



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la sécurisation de la RN 88 sur les communes d'Albi et Lescure-d'Albigeois (81)

n°Ae : 2017-76

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 20 décembre 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la sécurisation de la RN 88 sur les communes d'Albi et Lescure-d'Albigeois (81).

Étaient présents et ont délibéré : Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, François Duval, François Letourneux, Gabriel Ullmann.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Tarn, le dossier ayant été reçu complet le 28 septembre 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Le maître d'ouvrage a sollicité la mise en œuvre de la procédure commune d'évaluation environnementale prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 2 octobre 2017 :

- le directeur général de l'agence régionale de Santé d'Occitanie et a pris en compte la réponse reçue le 5 octobre 2017,*
- le préfet du département du Tarn, et a pris en compte sa réponse du 13 novembre 2017.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 2 octobre 2017 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Occitanie.

Sur le rapport de Daniel Berthault et François Vauglin et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact 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 permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté concerne la sécurisation d'un tronçon de 3,2 km de la RN 88 dans un secteur périurbain des communes d'Albi et Lescure-d'Albigeois (81).

Il est placé sous la maîtrise d'ouvrage de la direction interdépartementale des routes sud-ouest (DIRSO) qui intervient également pour le compte du Département du Tarn, de la communauté d'agglomération de l'Albigeois et de la commune de Lescure-d'Albigeois.

En réponse à une route peu sécurisée et ayant connu de nombreux accidents avant l'installation de radars automatiques, les objectifs du projet sont de réorganiser les échanges en supprimant les accès directs depuis la RN 88 et de mettre en place des cheminements pour les modes actifs ainsi que des aménagements adaptés et sécurisés pour les transports en commun.

Pour l'Ae et au-delà de l'objectif de sécurisation routière, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, la qualité des eaux et la fonctionnalité des itinéraires proposés pour les modes actifs.

L'état initial, proportionné aux enjeux, devrait être précisé pour ce qui concerne le bruit en distinguant les habitations et les établissements sensibles des autres bâtiments, en précisant les valeurs atteintes de jour et de nuit.

Concernant les impacts du projet, l'Ae émet des recommandations visant à ce que :

- pour le bruit, soit présentée l'ensemble de la situation projetée de jour et de nuit, et soient traités l'ensemble des points noirs du bruit, qu'ils préexistent ou non ;
- pour la qualité des eaux, soient prévue l'intégralité du traitement des eaux de ruissellement sur la voirie et précisée la description de la mesure compensatoire envisagée au niveau du ruisseau de Coules ;
- pour les fonctionnalités des modes actifs, soient revus les aménagements cyclables envisagés afin d'offrir un itinéraire lisible, continu et sécurisé sur l'ensemble du projet.

L'ensemble des recommandations sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux pour l'environnement

1.1 Contexte

La direction interdépartementale des routes sud-ouest (DIRSO) présente la sécurisation de la RN 88 sur un tronçon de 3,2 km situé entre les giratoires de l'Arquipeyre et de l'Hermet dans un secteur périurbain des communes d'Albi et Lescure-d'Albigeois (81).

Du fait de difficultés de circulation et d'une accidentalité importante, cette opération est inscrite depuis 2000 au contrat de plan État-Région Midi-Pyrénées au titre du plan régional d'aménagements de sécurité (PRAS).

L'objectif principal du projet est donc de sécuriser l'axe routier en réorganisant les échanges, en supprimant tous les accès directs depuis la RN 88, et en assurant des cheminements pour les modes actifs (vélos et piétons notamment) et des aménagement adaptés et sécurisés pour les transports en commun. Il vise aussi à séparer les trafics de transit des dessertes locales.

Ce projet a été soumis à une concertation publique en 2015. Les résultats de cette concertation sont joints au dossier.

1.2 Présentation du projet et des aménagements

La RN 88 est composée de deux chaussées de deux voies unidirectionnelles, chacune séparées par un espace central dont la largeur varie de 2 mètres à 200 mètres, avec des pelouses, des habitations et des activités entre les voies. L'axe est jalonné de carrefours, certains aménagés en giratoires, et d'accès directs aux activités ou aux habitations, de part et d'autre des voies, y compris sur le terre-plein central. Les transports en commun (bus), les piétons et les cyclistes font partie des usagers du secteur.

Le dossier présente le projet et ses impacts selon deux parties, la première, du giratoire de l'Arquipeyre au giratoire de Gaillaguès, et la seconde, du giratoire de Gaillaguès au giratoire de l'Hermet. Néanmoins, certaines informations peuvent être manquantes dans l'une ou l'autre partie (par exemple, l'estimation de la consommation foncière ou des terrassements).

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de fournir les mêmes types d'informations sur les deux secteurs de travaux.

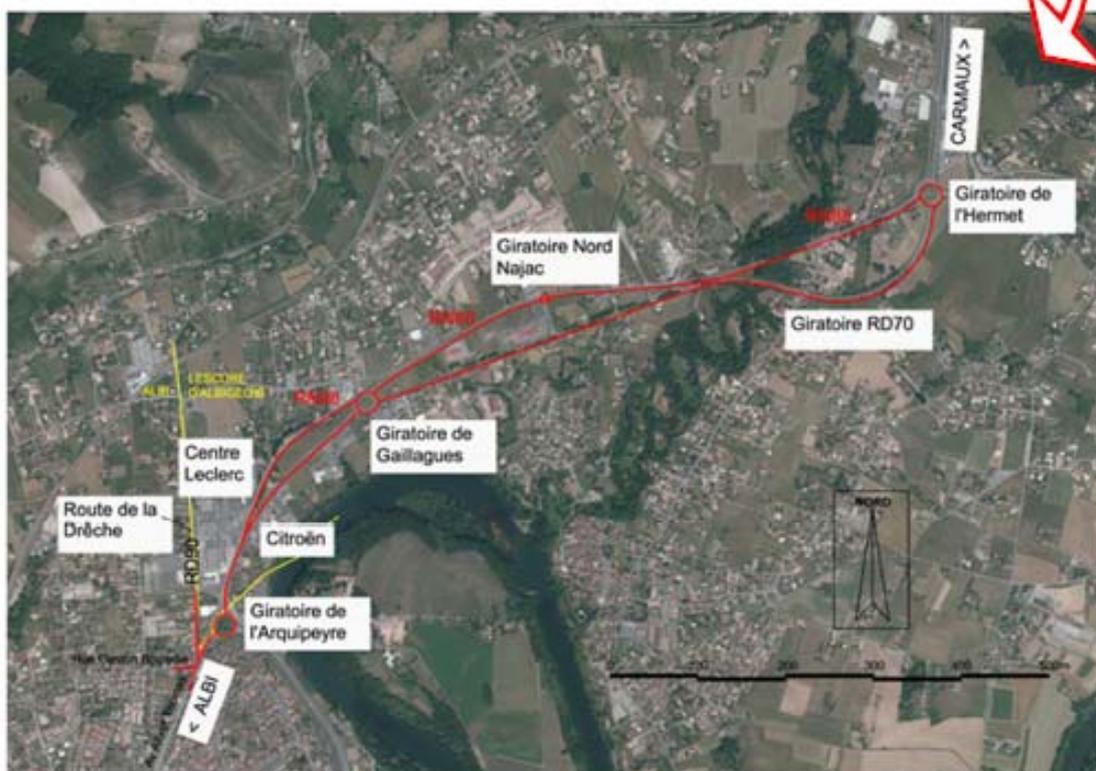


Figure 1 : localisation du projet (source : étude d'impact)

Une partie du projet a déjà été réalisée. Depuis 2010, dans le sens Albi-Carmaux, une voie de désenclavement dessert, à partir du giratoire de l'Arquipeyre, les maisons riveraines jusqu'au garage Citroën où une placette de retournement a été créée, et une contre-allée, entre le garage Citroën et le giratoire de Gaillaguès, dessert divers commerces (Jardiland, restaurants...) de la

zone d'activités de Solviel. Les cyclistes empruntent peu ces voies selon le dossier, qui mentionne un à deux usagers par heure de pointe. L'Ae souligne que l'absence de signalisation à l'entrée de l'itinéraire, peu perceptible depuis le giratoire de l'Arquipeyre, et sa configuration sinueuse à cet endroit, contribuent à dissuader les modes actifs.

Outre les aménagements sur la RN 88, différentes voies de desserte locale sont aussi modifiées par le projet pour conserver des itinéraires fonctionnels.

En pratique, la RN 88 sera aménagée « sur place » sur la base de sections à chaussée bidirectionnelle, presque partout à quatre voies (2x2 voies, comme aujourd'hui) avec une vitesse maximale autorisée inchangée à 70 km/h. Les travaux comprennent :

- des reprofilages des chaussées,
- une modification de l'organisation des échanges entre la RN 88 (sens Carmaux-Albi) et la desserte locale et celle de la zone commerciale située au nord du giratoire de l'Arquipeyre,
- la création de contre-allées, de voies de desserte, et de divers aménagements destinés à isoler et protéger les circulations locales (dessertes des riverains, arrêts bus, cycles, piétons),
- la création de voies de désenclavement des secteurs mal desservis,
- la création d'aménagements pour les modes actifs (piétons, cyclistes),
- la reprise et l'amélioration du système d'assainissement de la voirie.

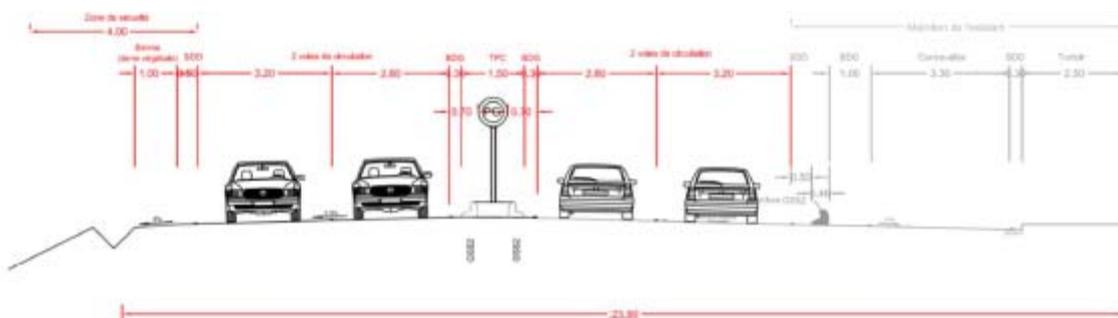


Figure 2: profil du projet entre le garage Citroën et le giratoire de Gaillaguès. (source : dossier)

L'ensemble des accès à la RN 88 se fera par des biseaux depuis les contre-allées, giratoires ou carrefours intégrés au projet, dont la géométrie n'est pas fournie dans la présentation du projet. Si le projet est clair et lisible pour ce qui concerne la reconstitution d'itinéraires routiers, il n'en va pas de même pour les itinéraires dédiés aux modes actifs.

L'Ae recommande de compléter la présentation du projet par une description des contre-allées et pistes cyclables.

Les travaux relèvent de quatre maîtres d'ouvrages : l'État (DIRSO), le Département du Tarn, la communauté d'agglomération de l'Albigeois et la commune de Lescure-d'Albigeois. Une délégation de maîtrise d'ouvrage des études et des travaux a été confiée à la DIRSO.

Le coût de l'opération est estimé, au stade des études préalables, à 12 millions d'euros (valeur 2015). Ce montant comprend les travaux déjà réalisés (2,6 millions d'euros) et les travaux restant

à réaliser (9,3 millions d'euros). Les travaux sont prévus au contrat de plan État-Région 2015-2020.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, qui pourra être prononcée à l'issue d'une enquête publique² et qui permettra d'exproprier, de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme, et de procéder aux classements et déclassements de voirie. Le dossier porte également sur le volet autorisation environnementale (articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement).

Le projet était automatiquement soumis à étude d'impact avant la dernière réforme du code de l'environnement (décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes), mais ne l'est plus au titre du code en vigueur, applicable au projet, qui le soumet à examen au cas par cas. Toutefois, le maître d'ouvrage a choisi de poursuivre l'élaboration d'une étude d'impact soumise à avis de l'autorité environnementale, qui est la formation d'autorité environnementale (Ae) du CGEDD compte tenu de la maîtrise d'ouvrage par un service du ministre en charge de l'environnement.

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, le dossier soumis à l'enquête porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec lesquels le projet n'est pas compatible à la date d'ouverture de l'enquête publique. Sont ici concernés les documents d'urbanisme communaux d'Albi et de Lescure-d'Albigeois. Le maître d'ouvrage a sollicité la mise en œuvre de la procédure commune d'évaluation environnementale prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. L'Ae du CGEDD est de ce fait également l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur la MECDU, ce qu'elle fait par la présente.

Conformément aux articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, le dossier soumis à l'enquête porte également sur l'autorisation unique, qui vaudra autorisation au titre de la « loi sur l'eau » (article L. 214-3 du même code). Le maître d'ouvrage ne sollicite pas de demande de dérogation au régime de protection stricte des espèces protégées. Sur les questions de compensation au niveau du cours d'eau de Coules (cf. ci-dessous), le dossier renvoie à des précisions qui seront apportées plus tard. Conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage actualisera son étude d'impact si les compléments apportés constituent des modifications notables.

En application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier des incidences sur les sites Natura 2000³ est fourni et conforme à la réglementation. Ses conclusions sur l'absence

² Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

d'incidences du projet sur l'état de conservation des habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites les plus proches du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae et au-delà de l'objectif de sécurisation routière, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- le bruit,
- la fonctionnalité des itinéraires des modes actifs (cycles et piétons),
- la ressource en eau (aspect qualitatif).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Déplacements

L'étude de trafic de 2011, actualisée en 2016, montre un trafic moyen journalier atteignant près de 27 000 véhicules par jour (véh/j), dans les deux sens confondus, dont 8 % de poids lourds. Le trafic moyen journalier varie entre 12 800 et 13 100 véh/j, dans le sens Albi-Carmaux et entre 12 000 et 13 700 véh/j, dans le sens Carmaux-Albi, dont un peu plus de 1 100 véh/j pour le trafic lié au centre commercial. La vitesse y est limitée dans les deux sens de circulation à 70 km/h.

Des difficultés de franchissement du giratoire de l'Arquipeyre sont observées aux heures de pointe du matin dans le sens de circulation Carmaux-Albi et aux heures de pointe du soir dans le sens de circulation Albi-Carmaux. Du fait de l'organisation de l'accès au centre commercial, des difficultés sont également observées dans le sens Carmaux-Albi à l'heure de pointe le samedi.

Depuis 1999, 21 accidents se sont produits sur l'itinéraire. Le dossier précise que le nombre d'accidents a fortement diminué suite à la limitation de vitesse à 70 km/h dans les deux sens de circulation en 2004 et à l'installation d'un radar automatique dans chaque sens de circulation en 2007.

Le dossier mentionne que le projet a été construit en cohérence avec les orientations du plan de déplacement urbain (PDU)⁴. À l'occasion de leur visite, il a été précisé aux rapporteurs que le conseil communautaire de l'agglomération d'Albi avait précédemment adopté un schéma directeur cyclable en juillet 2013.

⁴ Le plan de déplacements urbains de l'Agglomération de l'Albigeois a été approuvé le 28 septembre 2017 par le conseil communautaire, postérieurement à l'élaboration du dossier.

2.1.2 Bruit

L'état initial sonore repose sur un modèle qui a été établi à partir de mesures réalisées *in situ*. L'étude d'impact présente les résultats du calage du modèle mais ne s'exprime pas sur les incertitudes des résultats. Le dossier présente les résultats par récepteurs : sur 42 récepteurs, 18 présentent une ambiance sonore modérée, 4 une ambiance sonore modérée de nuit et 20 une ambiance sonore non modérée. Le dossier liste, sans les matérialiser sur les cartes jointes, 22 récepteurs qui dépassent les seuils des points noirs bruit (PNB). En dépit de cette situation, l'étude d'impact qualifie le bruit d'enjeu « moyen » et cette thématique de « sensibilité faible ».

La carte présente les isophones par intervalles de 5 dB(A), sans distinguer les habitations, établissements sensibles, et autres bâtiments. De plus, seules les valeurs calculées sur les « récepteurs » sont explicitées dans un tableau. Il serait pourtant utile d'indiquer sur les cartes fournies les valeurs atteintes de jour et de nuit en façade de chaque bâtiment pour que chaque riverain concerné puisse évaluer sa situation.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de revoir la qualification des enjeux et de la sensibilité du projet sur la thématique du bruit et de compléter la carte fournie en distinguant habitations, établissements sensibles et autres bâtiments, et en mentionnant pour chaque habitation et établissement sensible les valeurs calculées de jour et de nuit.

2.1.3 Qualité de l'air et santé

La qualité de l'air est qualifiée de satisfaisante sur la zone d'étude, alors qu'elle connaît des épisodes de pollution atmosphérique en hiver (particules) ainsi qu'en périodes estivales (ozone) et de dépassement des objectifs de qualité.

Les niveaux mesurés pour le dioxyde d'azote le long des voies de circulation lors des campagnes visant à établir l'état initial dépassent nettement les seuils réglementaires, en particulier entre les giratoires de l'Arquipeyre et de Gaillaguès. Loin du trafic, les niveaux de dioxyde d'azote tendent à s'atténuer.

Les teneurs en particules fines PM10 et PM2,5 mesurées sont stables. Elles sont élevées au niveau du carrefour entre la RN 88 et la RD 70, route de l'Hermet à l'entrée de Lescure d'Albigeois : ponctuellement 43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour un objectif de qualité de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM10 et 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour un objectif de qualité de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM2,5.

2.1.4 Eaux et milieux aquatiques

Les cours d'eau

Le réseau hydrographique est constitué du Tarn et de ses deux affluents le Coules et la Barrière.

Le ruisseau de Coules traverse la RN 88 sous une arche maçonnée puis une buse en tôle ondulée. Cette dernière ne permet pas l'écoulement d'une crue d'occurrence centennale (la concertation préalable a identifié la problématique des stagnations d'eau ou inondations).

Les eaux de ruissellement des voiries de la RN 88 sont actuellement collectées (par canalisations ou fossés) et dirigées sans traitement vers les cours d'eau.

Les masses d'eau

Les deux masses d'eau superficielles « Tarn du confluent du Sarlan (inclus) au confluent du Mérigot (inclus) » et « Ruisseau du Coules » sont toutes les deux en état chimique bon mais en état écologique moyen. L'objectif d'atteinte du bon état au sens de la directive cadre sur l'eau est 2021 pour le Tarn et 2027 pour le Coules.

La masse d'eau souterraine « Alluvions du Tarn, du Dadou et de l'Agout secteurs hydro 03-04 », est en bon état quantitatif mais en mauvais état chimique (notamment à cause des nitrates et pesticides)⁵. L'objectif d'atteinte du bon état est 2027.

Le dossier mentionne que le projet est inclus dans une zone de vigilance vis-à-vis des pollutions diffuses issues des activités agricoles mais aussi des collectivités⁶ pour l'entretien des espaces publics et de la voirie au sein de laquelle des efforts doivent être réalisés pour réduire les pollutions.

Les zones humides

Le dossier montre que la nappe d'eau souterraine est sub-affleurante entre les cours d'eau la Barrière et le Coules. Un complément de vérification de la présence ou non de zones humides, déjà réalisée sur la seule base de la recherche d'une flore hygrophile, serait nécessaire à ces endroits.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des zones humides par des sondages des sols, et d'en affiner les contours pour pouvoir évaluer les impacts éventuels du projet sur ces zones.

2.1.5 Milieux naturels

La flore rencontrée à l'occasion des observations de terrains réalisées entre 2011 et 2014, est commune (ni protégée, ni patrimoniale). Des espèces exotiques envahissantes sont présentes notamment le long du réseau hydrographique : Robinier faux-acacia, Renouée du Japon, Bambou, etc.

En matière de faune, le dossier mentionne quelques sites potentiels pour l'accueil de chiroptères, de quelques oiseaux communs, de quelques espèces de papillons de jour et de coléoptères.

Le dossier précise que la ripisylve⁷ pourrait abriter des insectes saproxylophages (consommant du bois mort) tel que le Grand Capricorne ou le Lucane cerf-volant.

L'aire d'étude est à proximité immédiate de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Basse vallée du Tarn » (n° 730030121). Ses enjeux sont liés à la qualité des eaux.

⁵ <http://adour-garonne.eaufrance.fr/massedeau?id=FRFG021&submitMasdo=Acceder+%C3%A0+la+fiche>

⁶ La loi Labbé (loi 2014-110 du 06/02/2014) interdisant depuis le 1er janvier 2017 aux personnes publiques d'utiliser et de faire utiliser des produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts, forêts, promenades et voiries (sauf pour des raisons de sécurité ...) accessibles ou ouverts au public, l'effort de réduction repose dorénavant principalement sur les activités agricoles.

⁷ Formation végétale qui se développe sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau, constituée de peuplements particuliers en raison de la présence d'eau sur des périodes plus ou moins longues, par exemple saules, aulnes, frênes en bordure, érables et ormes en hauteur, chênes pédonculés et charmes sur le haut des berges. Elle a un rôle important d'habitat, de protection des eaux et de lieu de circulation de la faune.

En matière de continuités écologiques, les cartes fournies dans le dossier sont macroscopiques et inexploitable à l'échelle du projet (tant celle du schéma régional de cohérence écologique que celle du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Grand Albigeois en pages 74 et 75 de l'évaluation environnementale du dossier). La ripisylve qui surplombe le ruisseau de Coules et qui représente un corridor biologique intéressant pour la faune locale est considérée comme l'essentiel de la « trame verte » locale. Des alignements de platanes et quelques conifères sont présents le long de la RN 88.

2.1.6 Risques naturels

Le projet et ses abords sont inclus dans le plan de prévention du risque (PPR) d'inondation de l'Albigeois approuvé par arrêté préfectoral du 18 mai 2004. Lors des crues du Coules, la buse en tôle ondulée se met en charge et crée une montée de la ligne d'eau en amont.

Les berges du Coules sont répertoriées dans un PPR de mouvement de terrain (zone de retrait gonflement des argiles).

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Le dossier présente et analyse deux variantes techniques entre les giratoires de l'Arquipeyre et Gaillaguès selon de multiples critères (géométrie, terrassements, trafic, sécurité, exploitation et entretien, modes actifs, milieu physique, résultat de la concertation, coût) et la comparaison d'options de traitement des carrefours (dénommés « variantes » dans le dossier) en fonction de la capacité à écouler le trafic.

Géométrie des voiries

Entre le giratoire de l'Arquipeyre et le garage Citroën, le positionnement de la voirie est conservé. Le projet nécessite néanmoins un élargissement des voies. Dans le sens Carmaux-Albi, le raccordement de la RD 90 est supprimé du fait de sa proximité avec le giratoire de l'Arquipeyre.

Deux variantes d'implantation de la voirie ont été étudiées entre le garage Citroën et le giratoire de Gaillaguès. Il a été retenu la création d'une 2x2 voies en lieu et place de la chaussée existante Albi-Carmaux avec déclassement de la chaussée Carmaux-Albi qui sera requalifiée ultérieurement par les collectivités et une insertion depuis le centre commercial sur la RN 88.

Le reste du projet se fait sur place, par élargissement des voiries existantes.

Le profil type de nouvelle voirie nécessite un élargissement de la voirie. Or, notamment, dans le sens Albi-Carmaux, entre le giratoire Gaillaguès et le carrefour avec la RD70, des immeubles sont très proches de la chaussée actuelle, ponctuellement en contrebas de la route (le niveau bas des fenêtres étant au niveau de la chaussée). Le dossier propose des plans à des échelles ne permettant pas de vérifier la possibilité d'implantation des profils types.

L'Ae recommande pour la bonne compréhension du public de fournir des extraits de plans des travaux à une échelle adaptée à la bonne compréhension du projet au niveau des habitations les plus proches de la chaussée.

Le traitement des eaux pluviales

Le projet va entraîner une augmentation des surfaces de chaussées et de trottoirs (+ 48 % de la surface imperméabilisée actuelle). Pour le traitement des eaux pluviales du projet, trois options sont mentionnées dans le dossier :

- aucun traitement (maintien de la situation actuelle) malgré la réalisation du projet,
- mise en place de bassins de rétention dimensionnés pour une pluie trentennale et pour faire face à une pollution accidentelle,
- mise en place de bassins de traitement dimensionnés pour une occurrence non précisée sur la section Gaillaguès - l'Hermet.

Invoquant une absence de foncier disponible, la seconde proposition est retenue. Cette proposition ne prend en compte que les surfaces imperméabilisées de la voirie et non pas le bassin versant intercepté par la chaussée, étant précisé dans le dossier qu'il « *n'a pas pour vocation à prendre en charge l'amélioration d'un point de vue qualitatif et quantitatif [de l'ensemble des EP [eaux pluviales] des bassins versants intercepté par la RN 88]* ». L'infrastructure interceptant des eaux de ruissellement, la DIRSO a l'obligation de les gérer et de vérifier que l'infrastructure ne crée pas de sur-inondations sur les fonds inférieurs en application de l'article L. 640 du code civil. De plus, la solution retenue ne permet pas le traitement des eaux collectées sur les sections entre les giratoires de Gaillaguès et de Najac, sud et nord, avant rejet dans le ruisseau la Barrière.

Le bassin « B3 » sera construit dans un espace exigu entre les deux voies de la RN 88 en surplomb du ruisseau de Coules dans une zone où, en crue, le ruisseau est susceptible de s'étendre du fait de la capacité hydraulique insuffisante de la buse ondulée.

Le dossier mentionne à plusieurs reprises l'option de chaussées réservoirs (stockant l'eau sous la chaussée), notamment dans les mesures retenues de réduction, sans que cela ne soit précisé dans les solutions d'assainissement du projet.

L'Ae recommande de :

- ***prévoir le traitement de l'intégralité des eaux de ruissellement et expliciter les éléments qui ont amené à retenir la solution d'assainissement,***
- ***préciser les modalités constructives du bassin B3 du fait de sa proximité immédiate avec le Coules et en tirer les conclusions nécessaires en matière de réduction et de compensation,***
- ***préciser les conditions de recours aux chaussées réservoirs.***

Le traitement des pistes cyclables

Pour les modes actifs, le principe retenu est de mettre en place systématiquement une voie matérialisée de 1,40 m pour les piétons le long de chaque chaussée et un itinéraire pour les cycles selon qu'il y ait ou non une contre-allée le long de la RN 88 : en l'absence de contre-allée, les cyclistes et les piétons utiliseront un espace dédié de 2,90 m de largeur avec 1,50 m affecté à la circulation des cyclistes et 1,40 m pour les piétons, alors qu'en présence d'une contre-allée, les cycles circuleront sur celle-ci.

À ce stade de l'élaboration du projet, ces espaces dédiés sont très fragmentés, difficiles d'accès, voire inexistantes :

- dans le sens Albi-Carmaux, au niveau du giratoire de l'Arquipeyre, entre le giratoire de Gaillaguès et le lieu-dit la Barrière, et entre le franchissement du Coules et le giratoire de l'Hermet,
- dans le sens Carmaux-Albi, entre le giratoire de l'Hermet et le lieu-dit l'Hermet, entre le lieu-dit la Védisse et le chemin de Bouyssié, et entre la future bretelle déviant les cyclistes sur une voie communale au droit du centre commercial (qui vient d'être refaite sans piste cyclable) et le giratoire de l'Arquipeyre où le projet ne prévoit pas d'itinéraire cyclable,
- entre les giratoires de Najac nord et sud, où l'aménagement cyclable proposé est complexe et sinueux avec de multiples franchissements de chaussée,
- le long de la route de la Drèche, où les pistes cyclables envisagées ne sont pas fonctionnelles avec une largeur prévue de 50 cm seulement.

L'article L. 228-2 du code de l'environnement dispose : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

L'Ae recommande de revoir les itinéraires cyclables envisagés, afin d'offrir un itinéraire lisible, continu et sécurisé sur l'ensemble du projet. Elle recommande en outre d'en présenter l'articulation avec le réseau cyclable existant et projeté de l'agglomération.

2.3 Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Cette partie de l'étude d'impact s'attache à décrire les impacts prévisibles du projet en comparant la situation future avec projet ou sans projet (dite « situation de référence »), puis de prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts. Il est à noter que de fréquentes confusions sont faites dans la qualification de ces mesures – ce qui nuit à la compréhension par le public de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC)⁸.

2.3.1 Impacts temporaires, en phase travaux

Les travaux sont prévus à partir de 2019 pour une durée de 3 à 5 ans. Les déplacements de réseaux (dont la nature n'est pas précisée dans le dossier) seront réalisés dès 2018.

Des terrassements seront réalisés, même si les volumes de déblais ou remblais nécessaires devraient rester faibles en raison du parti d'aménagement « sur place ». L'étude d'impact ne

⁸ Ainsi, le développement du véhicule électrique est présenté comme une mesure compensatoire du projet, alors qu'il ne découle en rien d'une mesure prise à l'occasion de ce projet et aurait lieu avec ou sans lui, il en va de même de la réduction des émissions polluantes des voitures ou encore du développement des transports en commun. À de multiples reprises, le respect de normes ou de la réglementation sont présentés à tort comme des mesures ERC.

fournit pas d'estimation d'ensemble à ce stade. Par ailleurs, des installations de chantier seront nécessaires pour réaliser les travaux : bases de vie, zones de dépôt ou de stockage de matériaux, pistes d'accès, stationnements, etc. Elles ne sont pas localisées ni décrites.

Les mesures classiques d'accompagnement pour des travaux sur les infrastructures routières sont prévues : signalisation adaptée pendant le chantier, mesures de prévention des pollutions, gestion des déchets de chantier, balisage et clôtures spécifiques pour les zones sensibles (notamment le Coules), précautions et lutte contre les espèces exotiques envahissantes, etc.

Toutefois, les engagements du maître d'ouvrage ne sont pas toujours clairs : par exemple en matière de réduction des émissions de COV et de HAP, l'étude d'impact se borne à citer diverses familles de solutions sans être prescriptive (« *Concernant les opérations de préparation du bitume, de revêtement et d'étanchéité, les mesures de réductions des émissions possibles sont les suivantes...* ») ou en terme de management environnemental, le dossier mentionne qu'il sera prévu un cahier des clauses environnementales imposé par le maître d'ouvrage dans le dossier de consultation des entreprises, sans préciser ce qui restera à l'initiative des entreprises attributaires dans leur démarche de système de management environnemental.

Il est à signaler l'existence d'un projet d'extension d'environ 10 000 m² du centre commercial, dont les travaux devraient être au moins en partie concomitants à ceux du projet. Le dossier ne mentionne pas le dispositif de coordination ni les mesures prévues pour en réduire les impacts cumulés, notamment sur les déplacements.

L'Ae recommande d'indiquer de quelle manière seront appréhendés les impacts cumulés en phase travaux avec les autres projets proches, notamment ceux de l'extension du centre commercial.

2.3.2 Impacts permanents

Bruit

Le caractère significatif de l'augmentation de bruit a été évalué individuellement sur chaque récepteur, alors que la réglementation prévoit que doit être recherché si « la modification de l'infrastructure » doit être considérée comme significative ou non (article R. 571-45 du code de l'environnement)⁹. En l'espèce et pour l'Ae, le caractère significatif ou non de la modification de l'infrastructure doit être recherché sur chacun des tronçons séparés par un giratoire : si l'un des récepteurs subit une augmentation supérieure à 2 dB(A), c'est l'ensemble du tronçon correspondant qui doit être considéré comme subissant une modification significative.

Ainsi, le maître d'ouvrage ne prend des engagements que sur un nombre limité d'immeubles. Le dossier prévoit la réalisation de 5 isolations de façades : 4 isolations du fait du caractère significatif de la transformation, et 1 isolation du fait de la création d'un nouveau PNB.

D'autre part, l'étude de bruit indique que « la période de jour est dimensionnante ». L'Ae rappelle qu'il est incorrect d'invoquer cette considération lorsqu'existent des habitations en ambiance modérée de nuit et non modérée de jour car elle peut conduire à sous-estimer les protections nécessaires (ce cas de figure est exposé dans la note de l'Ae citée ci-dessus).

⁹ [L'Ae a produit une note sur le bruit, rappelant la réglementation et émettant des recommandations sur sa mise en œuvre. Elle est accessible par le présent lien.](#)

Enfin, le projet ne prévoit pas de traiter l'ensemble des PNB présents, au nombre d'une vingtaine.

En application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, l'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, et que son traitement à la source doit être privilégié (article R. 571-48 du même code).

L'Ae recommande :

- ***de reprendre l'analyse du caractère significatif de la modification de l'infrastructure,***
- ***de traiter toutes les situations qui doivent l'être, de jour comme de nuit,***
- ***d'en déduire les protections acoustiques supplémentaires qui sont nécessaires,***
- ***de traiter l'ensemble des points noirs du bruit à l'occasion du projet, qu'ils lui préexistent ou non,***
- ***de présenter une cartographie précisant bâtiment par bâtiment, le cas échéant étage par étage, l'évolution du bruit (état initial, situation de référence sans projet et situation avec projet), de jour et de nuit, en distinguant les habitations et établissements sensibles.***

Risque d'inondation

La buse en tôle ondulée permettant à la RN 88 de franchir Le Coules (sens Albi-Carmaux) est de capacité insuffisante en crue. Vu que le rejet régulé du bassin B3 se fera en amont de cette buse, il serait utile d'exposer clairement au lecteur les raisons ayant conduit à ne pas modifier l'ouvrage hydraulique.

L'impact éventuel sur la ligne d'eau en crue de l'implantation du bassin B3 en amont de la buse ondulé n'a pas été présenté dans le dossier.

Qualité des eaux

Du fait de la proximité de captages d'eau potable, la DIRSO précise qu'elle s'engage à ne plus employer dans ce secteur de produits phytosanitaires sur les voiries.

La mise en place de bassins de rétention sur certaines parties du tracé constitue une nette amélioration de la situation actuelle, nonobstant la recommandation émise ci-dessus sur ce sujet. D'un point de vue qualitatif, les simulations montrent un respect des objectifs (matières en suspension / directive cadre sur l'eau) au niveau du Tarn à l'exception des périodes de pointe, alors que pour le Coules, le respect des objectifs n'est acquis ni en pointe ni dans le futur.

Le projet ayant un impact sur la qualité du ruisseau de Coules, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place une mesure compensatoire (rehausse de la ligne d'eau, stabilisation du substrat, protection de la berge) qu'il ne détaille pas à ce stade et pour laquelle il renvoie à une étude spécifique et un dossier « loi sur l'eau » ad hoc à venir (alors que l'autorisation environnementale sollicitée est censée couvrir ce volet), sans qu'apparaisse clairement à ce stade que ces solutions seraient susceptibles de réduire l'impact, voire d'améliorer la qualité du Coules.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par le descriptif de la mesure compensatoire envisagée afin que le dossier comprenne tous les éléments requis au titre de la « loi sur l'eau ».

Arbres

La sécurisation de la RN 88 engendre l'abattage de 96 arbres dont 70 platanes d'alignement, 16 jeunes résineux (cyprès) ainsi que dix autres jeunes feuillus. 15 platanes sur les 85 recensés devraient pouvoir être épargnés, ce que le dossier présente comme de l'évitement, sur la section comprise entre les giratoires de l'Arquipeyre et Gaillaguès. 100 sujets seront installés au droit d'autres sections aménagées de la RN 88 (section Albi-Marssac, déviation de Carmaux) sans que cette compensation ne soit appréciée en termes d'équivalence et de proximité, ni que son articulation avec le projet de déviation (et ses mesures compensatoires d'alors) soit présentée.

L'Ae recommande de compléter l'argumentaire sur la justification, notamment en termes de diversité et de prévention phytosanitaire, et la localisation des plantations d'alignement.

Qualité de l'air et évaluation des risques sanitaires

L'étude d'impact considère, à raison, que le trafic routier va augmenter dans le futur, avec ou sans la réalisation du projet.

L'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation a été menée avec le modèle COPERT IV¹⁰, dont les modèles d'émission de polluants sont désormais périmés.

L'étude de l'impact du projet sur la qualité de l'air et sur la santé retient deux horizons temporels (mise en service + 10 ans et mise en service + 20 ans).

Le dossier considère que la mise en sécurisation de la RN 88 n'aura pas d'impact sur le niveau actuel d'émissions polluantes du fait de la consommation d'énergie malgré la hausse de trafic prévue : en effet, les améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs, ainsi que la mise en application des normes Euro 6 et le développement des véhicules hybrides et électriques, associés au renouvellement du parc roulant devraient conduire à un maintien du niveau d'émissions actuelles, voire à une diminution. En revanche, les émissions de polluants issus de l'usure des équipements (PM10, métaux, HAP) vont augmenter avec le trafic.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de polluants aériens à partir des connaissances les plus récentes en la matière, traduites dans la version V du logiciel COPERT.

Coûts collectifs, pollutions et nuisances

Les horizons temporels pour évaluer les coûts collectifs et les émissions de gaz à effet de serre sont les mêmes que pour la qualité de l'air. Les effets du projet découlent de l'augmentation du trafic. Les coûts sanitaires de la pollution atmosphérique sont stables jusqu'à 2031 grâce aux baisses espérées des émissions polluantes des véhicules. Ces coûts repartent à la hausse après cette date, à partir de laquelle l'augmentation de trafic prend le dessus sur le bilan des émissions.

Il convient toutefois de préciser que les variations, à la baisse comme à la hausse, sont modestes par rapport à leur volume total qui devrait donc rester relativement inchangé – tout comme les coûts collectifs, pollutions et nuisances de ce tronçon de route.

¹⁰ Le modèle COPERT V est disponible depuis 2016 et utilise les facteurs d'émission les plus récents connus, tenant compte des émissions en situation réelle significativement plus élevées que celles correspondant aux tests normés pour l'habilitation réglementaire du véhicule.

2.3.3 Effets cumulés

Seul un projet connu sans lien avec le projet, la construction d'une passerelle en encorbellement sur un viaduc ferroviaire, est mentionné au titre des effets cumulés susceptibles d'être provoqués.

Néanmoins, trois projets, dont deux sont d'ores et déjà envisagés au PDU mais non encore finalisés et ne relevant pas de la définition réglementaire des « autres projets connus », ne sont pas pris en compte dans cette partie, quoique directement en lien avec le projet. Il s'agit du parc relais rue Albert Thomas, de l'aire de covoiturage sur le terre-plein entre les giratoires de l'Arquipeyre et Guillauguès ainsi que du projet d'extension du centre commercial (mais cette extension a été prise en compte dans l'estimation des trafics futurs). Il serait utile que les éléments qui seraient déjà disponibles et pourraient avoir un effet sur le présent projet soient exposés.

2.4 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet n'étant pas compatible avec les documents d'urbanisme d'Albi et Lescure-d'Albigeois, leur mise en compatibilité est présentée et évaluée. Elle consiste en l'ajout d'emplacements réservés pour l'aménagement de la desserte de la RN 88, et en la modification du règlement de certaines zones.

Le projet intercepte ponctuellement un espace boisé classé (ripisylve le long du ruisseau de Coules) sur une surface de 40m².

L'Ae n'a pas d'observation sur cette partie.

2.5 Évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique du projet est faite en application de la réglementation applicable. À ce titre, on observe que la méthodologie conduit à une importante prise en compte des gains de temps pour les usagers de la voiture ou des transports en commun, et des gains liés à la baisse du nombre d'accidents. Les gains liés au changement modal (par exemple utilisation des modes actifs de déplacement plutôt que des modes motorisés) ne sont pas valorisés, voire sont décomptés des gains puisqu'ils viennent réduire le nombre de bénéficiaires potentiels des gains de temps. En complément à la note qu'elle a déjà produite sur le sujet¹¹, l'Ae souligne que cette situation ne conduit pas à une valorisation de l'augmentation du recours aux modes actifs (alors que plusieurs études démontrent que ces modes sont bénéfiques pour la santé et donc susceptibles de diminuer les coûts collectifs), et n'incite dès lors pas le maître d'ouvrage à investir pour ceux-ci puisqu'ils alourdiront son bilan socio-économique. En l'espèce, l'Ae a déjà émis ci-dessus des recommandations sur les aménagements cyclables insuffisants du projet.

¹¹ [Note n° Ae 2017-N-05 du 13 septembre 2017 sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport.](#)

Le bilan pour les usagers est légèrement positif grâce aux gains de temps, celui pour les riverains légèrement négatif en raison de la pollution. Pour la collectivité, le bilan est très nettement positif (+ 74 millions d'euros) en raison du montant auquel sont évalués les gains liés à la réduction du nombre d'accidents (77 millions d'euros).

En effet, le dossier que le projet conduirait à une division par 10 du nombre de tués sur cette voie, une division par deux du nombre de blessés graves, mais à un maintien, voire une légère hausse, du nombre de blessés légers. Sur la période 2021–2041, treize décès seraient évités ainsi que dix blessés graves. Ces résultats reposent sur une projection des améliorations apportées à la sécurité comparées au nombre d'accidents recensés entre 1999 et 2012. Or comme déjà mentionné, l'installation de radars automatiques en 2007 a fait chuter à un décès la mortalité constatée depuis cette date.

L'Ae recommande de reprendre l'estimation de l'amélioration de l'accidentologie sur la base de la situation actuellement constatée, en tenant compte des deux radars automatiques, et de mettre à jour en conséquence l'évaluation socio-économique du projet.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est facile à lire et bien illustré. Il présente les mêmes qualités et limites que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.