Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 22 juillet 2020

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/20/417

Courriel : ae.cgedd@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Projet de création d'une voie de tourne à droite directe entre le périphérique de Nantes (RN 844) et la RN 444 (44)
Recours à l'encontre de la décision d'examen au cas par cas n° F–052–20–C-0040 du 5 mai 2020 de l'Autorité environnementale

Par courrier reçu le 3 juillet 2020, vous avez adressé à l'Ae un recours à l'encontre de la décision n° F–052–20–C-0040 du 5 mai 2020 portant sur la création d'une voie de tourne à droite directe entre le périphérique de Nantes (RN 844) et la RN 444 (44).

La décision de soumission susmentionnée considère que :

- en absence de variantes au stade d'une demande d'examen au cas par cas, il n'est pas démontré que la solution retenue minimise, voire réduise les différents types d'impacts, notamment sur la santé humaine du fait de la pollution de l'air et du bruit, ainsi qu'en termes d'émissions de gaz à effet de serre, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle plus large du nord-ouest de l'agglomération de Nantes,
- le projet n'indique pas comment il contribue aux possibilités de développement de modes de transport alternatifs (transports en commun, covoiturage, modes actifs) et réduit ainsi les impacts, notamment en matière de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre,
- le projet constitue une nouvelle source de bruit plus proche du bâti existant, même si celui-ci ne concerne au plus près qu'un bâtiment tertiaire, et ne mentionne aucune mesure pour réduire le bruit à sa source, l'ambiance sonore préexistante n'étant pas déterminée et les éléments fournis ne permettant pas de s'assurer que la réglementation est respectée pour les bureaux,
- le dossier ne mentionne aucune information concernant la gestion des eaux pluviales, que ce soit dans l'état initial ou dans l'état projet et n'explicite pas le devenir des déblais de terrassement,

il n'est pas possible de considérer les impacts résiduels du projet comme non significatifs.

À l'appui de votre recours, vous adressez à l'Ae un « complément d'information » du 3 juillet 2020, un « avis acoustique » du CEREMA de juin 2020 et un courrier de la direction départementale des territoires du 2 juillet 2020.

Monsieur le Préfet de Loire-Atlantique
6, quai Ceineray
44 000 Nantes

Autorité environnementale

1 – Étude des variantes

Le dossier complémentaire rappelle l'objectif premier qui est de réduire l'accidentalité et fournit plusieurs arguments complémentaires qui ne figuraient pas au dossier initial. En particulier, le nombre d'accidents a significativement augmenté depuis deux ans, mais le nombre d'accidents avec blessés ne connaît pas d'évolution marquée.

Il indique qu'une variante consistant à *« faciliter l'insertion des véhicules sur le giratoire »* pour *« décongestionner la bretelle »* a été testée en vraie grandeur en 2018. Selon le dossier, cette variante n'aurait pas été concluante, en ce qu'elle n'aurait pas contribué à résoudre le problème de congestion. L'Ae note néanmoins que l'ensemble des documents ne démontre pas en quoi l'option proposée améliorera la fluidité du trafic et réduira l'accidentalité dans l'ensemble du secteur. La part de l'accès au centre commercial dans la congestion n'est en particulier pas décrite. Par ailleurs, l'augmentation de vitesse induit généralement celle de l'accidentalité routière et de sa gravité. Les effets environnementaux des variantes ne sont pas comparés.

2. Gestion des eaux pluviales

S'agissant de la gestion des eaux pluviales, le dossier complémentaire inclut un courrier des services de police de l'eau qui indique que *« les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques [de l'opération seront] peu significatifs par rapport aux aménagements existants au regard de la surface imperméabilisée (2 800 m²) et du secteur impacté (terrain remblayé) »*. Ils concluent que la nouvelle voirie *« n'est pas soumise à un dossier loi sur l'eau ou à prescriptions particulières* ». Le dossier complémentaire précise qu'aucun aménagement particulier de traitement des eaux pluviales n'est prévu dans l'opération.

Si cette position atteste du caractère non significatif des incidences du projet sur les milieux aquatiques, le dossier complémentaire renvoie les eaux pluviales dans l'exutoire en aval sans vérifier que l'exutoire du système de collecte des eaux de ruissellement dans lequel s'inscrit l'opération est en capacité de recevoir ces eaux supplémentaires, ni que les caractéristiques géométriques de l'opération permettent de connecter de manière fonctionnelle le réseau de collecte des eaux pluviales de l'opération au système d'assainissement routier existant.

3 – Devenir des déblais

S'agissant du devenir des matériaux de déblais de l'opération, le dossier complémentaire précise qu'une partie de ces matériaux rocheux sera réemployée par l'entreprise de travaux sur d'autres chantiers ou qu'elle les revendra à des carriers, l'autre partie (3 000 m^3) étant *« réutilisée sur site pour réaliser un merlon acoustique et des modelés de terrains arborés sur l'emprise restante ».* Pour les matériaux devant être régalés sur place, l'Ae prend note de l'engagement de réaliser un merlon acoustique destiné à atténuer les nuisances sonores, son efficacité restant à évaluer avec précision. Au regard des faibles volumes en jeu, l'Ae prend acte de cette réponse, en dépit de son caractère encore imprécis.

4 – Bruit

Le dossier complémentaire indique que le bâtiment tertiaire a été construit après le classement sonore de l'infrastructure routière existante et que, s'appuyant sur une note du Cerema, la contribution acoustique de l'opération serait inférieure à 1 dB(A). Il précise par ailleurs que les habitations du secteur ont toutes été démolies.

Cette note, à dire d'expert, prend la précaution de souligner qu'*« en l'absence de mesure de niveaux acoustiques actuels et de modélisation acoustique, il est difficile de prévoir avec précision l'impact acoustique de cette nouvelle bretelle sur l'environnement ».* Elle rappelle que l'ambiance sonore initiale est non modérée et que, pour les bureaux, le niveau de bruit ne doit pas être augmenté par rapport à la situation initiale. La note évalue à environ 0,7 dB(A) l'augmentation du niveau sonore pour l'immeuble de bureaux. Le dossier complémentaire prévoit le merlon acoustique évoqué ci-avant ainsi que la réalisation de mesures acoustiques avant et après les travaux.

5 – Pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre et transport alternatif

Le dossier rappelle que la réalisation du shunt vise à désengorger la bretelle de sortie du périphérique qui débouche sur un giratoire. Il rappelle le caractère localisé de l'opération.

S'agissant de la qualité de l'air, le dossier fait référence à une étude de simulation de l'impact des aménagements urbains sur la qualité de l'air de 2008 de l'Observatoire de la qualité de l'air en région Centre (Lig'Air) ainsi que sur les conclusions d'une expérimentation conduite sur la rocade de Rennes en 2015-2016, selon lesquelles :

- *« « quelles que soient la typologie de la rue et les conditions météorologiques et pour un nombre de véhicules donné, les concentrations en NO2 décroissent lorsque la vitesse de circulation augmente dans la plage de vitesse de 10 à 50 km/h en milieu urbain »* (première source). Le dossier attribue cet effet au bénéfice d'une circulation fluide par rapport à la congestion à cette vitesse ;
- pour la diminution de la limitation de vitesse de 90 à 70 km/h sur la rocade de Rennes, *« les conclusions se sont avérées finalement contre-intuitives sur les portions de rocade où la vitesse a été réduite et sur lesquelles la pollution n'a pas diminué »* (seconde source), ce que le dossier explique par le report de trafic lié au caractère dissuasif d'une voie rapide présentant un différentiel de vitesse plus faible entre ses deux voies.

Le dossier fait enfin référence à une publication du Cerema de juin 2019 selon laquelle, à une vitesse moyenne aux alentours de 50 km/h à 80 km/h, les émissions de polluants d'un véhicule léger sont moins fortes que pour des vitesses plus faibles ou plus élevées. L'argumentaire se conclut par la nécessité de réduire la congestion pour améliorer la qualité de l'air.

En l'absence de données spécifiques au cas d'espèce, le caractère démonstratif de cet argumentaire reste limité. Aucun élément n'est apporté concernant les émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier indique enfin que l'opération *« s'inscrit pleinement dans une démarche plus globale en cours d'étude et de concertation entre l'État et les collectivités, dont au premier rang Nantes Métropole, visant à maîtriser la congestion sur les réseaux structurants de l'agglomération nantaise, à y réduire les nuisances sur la santé humaine et à développer d'autres pratiques de mobilité que la seule voiture »* ainsi que dans le plan de déplacement urbain (PDU) de la métropole. Au-delà du rappel de cette assertion, le dossier complémentaire ne prévoit pas de mesure qui concourt à ces objectifs, en particulier en termes de desserte du centre commercial par les transports en commun et les modes actifs.

L'Ae rappelle enfin que, pour tous ces enjeux, sa décision était également motivée par l'absence de caractérisation, même imprécise, de la situation initiale dégradée, la démarche d'évaluation environnementale ayant vocation à en tenir compte pour la définition de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation. Elle rappelle notamment que, selon l'article R. 122-3-1 IV du code de l'environnement, *« la décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas est motivée au regard des critères pertinents de l'annexe III de la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011 ainsi que des mesures et caractéristiques du projet, présentées par le maître d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine »*.

Au vu des réponses apportées, en dépit de leur incomplétude et de l'absence d'élément démontrant que le projet améliorera la fluidité et qu'il réduira l'accidentalité, l'Ae retire sa décision n° F-052-20-C-0040, considérant la forte probabilité que les incidences négatives pour l'environnement et la santé humaine liées à cet aménagement seul ne soient pas significatives.

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis. La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le Président de l'Autorité environnementale,

Philippe LEDENVIC