager une cohabitation entre véhicules et usagers doux sur la voie verte le long de la Seine.</i></p> <p><i>Aussi, je souhaite formuler les demandes suivantes au nom de la commune :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Que la totalité du chemin du Talbot soit utilisée comme voie d'accès pour les riverains,</i> <i>• Que la voie verte située en bord de Seine reste exclusivement dédiée aux mobilités douces,</i> <i>• Que le "décroché" initialement prévu soit supprimé, la continuité du chemin du Talbot permettant une organisation plus cohérente des accès.</i> <p><i>Je reste à votre disposition pour toute précision complémentaire, et vous remercie par avance pour l'attention portée à cette demande.</i></p> <p><i>Veillez agréer, Madame la Commissaire enquêtrice, l'expression de mes salutations respectueuses.</i></p> <p><i>Signé : 30 septembre 2025</i> <i>Nicolas Amice</i> <i>Maire de Saint-Pierre-de-Manneville + Tampon de certification de la mairie."</i></p>
	<p>Note de la commissaire enquêtrice :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le courrier original est collé page 8 du registre papier de la commune de Duclair - DUP. Une copie a été faite et jointe au présent PV de synthèse remis à la Métropole de Rouen Normandie. - Pas de photographie jointe à la lettre.
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux remarques de Monsieur le Maire de la commune de Saint-Pierre-de-Manneville</u></p> <p>Les demandes de Monsieur le Maire de Saint-Pierre-de-Manneville sont toutes compatibles avec le futur projet de voie verte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La voie verte située en bord de Seine sera exclusivement dédiée aux mobilités douces.

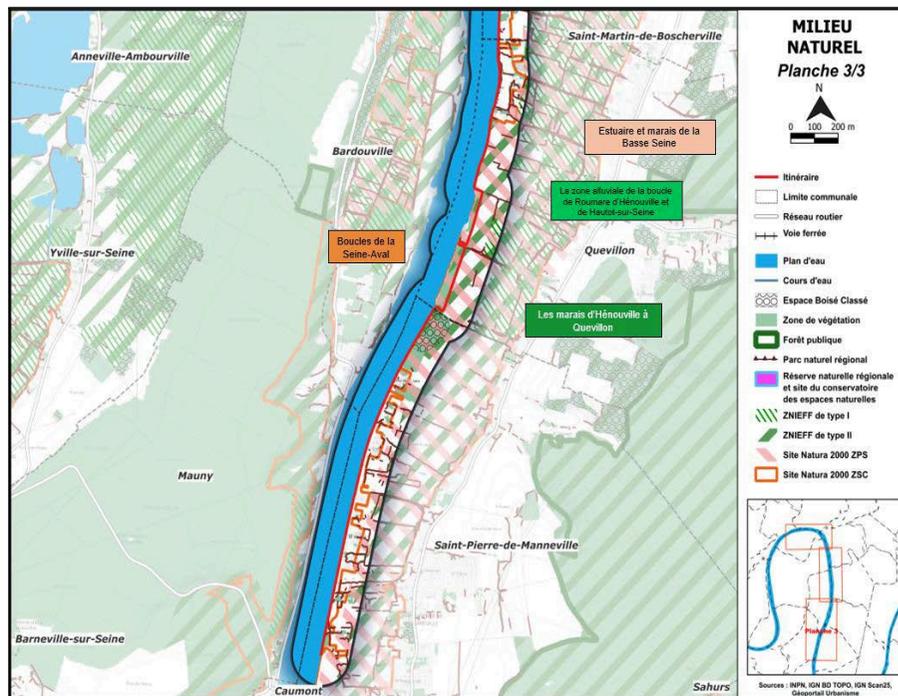
	<ul style="list-style-type: none"> - La totalité du chemin du Talbot sera utilisé comme voie d'accès aux propriétés riveraines. - Le « décroché » initialement prévu sera supprimé. <p>Les plans seront mis à jour durant la phase projet.</p>
	<p><u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Je prends note de l'engagement de la Métropole de Rouen Normandie concernant la totalité du chemin du Talbot afin que celui-ci soit utilisé comme voie d'accès aux propriétés riveraines. Cela répond aux demandes émises, à titre individuel, par les particuliers. Une recommandation de la commissaire enquêtrice, sur le respect de l'engagement pris, va être émise dans ses conclusions motivées (document séparé - partie 2 du rapport d'enquête.</p>

PARTIE D	<u>DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - ENQUÊTE PARCELLAIRE</u>										
	<u>REGISTRE NUMÉRIQUE et REGISTRE PAPIER</u>										
<u>N° d'ordre</u>	CONTRIBUTEUR - COMMISSAIRE ENQUÊTRICE										
<u>1 Question</u>	<p>Aux conditions économiques de 2023, la dépense totale prévisible pour la réalisation du projet d'aménagement de l'itinéraire cyclable Saint-Pierre-de-Manneville - Duclair, sur le territoire de la Métropole de Rouen Normandie, est de l'ordre de 9 millions d'Euros Hors Taxes. Il est indiqué dans le dossier que son financement est assuré par les collectivités locales et établissements publics concernés.</p> <table border="1" data-bbox="907 874 1585 1225"> <thead> <tr> <th>Dépense</th> <th>Montant</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Études réalisées</td> <td>1 200 000 € HT</td> </tr> <tr> <td>Acquisitions foncières</td> <td>500 000 € HT</td> </tr> <tr> <td>Travaux à réaliser</td> <td>7 300 000€ HT</td> </tr> <tr> <td>Total HT</td> <td>9 000 000 € HT</td> </tr> </tbody> </table>	Dépense	Montant	Études réalisées	1 200 000 € HT	Acquisitions foncières	500 000 € HT	Travaux à réaliser	7 300 000€ HT	Total HT	9 000 000 € HT
Dépense	Montant										
Études réalisées	1 200 000 € HT										
Acquisitions foncières	500 000 € HT										
Travaux à réaliser	7 300 000€ HT										
Total HT	9 000 000 € HT										

	<p>Il n'est pas indiqué si des subventions ont été demandées, notamment à l'Europe et ni fait mention des établissements publics concernés.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><u>Question</u> : Merci de bien vouloir préciser si des subventions ont été demandées et auprès de quels organismes ?</p> </div>
	<p>Réponse du Responsable du projet :</p> <p>Des subventions seront recherchées auprès des partenaires habituels, Europe, Etat, Région Normandie et Département de la Seine Maritime qui ont largement contribué à financer les aménagements cyclables réalisés ces dernières années sur le territoire métropolitain. A titre d'exemple, la voie verte Duclair-Villers Ecalles a été subventionnée à hauteur de 1 730 590 € par l'Etat, la Région et le Département couvrant 73 % des dépenses HT de l'opération (études et travaux). Les autres opérations en milieu urbain ou périurbain (Boulevard de l'Europe, Mont-Riboudet, liaison Boos-Franqueville) ont été subventionnées à hauteur de 67% et jusqu'à 80 % du montant total HT de l'opération. A ce stade du projet, et au vu du contexte budgétaire national, il est difficile d'estimer aujourd'hui quel pourra être le taux de subvention de cette voie verte. Néanmoins les partenaires habituels seront mobilisés.</p> <p>En l'état actuel des dispositifs en vigueur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Département de la Seine-Maritime finance les aménagements cyclables situés hors milieu urbain, ce qui est le cas ici, à hauteur de 25 % du montant H.T. de l'aménagement dans la limite d'un plafond de 200 000 € / km, ce qui représente 50 000 € / km. • La Région Normandie finance les aménagements cyclables à hauteur de 30 % du montant H.T. dans la limite d'un plafond de 200 000 € / km, ce qui représente 60 000 € / km sous réserve que l'aménagement soit inscrit au contrat de territoire signé entre la Métropole et la Région. Dans le cadre de voie verte autorisées à véhicules motorisés, seules les sections limitées aux seuls engins agricoles sont éligibles. Sur ce projet, cela exclurait donc la section de Duclair autorisée aux riverains (env. 1,5 km). <p>A noter que dans les deux cas, la condition est la mise en place d'un revêtement « roulant » de type enrobé ou béton. Si ces dispositifs sont encore en vigueur au dépôt de demande de subvention, le montant sollicité devrait atteindre environ 1 500 000 €.</p> <p>Concernant l'État ou l'Europe, la Métropole a déjà bénéficié de plusieurs dispositifs tels que le Fonds Verts, la Dotation de Soutien à l'Investissement Local ou encore le FEDER qui peuvent générer des taux de subvention importants. Aujourd'hui, nous n'avons pas de visibilité sur la possibilité de les activer car ils apparaissent au fil de l'eau mais la Métropole fera les démarches nécessaires quand le projet sera stabilisé.</p>

<p><u>3 Questions</u></p>	<p><u>ABATTAGE d'ARBRES et COUPE DE 32 PEUPLIERS : Mythe ou réalité</u> <u>ESPACE BOISÉ CLASSÉ</u> <u>Secteur Saint-Martin-de-Boscherville/hénouville/Quevillon</u> <u>Etude impact</u></p> <p>Sur les sections de Saint-Martin-de-Boscherville et Hénouville, qui sont les deux secteurs comportant le plus grand nombre de contributeurs en ce qui concerne l'abattage des arbres et, notamment, la coupe de 32 peupliers, je note la présence d'espace boisé classé (EBC).</p> <p>Le classement en EBC a en particulier pour effets :</p> <ul style="list-style-type: none">❖ d'interdire tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de ces boisements ;❖ d'entraîner le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement (sauf exceptions) ;❖ et de soumettre à déclaration préalable (DP) les coupes et abattages d'arbres au sein de ces espaces (sauf exceptions). <p>Dans ces espaces, les coupes et abattages, sauf quelques exceptions, sont soumises à déclaration préalable auprès de la mairie.</p>
----------------------------------	--





Si on étudie attentivement, l'état des milieu naturel (Planches 1/3 et 1/2) de l'étude d'impact (pages 186,187 et 188) il semble que l'itinéraire de la Voie Verte sur ce secteur (ligne rouge) contourne les espaces boisés classés (EBC).

Page 340 de l'étude d'impact, il est indiqué :

Séquence 4 : Hénouville

La largeur de la voie verte sera adaptée à l'emprise pour **éviter les remblais et l'abattage des sujets intéressants.**

Séquence 5 : Saint-Martin-de-Boscherville

La voie verte est implantée sur le halage existant sur environ 4 km. L'emprise est large et selon les secteurs, le halage est bordé d'un muret anti-crue.

La voie verte prendra la place du halage, la dimension de ce dernier permet aisément la mise en œuvre de la voie verte.

Séquence 6 : Quevillon

	<p>Aux extrémités de cette section la voie verte devra être calée en fonction des arbres intéressants (état sanitaire bon, port et allure spécifique). L'entretien et le suivi sanitaire de l'alignement des peupliers sera à mettre en place pour éviter les chutes de branches ou les déracinements en période de grands vents. Le cordon de végétation entre les peupliers sera entretenu pour maintenir la limite du bocage.</p> <p>Question n° 1 : Les peupliers sont-ils en zone EBC ? Pouvez-vous confirmer qu'aucun abattage d'arbres n'est prévu en zone "EBC" ?</p> <p>Question n° 2 : Si il devait y avoir quelques abattages exceptionnels, merci d'en expliquer les raisons et préciser si cela rentre dans le cadre de la loi de soumettre à déclaration préalable (DP) les coupes et abattages d'arbres au sein de ces espaces boisés classés et d'indiquer les mesures ERC qui devront être mises en place. Quelles sont les N° de parcelles concernées sur Saint-Martin-de-Boscherville, Hénouville et Quevillon ?</p> <p>Question n° 3 : Merci d'indiquer s'il existe des règles spécifiques à la Métropole de Rouen concernant les abattages d'arbres (EBC ou zone non classée en ce qui concerne les autorisations de coupe d'arbres).</p>
	<p><u>Réponse du responsable du projet aux deux questions posées par la commissaire enquêtrice</u></p> <p><u>Réponse n° 1</u> L'alignement composé de 32 peupliers ne fait pas partie d'un Espace Boisé Classé mais il est identifié au PLUi comme une haie protégée. Le règlement indique : Tout arrachage d'une haie ou d'une portion du linéaire de haie est interdit sauf exception dûment justifiée pour les seuls motifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Raison phytosanitaire ou de sécurité publique ; ● Création d'un accès à une unité foncière, respectant les dimensions édictées au présent règlement.,

	<p>L'alignement de 32 peupliers étant situé à une distance suffisante de la murette existante en tête de berge pour permettre la réalisation de la voie verte, il n'est pas envisagé d'abattre les arbres de cet alignement. Une localisation des systèmes racinaires sera effectuée pour déterminer les moyens et les matériaux à mettre en œuvre afin d'éviter tout endommagement. Ces investigations ne pourront être réalisées qu'après avoir obtenu la maîtrise foncière sur ce linéaire.</p> <p>S'agissant des espaces boisés classés (EBC), le projet est compatible avec les protections inscrites au PLUi. Le tracé traverse ponctuellement des EBC et des haies classées, mais en empruntant des cheminements déjà existants. La création de la voie verte ne nécessite donc pas de coupes ni d'abattages d'arbres dans ces périmètres protégés. Une mise en compatibilité avec le PLUi ne serait requise qu'en cas d'interventions directes sur les arbres, ce qui n'est pas prévu à ce stade. Le projet respecte ainsi l'intégrité des EBC traversés.</p> <p><u>Réponse n°2</u></p> <p>Si des abattages ponctuels devaient être rendus nécessaires, il ne serait possible que pour raison phytosanitaire ou de sécurité publique. Leur abattage serait strictement encadré par la réglementation en vigueur et serait ainsi soumis à déclaration préalable (DP). Cependant, à ce jour, aucun abattage d'arbre n'est prévu au sein des zones classées en EBC.</p> <p>Tout abattage fait l'objet d'une compensation déterminée par la valeur VIE de l'arbre abattu, évaluée par barème (www.baremedelarbre.fr)</p> <p>Les zones classées en EBC traversées par le projet se situent sur les communes de Saint Martin de Boscherville (Parcelles AK02, AH01 et AA12) et Hénouville (Parcelle AI01).</p> <p><u>Réponse n°3</u></p> <p>La Métropole Rouen Normandie a pris des engagements forts en termes de gestion du patrimoine boisé et arboré dans sa charte de la biodiversité 2021-2026. Ainsi, le patrimoine arboré représente un élément remarquable du territoire devant être préservé. Afin de s'assurer du respect de ses engagements, chaque abattage d'arbre doit faire l'objet d'une note présentant les raisons pour lesquels l'abattage serait rendu nécessaire et les mesures de compensation mises en œuvre afin d'en demander la validation par le maire de la commune concerné, le vice-président en charge du projet puis par le président de la Métropole Rouen Normandie.</p> <p>Le projet d'abattage d'arbre, s'il est validé par cette procédure interne fait ensuite l'objet d'une procédure de déclaration préalable.</p>
	<p><u>Note de la commissaire enquêtrice :</u></p> <p>Merci pour tous ces éclaircissements notamment sur les réglementations en vigueur qui devraient rassurer un grand nombre de contributeurs.</p>
<p><u>1 question</u></p>	<p><u>CHASSE/SÉCURITÉ/VIGILANCE</u></p>

	<p><u>La chasse est un loisir encadré.</u></p> <p>Il semble qu'il n'est pas interdit de chasser à proximité d'une voie verte à condition notamment d'appliquer "une disposition importante" : l'angle de 30° qui est l'angle minimum qui permet de limiter les ricochets. Le chasseur est tenu de prendre la voie verte comme danger potentiel dans ce cas.</p> <p>(Angle de 30° : de son poste, le chasseur doit faire cinq pas en direction du danger puis trois à 90° afin de matérialiser la limite dans la direction de laquelle il ne doit ni viser, ni tirer. Une fois le jalon posé, il retourne à son poste d'où il doit voir le repère).</p> <p>En certains endroits, suivant les périodes de l'année, il faut donc cohabiter.</p> <p>Les promeneurs doivent donc, eux aussi, s'adapter à leur environnement, notamment avec le développement des voies vertes, souvent aménagées sur les chemins de halage, des canaux et rivières, d'anciennes voies ferrées désaffectées ou proches de routes forestières pouvant se trouver dans des zones de chasse.</p> <p><u>A cet effet, des suggestions sont émises par l'association française de randonnée :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Marcher sur les sentiers, dans les endroits fréquentés par les randonneurs, de préférence en milieu dégagé, en évitant l'aube et le crépuscule qui sont des périodes propices à la chasse ; ❖ Etre audible et visible, avec des vêtements aux couleurs vives, pourquoi pas un gilet jaune (au moins sur le sac - il n'est aucunement obligatoire), une clochette ou un sifflet pour vous signaler en cas de danger. <p>Il pourrait donc être intéressant que la Métropole de Rouen Normandie, au titre de prévention supplémentaire, installe une signalétique pérenne pour l'information des usagers de la voie verte pouvant aussi reprendre certains des conseils émis ci-dessus.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><u>Question/Suggestion :</u></p> <p>Afin de <u>faciliter cette cohabitation et en termes de sécurité</u>, est-il prévu par la Métropole Rouen Normandie, sur les secteurs réglementés de chasse qui croisent la voie verte de l'axe Saint-Pierre-de-Manneville/Duclair, <u>de sécuriser ses segments en installant une signalétique préventive et pérenne de signalement de "zone de chasse"</u>, comme celle déjà prévue pour le passage d'engins agricoles.</p> </div>
	<p>Réponse du responsable du projet à la question/suggestion de la commissaire enquêtrice</p> <p>Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un panneau de type Relais Information Service (RIS) sur chaque territoire de chasse de l'ARCDPF intercepté par le tracé de l'aménagement, dans un objectif de pédagogie sur la thématique de la gestion cynégétique et des mesures de sécurité associées.</p>

4 - PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

A l'issue de l'enquête publique, après récupération de l'ensemble des registres (DUP + Parcellaire) déposés dans les mairies concernées et avoir relevé le contenu des contributions déposées sur la plateforme numérique, sur la messagerie dédiée et des différents courriers adressés à la commissaire enquêtrice, je suis en mesure d'établir le présent constat relatif aux observations enregistrées durant le temps de cette enquête.

Les registres de permanences sont envoyés ensuite par lettre recommandée avec accusé de réception à la Préfecture de Seine-Maritime - service de l'utilité publique -.

Contributions déposées

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	Mairies	Nombre de contributions	Nombre observations
Registre numérique		477	539
Registre papier	N° 1 - Duclair	5	7
	N° 2 - Saint-Martin-de-Boscherville	2	2
	N° 3 - Saint-Pierre-de-Varengville	1	1
	N° 4 - Saint-Pierre-de-Manneville	4	4
	TOTAL	489	553
ENQUÊTE PARCELLAIRE			
Registre numérique		4	6
Registres papier	N° 1 - Duclair	6	6
	N° 2 - Saint-Martin-de-Boscherville	0	0
	N° 3 - Saint-Pierre-de-Varengville	0	0
	N° 4 - Saint-Pierre-de-Manneville	0	0
Total des contributions DUP		489	553
Total des contributions Parcellaire		10	12
Contributions collectivités (DUP+Parcellaire)		5	8
Contributions commissaire enquêtrice		3	3
TOTAL GENERAL		507	576

Conformément à la réglementation et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, j'ai dressé le

procès-verbal de synthèse des observations qui a été remis le 13 Octobre 2025 à la Métropole de Rouen Normandie - responsable du projet - représentée par M. Simon PARMENTIER.

Ce document de 150 pages reprend les contributions et nombreuses observations et/ou propositions recueillies au cours de l'enquête public, en les présentant soit individuellement (avec demandes de réponses individuelles au responsable du projet), soit par thèmes du fait de la similitude des propos (avec demandes de réponse sur le thème au responsable du projet).

Cette remise du PV de synthèse a fait l'objet d'une réunion de travail qui a permis d'échanger et de commenter certains points. M. Philippe GIRAULT était également présent.

J'ai rappelé au responsable du projet qu'il disposait d'un délai de 15 jours pour établir son mémoire en réponse, soit jusqu'au 27 Octobre 2025.

5 - MEMOIRE EN REPONSE DU RESPONSABLE DU PROJET

Le 24 Octobre 2025, le responsable du projet, représenté par M. Simon PARMENTIER, m'a transmis par mail son mémoire en réponse.

Ce document de 76 pages est très complet, et comporte des réponses très précises aux observations émises. Il me permet de disposer d'éléments et d'informations complémentaires, suffisants pour rédiger mes Conclusions motivées et formuler mon avis sur le projet - partie 2 de mon rapport en ce qui concerne la demande de Déclaration d'Utilité Publique - et - partie 3 concernant le Procès-verbal de l'opération et Avis sur l'emprise parcellaire totale.

Rapport rédigé le 30 octobre 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Martine HEDOU', written over a light blue rectangular background.

Martine HEDOU
Commissaire enquêtrice

Conformément à l'arrêté préfectoral du 25 Juillet 2025, je transmets :

- ❖ un exemplaire de ce rapport comprenant 3 parties à :
 - Monsieur le Préfet de la Seine-Maritime,
 - par voie dématérialisée - plateforme MELANISSIMO
- ❖ Monsieur le Président du Tribunal administratif de Rouen.
 - par voie dématérialisée - Plateforme du tribunal administratif
<https://francetransfert.numerique.gouv.fr>

PJ des annexes par lien car documents trop volumineux - transmission également sur les plateformes avec les trois parties du rapport indiquées ci-dessus.

[EP/E25000031/76 - PV Synthèse Voie Verte VF/08/10/2025](#)
[Mémoire en réponse PV de Synthèse des observations V1.pdf](#)

Les registres de permanences sont envoyés ensuite par lettre recommandée avec accusé de réception à la Préfecture de Seine-Maritime - service de l'utilité publique.

