

Question 94

La question posée comporte 2 parties :

- l'une relative au champ d'application de la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 aux aménagements routiers
- l'autre relative au champ d'application de la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 aux projets qui n'entraînent pas une augmentation du trafic de plus de 10% du trafic existant.

Champ d'application de la note méthodologique accompagnant la circulaire du 25 février 2005 aux aménagements routiers :

La note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières, annexe de la circulaire interministérielle Équipement / Santé / Écologie du 25 février 2005, fixe le cadre méthodologique de référence pour réaliser le volet air et santé de l'étude d'impact d'un projet d'infrastructure routière. Elle s'applique à l'ensemble des aménagements routiers, qu'il s'agisse des projets nouveaux ou d'aménagements sur place (aménagements d'une voirie existante), contrairement à la précédente note méthodologique de juin 2001 qui les distinguait.

L'évaluation de l'application de cette note méthodologique est prévue à l'issue d'une période expérimentale de trois ans, afin de rendre compte des difficultés rencontrées et de proposer des pistes d'amélioration à même de faciliter son application.

En effet, dans la version actuelle de la circulaire du 25 février 2005, la même méthodologie est utilisée pour étudier les effets de tous les projets routiers, aménagement neuf ou aménagement sur place, quelle que soit l'importance de leurs impacts. Cette exigence peut conduire à mener des études très lourdes et dont la pertinence est discutable eu égard aux enjeux et à la fiabilité des résultats obtenus selon le cas étudié.

Une étude a donc été demandée au CETE de Lyon sur « l'adaptation éventuelle du niveau des études AIR et SANTE dans le cadre des aménagements sur place ».

Les données qui suivent sont issues de ce travail et seront prises en compte lors de l'évaluation de l'application de la note méthodologique.

Propositions d'adaptation du CERTU issues de l'étude réalisée par le CETE de Lyon :

L'objectif de l'étude menée par le CETE de Lyon était d'évaluer les effets potentiels de tels aménagements et de définir des critères qui permettront de proposer une adaptation du niveau d'étude aux enjeux.

Une réflexion a donc été menée sur les possibilités d'adaptation du niveau d'étude et les critères à prendre en compte selon le type d'aménagement sur place. Cette réflexion a permis de proposer des adaptations du niveau d'étude ont été proposées qui peuvent conduire, le cas échéant, au maintien, au renforcement ou à la diminution des exigences de la circulaire du 25 février 2005.

En effet, la réalisation d'un aménagement sur place peut conduire à la modification d'un ou plusieurs paramètres « routiers », et donc à générer des impacts très différents associés à ces modifications (impacts sur les conditions d'émissions et sur les conditions de dispersion).

Exemples de paramètres routiers pouvant être modifiés suite à la réalisation d'un aménagement sur place :

- Le volume de trafic
- La dynamique du trafic : vitesse, condition de trafic (fluide, saturé, stop and go), % PL,
- La répartition spatiale des sources,
- Les obstacles : mur anti-bruit, paroi de tunnel, paroi dans un carrefour dénivelé...

Le type d'aménagement sur place a donc été retenu comme critère d'adaptation de la circulaire.

Lors de la réalisation de l'étude, la possibilité de quantifier ou non leurs impacts grâce aux outils actuellement disponibles et utilisés par les bureaux d'études a été étudiée pour chaque type d'aménagement. La quantification de ces impacts a permis de montrer qu'en-dessous d'une modification du flux de trafic de 10% (augmentation ou diminution), il n'y a pas de « modification significative » et ce critère a donc été également retenu comme critère d'adaptation de la circulaire.

Le tableau qui suit synthétise les propositions d'adaptation de la circulaire issues de cette étude pour chacun des aménagements en fonction de la modification des flux de trafic induits.

Aménagement	Type	Propositions		
Élargissement	Bande cyclable	Pas d'étude		
	Voies existantes	Pas d'étude		
	Création de voies	Niveau d'étude défini par la note méthodologique (niveau conservé si augmentation de trafic > 10%)	Augmentation de trafic comprise entre 0 et 10%	Stagnation des niveaux de trafic
		Niveau I	Niveau II	Niveau III (avec état initial)
		Niveau II	Niveau III (avec état initial)	Niveau III (avec état initial)
		Niveau III	Niveau III (avec état initial)	Niveau IV
Niveau IV	Niveau IV	Niveau IV		
Modification d'affectation des voies	Réaffectation des voies selon la direction	Voir création de voies		
	Voie tous véhicules → voie véhicules lents	Pas d'étude		
	Voie tout véhicule (ou BAU) → voie TC	Respect de la note méthodologique si augmentation de trafic de + de 10%	Sinon pas d'étude	
Carrefour	Giratoire, Grand carrefour	Niveau d'étude défini par la note méthodologique	Niveau d'étude proposé	
		Niveau I	Niveau II (sauf si augmentation trafic > 10%)	
		Niveau II, III et IV	Pas d'adaptation	
Protection acoustique	Écran anti-bruit, merlon	Niveau d'étude défini par la note méthodologique	Niveau d'étude proposé	
		Niveau I et II	Niveau III (avec état initial)	
		Niveau III	Niveau IV	
Barrière de péage	Création lors de la réalisation du projet	Pas d'adaptation		
	Création après mise en service et augmentation trafic > 10%	Pas d'adaptation		
	Création après mise en service et augmentation trafic < 10% ou redimensionnement avec trafic stable	Niveau d'étude défini par la note méthodologique	Niveau d'étude proposé	
		Niveau I	Niveau II	
Niveau II, III et IV	Pas d'adaptation			
Aire de services	Création, réaménagement	À étudier plus précisément		
Mise en tranchée couverte		Pas d'adaptation		

Champ d'application de la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 aux projets qui n'entraînent pas une augmentation du trafic de plus de 10% du trafic existant :

Il convient de se référer au paragraphe 2.1.1. de la note méthodologique : « le domaine d'étude est composé du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10% du fait de la réalisation du projet [...]. Cette définition du domaine d'étude reste toutefois indicative. Notamment, pour les parties du réseau routier subissant une variation inférieure à 10 % des flux de trafic, il appartient au chef de projet et au responsable de l'étude d'apprécier si les conditions locales (niveau de pollution, configuration du bâti, nature du trafic, sensibilités particulières des populations,...) justifient leur prise en compte».

La note méthodologique s'applique donc dans tous les cas à minima sur le périmètre de l'aménagement routier. Dès lors que l'aménagement routier entraîne une augmentation significative du trafic au-delà de son strict périmètre, le domaine d'étude pris en compte pour l'application de la note méthodologique y est étendu. L'« augmentation significative du trafic » se définit par une augmentation du trafic mesurable c'est-à-dire supérieure à 10% du trafic existant.

Informations relatives aux aménagements routiers dits « de couverture », tunnels et tranchées couvertes :

Les éléments qui suivent ont été proposés par le CETU (Centre d'Etudes des Tunnels)

Les spécificités des tunnels doivent être intégrées au stade de l'APS et les points de rejets spécifiques identifiés. Ils peuvent donc être étudiés et faire l'objet, pour des études de type I, d'une évaluation des risques sanitaires.

Les points de rejets du tunnel sont généralement limités aux têtes (entrée et sortie du tunnel) qui rejettent des polluants en exploitation normale. Dans de rares cas, il peut y avoir des points de rejets complémentaires pour "soulager" les têtes. La mise en tranchée couverte conduit parfois à adopter une vitesse réglementaire autre que celle qui était pratiquée à l'air libre. Autrement dit, la mise en place d'une couverture sur un tracé existant peut avoir un effet sur les émissions par modification des vitesses réglementaires.

L'intégration de ces éléments dans le dossier d'étude d'impact permet de soumettre à l'avis du public un projet très proche du projet réalisé et d'un point de vue juridique de disposer d'une DUP en conformité avec le projet finalement réalisé.

Remarque : les cheminées pour l'évacuation des fumées en cas d'incendie sont elles aussi identifiées au stade de l'APS. En revanche, elles ne font pas nécessairement l'objet d'études sanitaires au stade de l'APS dans la mesure où elles ne fonctionnent qu'en situation accidentelle.