

Délégation Départementale du Lot-et-Garonne

Agen, le 26 NOV. 2021

Pôle Santé Publique et Environnementale

Le Directeur de la Délégation Territoriale,

Affaire suivie par : Mme Marchand

Tél. : 09 69 37 00 33

Mèl. : ars-dd47-pole-sante-pub-env@ars.sante.fr

à

Délégation Départementale des Territoires du Lot-et-Garonne
Service Environnement
1722 Avenue de Colmar
47000 Agen

A l'attention de Caroline SASTRE

Objet : Consultation sur une demande d'autorisation environnementale relatif au projet routier de déviation de la RN21, situé sur les communes de la Croix Blanche, Monbalen, Castella et Saint Antoine de Ficalba.

Par courriel en date du 8 octobre dernier, vous m'avez transmis pour avis le dossier mentionné en objet. Suite à l'enquête préalable d'utilité publique en novembre 2014, l'opération d'aménagement de la RN21 sur la section La Croix-Blanche – Monbalen a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 29 mai 2015. Dans ce cadre, l'ARS a été consultée et a émis un avis le 2 juillet 2013. La déclaration d'utilité publique a été prorogée par arrêté préfectoral le 19/05/2020 pour une durée de 5 ans à compter du 29/05/2020, soit jusqu'au 29/05/2025.

Trois variantes ont été soumises à la concertation publique. L'option d'un tracé neuf, dit variante B, nommée aussi dans l'étude variante 2 optimisée a été retenue et proposée à l'enquête publique.

La RN 21 supporte un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules. Le 30 août 2018, le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'État et les cartes de bruit relatives aux tronçons de la route nationale RN21 ont été approuvées par le Préfet.

Concernant les risques sanitaires, dans le cadre de la présente consultation comportant une actualisation de l'étude d'impact, une autorisation loi sur l'eau et une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats, ce dossier appelle les remarques suivantes :

Impact sonore du projet :

Dans son avis du 2 juillet 2013 l'ARS relevait :

- 14 habitations situées à proximité immédiate de la RN21 étaient en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée avec un niveau sonore supérieur à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit.
- conformément à l'article 3 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, la contribution sonore après travaux ne devait pas être supérieure à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit.
- l'absence de mesure compensatoire proposée dans l'étude d'impact.

L'avis de l'AE du 13 novembre 2013 demandait de réexaminer les performances à atteindre en matière de réduction du bruit sur les immeubles voisins de la RN21 et, le cas échéant, d'adapter le projet pour atteindre ces performances.

Le maître d'ouvrage propose une actualisation de l'étude acoustique afin de caractériser l'ambiance sonore préexistante du site, objet de la présente demande d'autorisation environnementale (DAE). L'étude du projet est



limitée à trois sous-sections. Les secteurs Croix Blanche Sud et Nord délimités dans l'étude d'impact initiale ne sont pas comprises dans les sections pour lesquelles l'étude acoustique a été actualisée alors que la modélisation initiale identifiait deux habitations en ambiance sonore non modérée (R9 et R38).

- L'étude acoustique ne porte pas sur l'intégralité du projet présenté dans l'étude d'impact initiale. Il aurait été souhaitable d'intégrer l'intégralité du projet dans la présente actualisation.

L'actualisation de l'étude d'impact sur le volet acoustique de septembre 2021 a été réalisée en s'appuyant sur une campagne de mesure effectuée du mardi 30 mars 2021 au jeudi 1^{er} avril 2021.

Il est à noter que ces mesures ont été réalisées dans un contexte très particulier entre deux périodes de confinement (décret n° 2021-384 du 2 avril 2021 modifiant les décrets n° 2020-1262 du 16 octobre 2020 et n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire).

- Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, le pétitionnaire devra justifier que la période de mesure est représentative du trafic normalement attendu afin de consolider les projections et limiter les incertitudes des modélisations.

Je note que les valeurs de trafic moyen journalier annuel (TMJA) assorties des débits spécifiques de poids lourds sont fournies dans les fiches de mesures, que la situation actuelle est comparée à la situation future à 20 ans avec projet, que sur le plan opérationnel les normes NF S 31-085 et NF S 31 -110 ont été utilisées dans le respect des dispositions réglementaires.

Pour chaque sous-section, plusieurs modélisations des niveaux sonores ont été réalisées selon les situations suivantes présentées dans l'étude :

- en situation actuelle (2019) pour permettre de définir le type d'ambiance sonore préexistante ;
 - la situation de référence (2043) correspondante à un horizon de 20 ans après la mise en service du projet (prévue en 2023) en l'absence de réalisation du projet ;
 - la situation de projet correspond à un horizon de 20 ans après la mise en service du projet (prévue en 2023) avec le projet routier réalisé.
- Pour une meilleure compréhension du public, l'étude mentionne des libellés tels que « E0 », « situation de référence », qui pourraient être explicités respectivement par « situation actuelle 2019 » et « situation future à 20 ans sans projet ou situation future à 20 ans en l'absence de modification » conformément aux recommandations de l'Autorité Environnementale dans l'avis n°Ae 2015-N-02.

Conformément à l'arrêté du 5 mars 1995, une zone d'ambiance sonore modérée se définit par un bruit ambiant préexistant inférieur à 65 dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit. L'étude modélise, à partir des mesures réalisées et recalées sur le trafic long terme, le niveau sonore des 8 points fixes de mesure et conclut à un niveau non modéré de jour (70 dB(A)) et de nuit (65 dB(A)) pour le point fixe de mesure PF6.

- Pour une meilleure compréhension du public, il aurait été pertinent de faire apparaître sur la figure 5 en sus des points fixes, les sous-sections et les récepteurs.

Selon les récepteurs et les sous-sections, l'étude propose :

- une analyse projet neuf : sous-section 1 (récepteurs 1 à 67) ;
- analyses projet neuf et modification significative : sous-sections 1 (récepteurs 68 à 73) et 2 (récepteurs 73 à 81) ;
- analyse modification significative : sous-section 3 (récepteurs 135 à 160).

A noter que pour les sous-sections 2 et 3 : bien que les travaux prévus dans ces secteurs ne relèvent pas d'une transformation significative, c'est ce cadre réglementaire qui est pris en compte pour tenir compte de la sensibilité des secteurs traversés et des enjeux environnementaux.

L'analyse projet neuf fournie par l'étude met en évidence, un dépassement des objectifs réglementaires de jour pour la contribution de l'infrastructure nouvelle, au récepteur n°30 (65,8 dB(A) de jour et 59 dB(A) de nuit).



Excepté le récepteur 30, l'étude conclut, que quelle que soit la période considérée, la sous section, le type d'analyse réglementaire réalisée (projet ou la modification), à l'absence de :

- dépassement des objectifs réglementaires (tracé neuf) ;
- d'augmentation des niveaux sonores supérieurs aux valeurs initiales engendrant des dépassements de seuil (modification).

- conformément à la circulaire du 12 décembre 1997, le pétitionnaire devra :
- confirmer et indiquer dans l'étude qu'il a pris les hypothèses hautes de croissance du trafic ;
 - revoir la figure 9 choisie dans la section 5.2.3.3. qui ne correspond pas au libellé et au commentaire se référant aux bâtiments dont les niveaux sonores augmentent. Il aurait été pertinent d'illustrer avec l'exemple des récepteurs 147, 148, 149, 154, 155, 156 ;
 - ajouter un rappel des critères réglementaires et libellés des différentes colonnes (à terme sans modification et à terme après modification) dans les tableaux de l'annexe 3, ce qui faciliterait la compréhension du public ;
 - expliciter les situations dans lesquelles sont mentionnées des dépassements de seuils, l'annexe 3, tableau « état projet ; sous-section 3 ».

Je note que les cartes de bruits isophones illustrent les sous-sections comparant la situation future avec projet et la situation actuelle. Dans un esprit de bonne information du public, il serait souhaitable de rappeler les définitions des libellés (états : initial, référence, projet, projet seul, contribution de l'infrastructure).

Concernant le dimensionnement des protections acoustiques, l'étude identifie un seul récepteur, le n° 30. L'étude précise que ce bâtiment fait l'objet d'une procédure d'acquisition. Dans le cas où il ne serait pas acquis, l'étude mentionne en conclusion qu'une protection en facade ou par écran acoustique serait réalisée.

- En cas de non acquisition du bien, le pétitionnaire devra recourir à une protection phonique à la source (mur anti-bruit, merlons). En effet, conformément au décret 95-22, au point 1.3 de la circulaire du 12 décembre 1997 et de la doctrine « éviter, réduire et compenser » il est important de traiter l'impact le plus en amont possible et privilégier le traitement phonique à la source. Dans tous les cas, l'isolement acoustique devra être défini et mesuré conformément à la norme NF S 31-057 conformément à l'article 5 de l'arrêté du 5 mai 1995. Il convient de rappeler que l'isolation en facade n'est pas une réponse satisfaisante car elle oblige à vivre fenêtres fermées et n'agit que sur le bruit à l'intérieur. De plus, ces dispositifs peuvent générer des désordres liés à un défaut de ventilation et un accroissement de l'humidité et ainsi dégrader la qualité de l'air intérieur.
- Conformément aux articles 5 et 11 de la circulaire citée supra, le pétitionnaire devra mettre en place des mesurages de bruit postérieurement à la réalisation du projet afin de vérifier que les prévisions sont tenues, y compris pour les sous-sections dont l'étude a montré qu'aucune protection n'est nécessaire ainsi que pour les sous-sections déjà construites n'ayant pas fait l'objet de la présente actualisation (cf supra). Le cas échéant, en cas de non respect des obligations, le pétitionnaire devra y remédier dans les meilleurs délais.
- Conformément à l'article 8 du décret 95-022, lors de l'ouverture du chantier, les dispositions prises pour limiter le bruit devront faire l'objet d'une information préalable auprès du préfet, des élus et de la population.

Selon les lignes directrices de l'OMS, il est recommandé fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) Lden, car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé. En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, il est recommandé fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier nocturne à moins de 45 dB Lnight, car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. Ces deux recommandations sont classées en catégorie forte par l'OMS.

A noter que 12 récepteurs à la sous-section 1, 4 à la sous-section 2 et 27 sur les 30 de la sous-section 3 sont supérieurs à ces seuils tout en étant conformes aux exigences réglementaires.

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 citée dans l'étude a été modifiée par la Directive 2020/367 qui propose une révision des méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement sur la base d'indicateurs Lden et Lnight construits à partir de leurs composants (Lday, Levening, Lnight et la



durée de la nuit de L_{night} en heures). L_{den} et L_n sont utilisés pour la prise en compte des effets nuisibles potentiels sur la santé (cardiopathie ischémique (CPI), forte gêne ou high annoyance (HA) et fortes perturbations du sommeil ou high sleep disturbance (HSD) au moyen de calculs de risques relatifs et de risques absolus.

- Lorsque les dispositions de cette directive seront transposées en droit français, il conviendra, si cela s'avère pertinent, de procéder à l'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement.

Qualité de l'air :

L'étude d'impact de 2014 n'a pas fait l'objet d'une actualisation.

Lutte contre l'ambrosie :

Conformément à l'arrêté préfectoral n°47 2019 03 12 002 relatif aux modalités de surveillance, de prévention et de lutte contre l'ambrosie : Il convient de prévoir une clause « ambrosie » dans le cahier des clauses techniques particulières (CCTP) du marché de travaux, de sensibiliser le personnel du chantier, de vérifier que le matériel et les intrants ne contiennent pas de semences d'ambrosie, de signaler la présence d'ambrosie sur la plateforme ambrosie <https://www.signalement-ambrosie.fr/>, de la détruire en veillant à ne pas la disséminer.

Sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des remarques énoncées ci-dessus, j'émet un avis favorable à cette demande d'autorisation environnementale.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

P/Le Directeur de la Délégation Départementale,
La Responsable du Pôle Santé Publique et Environnementale,



Anne-Marie LEVET

