



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’opération de mise en sécurité de la RN 134 sur la section Belair – Oloron-Sainte-Marie (64)

n°Ae : 2018-74

Avis délibéré n° 2018-74 adopté lors de la séance du 21 novembre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 21 novembre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'opération de mise en sécurité de la RN 134 sur la section Belair – Oloron-Sainte-Marie (64).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Marie-Hélène Aubert, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, 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 le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christine Jean

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Pyrénées-Atlantiques, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 août 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de 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. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 17 septembre 2018 :

- le préfet des Pyrénées-Atlantiques, qui a transmis une contribution en date du 19 octobre 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Nouvelle-Aquitaine, qui a transmis une contribution en date du 17 octobre 2018.

Sur le rapport de Caroll Gardet et de Michel Vuillot, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)



Synthèse de l'avis

La route nationale 134 est un axe structurant de Nouvelle-Aquitaine, qui relie l'autoroute A 65 au tunnel routier du Somport et constitue, avec la route nationale espagnole N 330, l'itinéraire européen E07 reliant l'Espagne et la France entre Pau et Saragosse.

Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, l'opération de mise en sécurité intéressant la section Belair-Oloron-Sainte-Marie répond à un objectif principal d'amélioration de la sécurité et prévoit un élargissement de la chaussée sans ajout de voie de circulation, l'aménagement des accès pour les riverains, la collecte et le traitement des eaux de chaussées et la mise en œuvre de mesures en faveur de l'environnement.

L'opération fait suite à une étude de « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE) réalisée en 2009 sur la RN 134 entre Pau et Oloron-Sainte-Marie, qui a conduit à l'aménagement en 2015 d'un premier secteur entre Pau et Belair. L'étude d'impact doit concerner l'ensemble du projet de mise en sécurité entre Pau et Oloron-Sainte-Marie. Elle doit également prendre en compte la suppression d'un passage à niveau en cours de réalisation dans la section Oloron-Sainte-Marie-Belair qui répond aux mêmes objectifs de mise en sécurité.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernent :

- la prévention de la pollution des eaux superficielles et souterraines,
- la préservation de la biodiversité, y compris des zones humides et des ripisylves,
- l'amélioration de la transparence de l'infrastructure pour la faune terrestre,
- la protection des populations vis-à-vis des nuisances sonores.

L'Ae recommande principalement :

- d'intégrer les variantes « minimalistes » mentionnées à l'analyse des variantes et d'approfondir les justifications sur le choix de celles qui sont retenues pour chaque secteur,
- de décrire plus précisément les dispositions sur lesquelles s'engage le maître d'ouvrage pour assurer la mise en œuvre effective des mesures d'évitement et de réduction prévues en phase de réalisation des travaux,
- de préciser les critères de choix des sites de compensation des habitats naturels détruits par le projet, et les modalités de suivi prévues,
- de justifier que le nombre et la localisation des aménagements pour la traversée de la faune couvrent les besoins identifiés par les trames vertes et bleues,
- de reprendre l'étude acoustique en indiquant les tronçons homogènes en trafic sur lesquels l'élargissement constitue une modification significative,
- de compléter le dossier par un document présentant l'évaluation socio-économique du projet.

Elle a fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

La route nationale 134 est un axe structurant de Nouvelle-Aquitaine, qui relie l'autoroute A65 au tunnel routier du Somport et constitue, avec la route nationale espagnole N 330, l'itinéraire européen E07 reliant l'Espagne et la France de Pau à Saragosse, parallèle et concurrent à l'itinéraire littoral. Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par la direction interdépartementale des routes Atlantique, l'opération de mise en sécurité de la section Belair-Oloron est située sur les communes de Gan, Buzy, Lasseubetat, Buziet, Ogeu-Les-Bains, Herrère, Escou, Escout, Précilhon et Oloron-Sainte-Marie. Cette section supporte actuellement un trafic moyen de 11 300 véhicules/jour dans le secteur d'Oloron. Elle traverse une plaine alluviale qui entaille les premiers contreforts des Pyrénées, dominée par des espaces agricoles dédiés à la culture du maïs et à l'élevage, et entrecoupée de zones à vocation économique et de zones d'habitation.

1.2 Périmètre du projet

Selon les termes de l'étude d'impact, le projet d'aménagement présenté répond à l'objectif prioritaire « *d'amélioration de la sécurité* ». Il poursuit en outre les objectifs « *de recalibrage de la chaussée à 7 mètres, de création de bandes multifonctionnelles, d'amélioration des accès pour les riverains, de traitement des obstacles latéraux, de réalisation d'actions en faveur de l'environnement, d'intégration dès la conception des enjeux environnementaux, la collecte, l'acheminement et le traitement des eaux de chaussées, la mise en œuvre de mesures destinées à éviter, réduire et le cas échéant compenser les impacts du projets sur l'environnement* ».

Le dossier précise que l'opération fait suite à une étude de « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE) réalisée en 2009 sur la RN 134 entre Pau et Oloron, qui a conduit à l'aménagement² d'un premier secteur entre la sortie sud de la déviation de Gan et Belair³, lequel a été mis en service en 2015. Ainsi, l'opération présentée s'inscrit dans l'aménagement plus global de la RN 134 de Pau à Oloron, et fait partie d'un ensemble d'opérations qui constituait un programme de travaux⁴ lors du dépôt de la première demande d'autorisation et qui constitue désormais un seul projet d'ensemble.

Le dossier ne présente pas l'opération d'aménagement de Pau à Belair et ne la prend pas en compte, ni en évaluant les impacts du projet d'ensemble, ni au titre des impacts cumulés. L'étude d'impact présentée ne permet donc pas d'évaluer dans leur globalité les incidences sur l'environnement du projet d'ensemble de mise en sécurité de la RN 134.

² Cet aménagement comprenant des mises aux normes géométriques, le traitement d'obstacles latéraux et la suppression de créneaux de dépassement.

³ Ce secteur est situé à l'Est de l'opération Oloron-Belair.

⁴ Au sens de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement, dans sa rédaction en vigueur au moment de la première demande d'autorisation.

De la même manière, le dossier ne prend pas en compte l'opération d'aménagement routier de suppression du passage à niveau n°24 en cours de réalisation, bien qu'il se situe dans la section Oloron-Belair et qu'il réponde aux mêmes objectifs de mise en sécurité de la route nationale.

L'Ae recommande que l'étude d'impact porte sur le projet d'ensemble, constitué des opérations de mise en sécurité de la RN 134 entre Pau et Belair et de l'opération de suppression du passage à niveau n°24.

1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'aménagement entre Oloron et Belair concerne une longueur de route nationale de 10,5 kilomètres environ. Cette route actuellement à une voie dans chaque sens de circulation conservera ce même nombre de voies circulables.

Dans le secteur 1 (hameau Buziet - pont rouge), la route sera élargie par le sud, deux carrefours plans seront aménagés et une contre-allée créée. Dans le secteur 2 (pont rouge), le projet consiste en un élargissement sur place de l'infrastructure avec une déviation temporaire au nord. Dans le secteur 3 (zone d'activité d'Ogeu-les-Bains et la ligne droite des tourbes), la route sera élargie par le sud et un carrefour giratoire sera créé à l'intersection avec la RD 418. Dans le secteur 4 des virages d'Herrère, la route sera élargie sur place. Le secteur 5, depuis la fin de l'aménagement du passage à niveau n°24 au début de la cote de Priou, sera élargi par le sud. Le secteur 6 (cote de Priou - giratoire du contournement d'Oloron) bénéficiera d'un aménagement adapté sur place. Dans le secteur 7, du giratoire précité au giratoire Gabarn-Pont Laclau, le projet consiste en un élargissement par le sud.

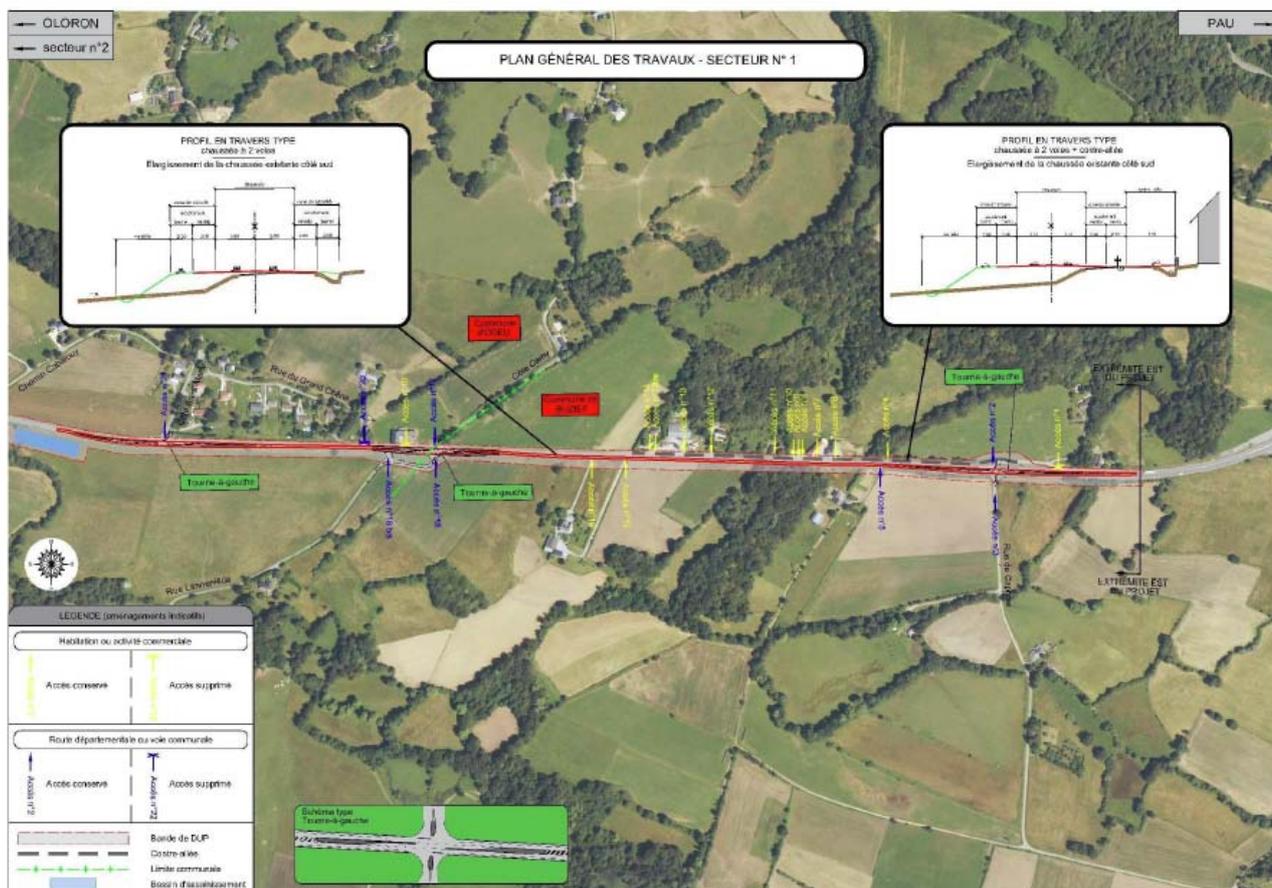


Figure 1 : Présentation du projet, cas de la section n°1. Source : dossier

Cet aménagement comprend la réalisation d'une chaussée bidirectionnelle de 7 mètres de large à une voie dans chaque sens de circulation, la création de bandes multifonctionnelles de 2 mètres, le traitement des obstacles latéraux et la mise en place d'un système séparatif de traitement des eaux comprenant des bassins multifonctions pour les eaux de chaussées.

L'élargissement de l'infrastructure conduit au prélèvement de 5,6 hectares de terrains agricoles. Les effets du projet sur l'agriculture ont été étudiés par la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Atlantiques à la demande de la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Les propriétaires et exploitants concernés par une perte temporaire ou définitive de surface pour la réalisation du projet seront indemnisés.

Le coût de l'opération est estimé à 20 millions d'euros, dont 11 millions d'euros sont financés par le contrat de plan État-Région 2015-2020.

Le calendrier de l'opération devra être précisé dans le dossier.

1.4 Procédures relatives au projet

Le dossier de l'opération de mise en sécurité de la RN 134 entre Oloron et Belair est établi en vue de l'enquête préalable à sa déclaration d'utilité publique (DUP).

Le maître d'ouvrage a réalisé l'étude d'impact du projet et la soumet à l'avis de l'autorité environnementale sans demande préalable d'examen au cas par cas⁵. Cette étude d'impact comprend l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000⁶.

S'agissant d'un aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'État représenté par un service du ministère chargé de l'environnement, l'Ae est compétente pour rendre l'avis de l'autorité environnementale, conformément à l'article R. 122-6 II 2° du code de l'environnement.

Le maître d'ouvrage n'a pas 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. La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Nouvelle-Aquitaine est l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Ogeu -les-bains et d'Oloron-Sainte-Marie (MECDU).

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernent :

- la prévention de la pollution des eaux superficielles et souterraines,
- la préservation de la biodiversité, des zones humides et des ripisylves,
- l'amélioration de la transparence de l'infrastructure pour la faune terrestre,
- la protection des populations vis-à-vis des nuisances sonores.

⁵ Selon le tableau annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, tout projet routier supérieur à 3 kilomètres et inférieur à 10 km est soumis à étude d'impact après examen au cas par cas.

⁶ 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) ; (code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Présentation de la zone d'étude

La section Belair-Oloron de la RN 134 se trouve dans un secteur de plaine alluviale (la vallée morte d'Ogeu) dont le sous-sol est constitué d'alluvions fluviatiles du quaternaire composées principalement de sables. La zone retenue pour l'étude d'impact est un fuseau de 300 mètres de part et d'autre de la route nationale, adapté selon les thématiques abordées. Un secteur correspondant au site du projet de suppression du passage à niveau d'Herrère (voir § 1.2), représentant quelques hectares au milieu de la zone d'étude, en est exclu sans justification de sa délimitation et de sa suppression.

2.1.2 Eaux superficielles et eaux souterraines

2.1.2.1 Eaux souterraines

Le secteur d'étude est concerné par la présence de deux masses d'eau souterraines correspondant à des nappes alluviales peu profondes, par endroit affleurantes. Le dossier mentionne un risque important de remontée de nappe au niveau des ruisseaux de l'Escou et du Moulias, et une sensibilité au risque de remontée de nappe globalement très faible sur le reste de la zone d'étude. Ces masses d'eau sont en bon état quantitatif et chimique selon les données du SDAGE 2016-2021 du bassin Adour-Garonne.

Ces nappes présentent une forte vulnérabilité liée à leur proximité de la surface et sont utilisées pour la production d'eau potable :

- captage de la source du Lavoir à Ogeu-les-Bains, dont la zone d'étude recoupe le périmètre de protection rapproché ;
- captages de l'usine d'embouteillage du groupe Ogeu à Ogeu-les-Bains.

2.1.2.2 Eaux superficielles

Le réseau hydrographique de la zone d'étude est dense, composé de ruisseaux affluents du gave d'Ossau, au sud, et du gave d'Oloron, au nord-ouest. Il est alimenté par une forte pluviométrie, influencée par la proximité du massif des Pyrénées (de l'ordre de 1250 à 1300 millimètres d'eau par an).

La section Belair-Oloron de la RN 134 recoupe les bassins versants de sept cours d'eau :

- deux cours d'eau permanents : l'Escou (dénommé Poun Débat dans sa partie amont) et le Moulias (bassins versants de 1 215 et 2 025 hectares) ;
- cinq cours d'eau temporaires : le Bidou, le Marsou, l'Arrigastou, le Gabarn et le Grabette (bassins versants compris entre 32 et 108 hectares).

Le dossier fait état du bon état écologique et chimique des masses d'eau de l'Escou et du gave d'Ossau, en référence aux données du SDAGE 2016-2021 du bassin Adour-Garonne.

Les données sur la qualité des eaux de surface sont complétées par une étude hydrobiologique conduite en 2013 et présentée dans le chapitre 4.3 (milieu naturel) de l'étude d'impact. Dans le cadre de cette étude, l'indice biologique global normalisé (IBGN⁷) a été déterminé pour trois cours d'eau, sur un secteur choisi comme représentatif. L'IBGN classe en très bonne qualité le ruisseau de Moulias, en bonne qualité le ruisseau d'Arrigastou et en qualité moyenne le ruisseau du Bidou.

La RN 134 est actuellement bordée de fossés sur la quasi-totalité du linéaire du secteur d'étude. Ces fossés collectent l'ensemble des eaux pluviales et se rejettent dans les cours d'eau sans traitement.

Les débits de référence pour les crues de période décennale et centennale (crues rapides) sont évalués pour les cours d'eau et bassins versants de la zone d'étude. L'étude d'impact renvoie au dossier du projet de suppression du passage à niveau d'Herrère (voir § 1.1) pour ce qui concerne l'hydrologie du ruisseau du Moulias, qui constitue le principal bassin versant de la zone d'étude (2 025 hectares sur 3 630 hectares au total). Ce choix ne permet pas au lecteur d'avoir une approche complète de l'hydrologie du secteur.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'étude d'hydrologie du ruisseau du Moulias.

Les caractéristiques des ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements ont été relevées sur la zone d'étude. Vingt-cinq ouvrages sont décrits, dont dix situés sous la RN 134.

La capacité d'écoulement de ces ouvrages n'est que partiellement appréciée et uniquement pour quatre franchissements de ruisseaux sous la RN 134 (hors ruisseau du Moulias). La modélisation hydraulique proposée pour le principal ouvrage, le pont rouge sur l'Escou, à l'est de la zone d'étude, ne constitue qu'une première approche, établie sur la base d'un écoulement stationnaire non représentatif d'un épisode de crue. L'étude d'impact renvoie, sur ce sujet, au dossier qui sera réalisé pour la demande d'autorisation environnementale.

L'étude met en avant des enjeux forts pour l'eau, tant au plan quantitatif (écoulements, gestion du risque inondation) que qualitatif (protection des eaux souterraines, rejets en rivière). Le dossier identifie par ailleurs la présence de plusieurs sites possiblement pollués par d'anciennes activités industrielles à proximité immédiate de la RN 134 qui nécessiteront des études complémentaires de la qualité des sols et une vigilance particulière lors des travaux.

2.1.3 Habitats, flore, faune

Le secteur d'étude traverse la zone spéciale de conservation « Le gave d'Oloron et marais de Labastide-Villefranche », qui fait l'objet d'une étude spécifique d'évaluation des incidences conforme à la directive Natura 2000. Parmi les habitats terrestres à fort et très fort enjeux de conservation recensés, deux se trouvent dans la zone d'étude, les Landes humides et les forêts alluviales. Les habitats et les espèces aquatiques (Écrevisse à pattes blanches, Lamproie de planer, Chabot) sont potentiellement exposés. Il traverse aussi plusieurs zones naturelles

⁷ L'Indice Biologique Global Normalisé permet de caractériser l'état écologique de l'eau d'une rivière en se basant sur la faune de macro invertébrés benthiques. Aujourd'hui, l'indice utilisé est l'IBG (indice biologique global)-DCE. Il est conforme aux exigences européennes et permet une estimation plus fine de la qualité des milieux naturels.

remarquables : la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)⁸ de type I « Tourbière, landes et rives boisées de la vallée de l'Escou » à l'est et la ZNIEFF de type II « Réseau hydrographique de gave d'Oloron et de ses affluents » au sud-ouest de la zone d'étude. D'autres sites Natura 2000, ZNIEFF et Espaces naturels sensibles (ENS)⁹ sont identifiés à proximité de la zone d'étude.

Une des principales richesses de la plaine d'Ogeu est son réseau de zones humides tourbeuses, structurées en mosaïques complexes d'habitats très imbriquées. La plupart de ces zones humides sont établies sur des sols tourbeux à semi-tourbeux de faibles épaisseurs et constituées de tourbe minéralisée souvent riches en cypéracées et graminées. Les niveaux topographiques les plus hauts comportent de véritables tourbières ombrotrophes composées majoritairement de tourbe blonde à Sphaignes et à Ericacées.

L'analyse des milieux naturels a été conduite sur la base d'investigations de terrain, conduites entre février et septembre 2013, portant sur les habitats, la flore, les différents groupes faunistiques (oiseaux, mammifères terrestres, chiroptères, insectes, reptiles, amphibiens). Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs sa décision d'actualiser les relevés effectués dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Des prospections particulières ont été menées pour des espèces à valeur patrimoniale : Écrevisse à pattes blanches et coléoptères saproxyliques. Ces investigations ont été complétées par une analyse détaillée de la transparence de l'infrastructure, sur la base de relevés mensuels des collisions d'animaux le long du tracé de la route nationale réalisés par des observateurs qualifiés entre février 2013 et janvier 2014.

L'Ae considère que les méthodes d'investigations mises en œuvre pour décrire l'état initial sont à ce stade satisfaisantes et n'appellent pas de commentaire.

L'analyse de l'état initial met en avant des enjeux forts à très forts pour :

- plusieurs habitats d'intérêt communautaire (landes humides, prairies à molinie, bois de frênes et d'aulnes) ;
- quelques espèces végétales protégées, dont l'Œillet superbe, présent en bord de route, et des espèces de zones humides, sur des sites plus éloignés (Rossolis intermédiaire, Narthécie des marais) ;
- l'unique population recensée sur la zone d'étude d'Écrevisse à pattes blanches, avec une forte vulnérabilité liée à sa localisation dans un petit cours d'eau à proximité immédiate et en contrebas de la route ;
- le groupe des chiroptères, avec 5 espèces relevant de l'annexe II de la directive « Habitats – Faune – Flore », la présence de plusieurs gîtes potentiels et d'un gîte avéré de Petits rhinolophes ;

⁸ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁹ Les espaces naturels sensibles ont été institués par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976. Il s'agit d'espace dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent. Source : wikipedia

- les insectes inféodés aux vieux arbres (grands coléoptères saproxyliques) et aux zones tourbeuses (papillons et orthoptères) ;
- des espèces sensibles aux effets de coupure et de mortalité routière (hérisson, écureuil roux, amphibiens)

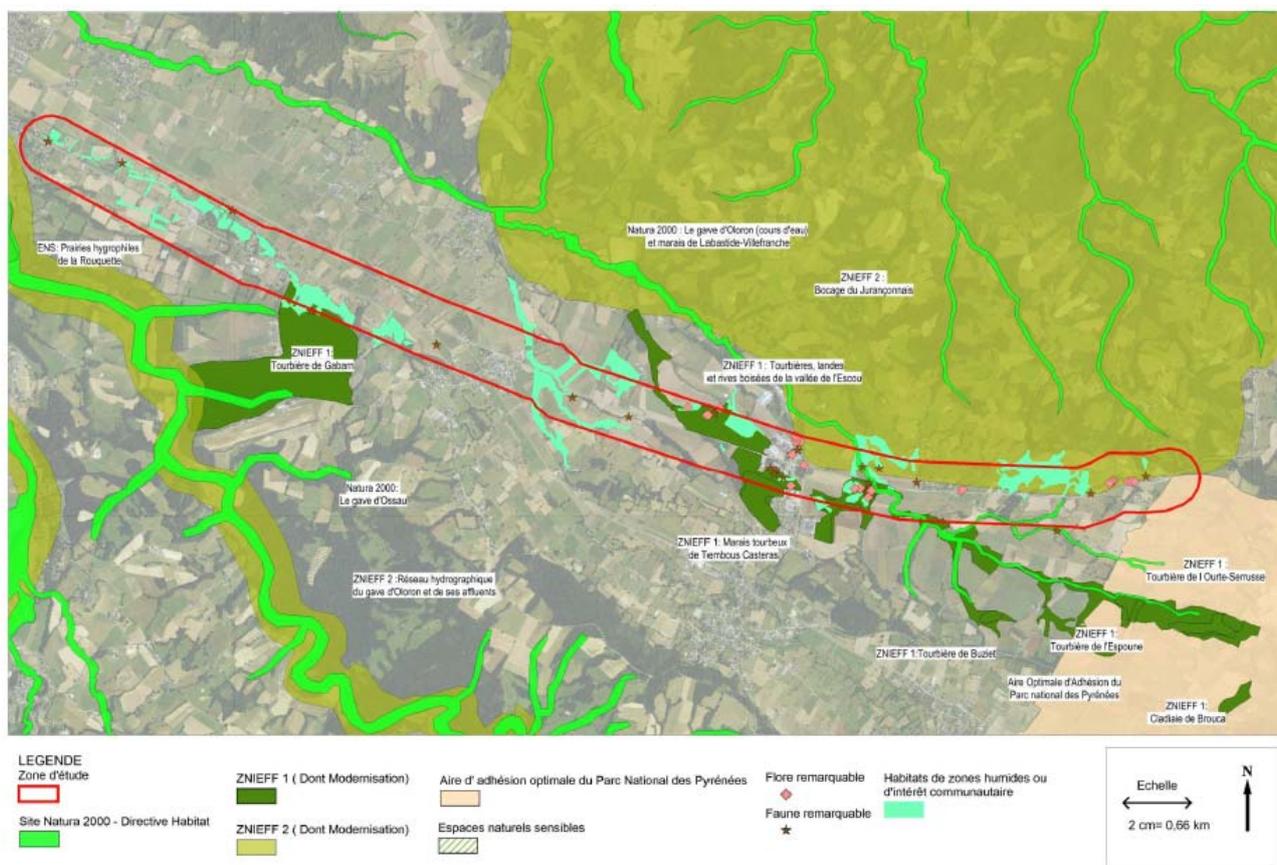


Figure 2 : Synthèse des enjeux du milieu naturel. Source : dossier

2.1.4 Continuité écologique

Le dossier présente un ensemble de cartes mettant en valeur la présence d'un vaste réservoir de biodiversité au nord du projet et un autre au sud (voir figure 4 page suivante).

Ces réservoirs sont connectés par un corridor qui franchit la RN 134 en son extrémité Est (figuré par des étoiles roses sur la carte de la figure n°4 suivante qui symbolisent les ruptures du réseau).

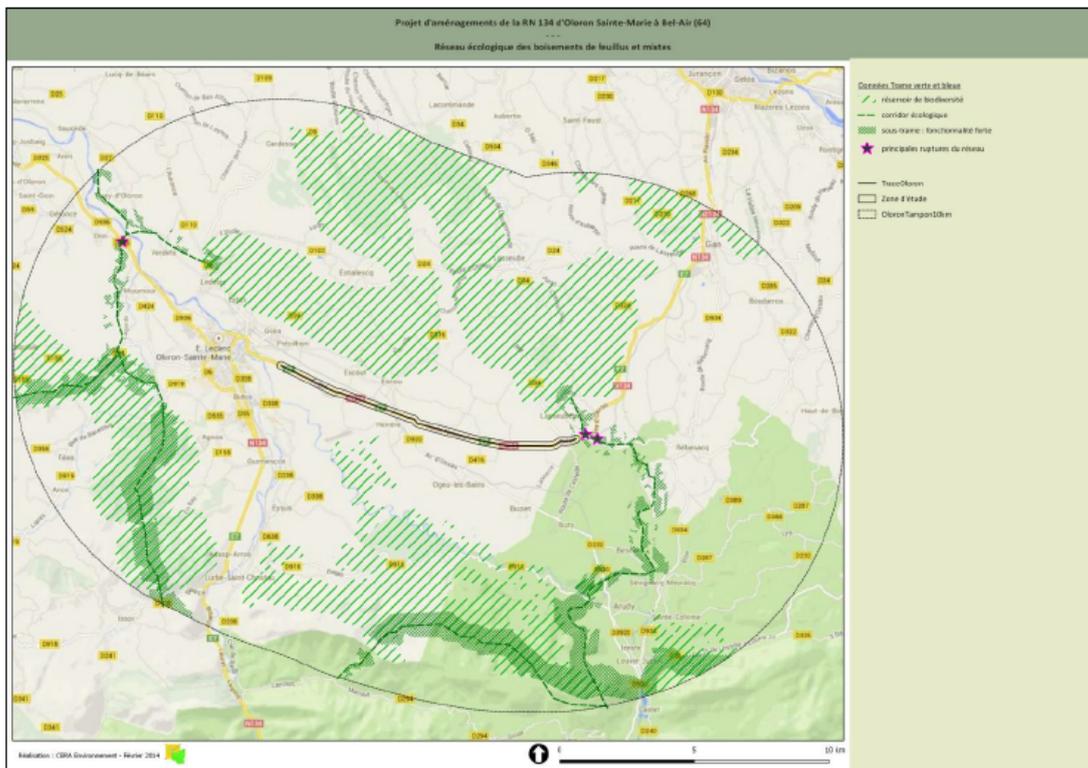


Figure 1 : Réservoirs de biodiversité et corridors écologiques. Source : dossier

Dans le même secteur, le réseau bocager présente des interactions fortes avec la RN134 comme l'illustre la carte suivante. La route coupe un important corridor près de son extrémité est :

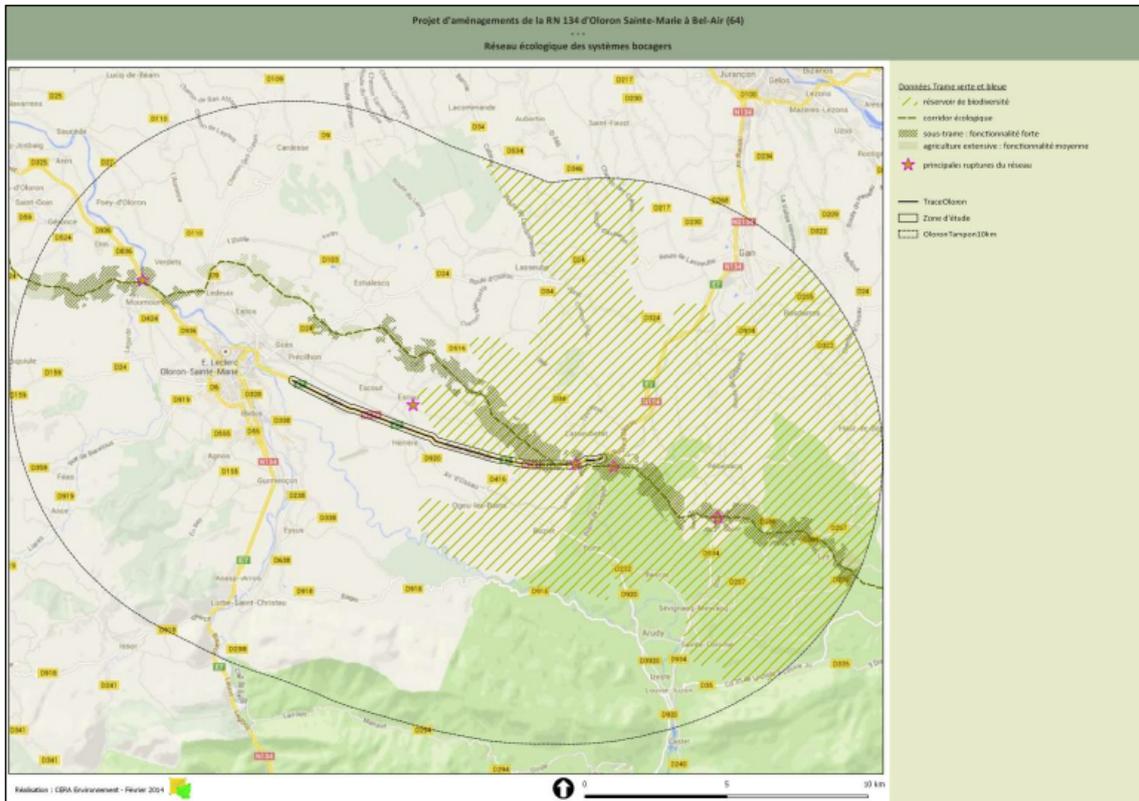


Figure 2 : Le système bocager. Source : dossier

Les données de mortalité de la faune, établies à partir des relevés mensuels effectués pendant une année (cf. § 2.1.3), mettent en évidence des traversées nombreuses de la faune terrestre et volante,

notamment les petits carnivores, les ongulés, les amphibiens et les chiroptères. Elles confirment l'existence de ce corridor Est, mais également, la mortalité y étant plus élevée que la moyenne, l'effet de coupure qui affecte plus fortement les amphibiens, en raison de zones humides et de ruisseaux en nombre important, ainsi que les espèces liées au bocage (oiseaux forestiers, petits mammifères et chiroptères).

L'étude des peuplements piscicoles a fait apparaître ponctuellement des discontinuités hydrauliques en période de basses eaux, par exemple pour l'Escou au niveau du pont de la RN 134, se traduisant par une absence totale de poisson en amont. Les aménagements prévus pour les ouvrages hydrauliques de franchissement devront prendre en compte les conditions d'écoulement à l'étiage et ne pas créer d'obstacles supplémentaires.

2.1.5 Trafic

Sur la section Oloron-Belair de la RN134, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est d'environ 11 300 véhicules/jour en 2016. Les poids lourds représentent près de 5,5 % du trafic total. La part de trafic de transit n'est pas indiquée dans le dossier alors que l'axe formé par l'A65 et la RN134 constitue un itinéraire concurrentiel à l'A10/RN10 pour les échanges franco-espagnols. Le trafic induit par l'aménagement de la section Pau-Belair en 2015 devrait être évalué pour caractériser correctement l'état initial du projet d'ensemble (cf. 1.2).

2.1.6 Qualité de l'air

Les analyses de la station de mesure de Labastide-Cézéracq relèvent des concentrations de polluants inférieures aux valeurs limites annuelles réglementaires, même si cinq déclenchements d'alerte ont eu lieu en 2015 pour les PM10¹⁰ et cinq dépassements du seuil de protection de la santé pour l'ozone. Conformément à la circulaire DGS/SD7B n°2005-273 du 25 février 2005, une campagne a été réalisée du 18 au 30 juin 2013, pour les poussières PM10 et PM2,5 (8 mesures), le dioxyde d'azote (NO₂) (19 mesures), le benzène, le toluène, l'éthylbenzène, xylène ((BTEX, 11 mesures). Cette circulaire est en cours de révision. Dans ce cadre, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a été saisie le 26 octobre 2010 par les ministères en charge de l'écologie et de la santé et a proposé en 2012 que soient ajoutés à cette liste¹¹, pour ce qui concerne l'exposition par inhalation, l'acétaldéhyde, l'acroléine, l'ammoniac, l'arsenic, le 1,3-butadiène, le chrome, le formaldéhyde, le naphtalène, le propionaldéhyde, et 16 hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). La prise en compte dans l'étude air et santé de l'ensemble des polluants recommandés par l'Anses suite à la saisine n° 2010-SA-0283 aurait été bienvenue.

Les teneurs en polluants mesurées respectent les valeurs réglementaires. Le dossier précise que cette campagne de mesures a été effectuée après un épisode de pluie qui a pu favoriser la dispersion des polluants.

¹⁰ Les PM10 sont des particules de taille inférieures à dix micromètres et les PM 2,5 de taille inférieure à 2,5 micromètres. Dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

¹¹ [Avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières](#). Saisine n° 2010-SA-0283 (2012).

Deux terrains de sport ont été répertoriés dans la bande d'étude de 300 mètres de part et d'autre de la RN, et une école à proximité, à environ 500 mètres de la route, qui constituent des établissements sensibles.

2.1.7 Bruit

Plusieurs zones d'habitation jouxtent la route nationale. Selon le dossier, la RN 134 est classée en catégorie 3¹² au sens de l'arrêté du 30 mai 1996. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en Pyrénées-Atlantiques d'avril 2017 précise que le projet concerne les zones de bruit critique¹³ n° 15, 16, 18, 19 et 20 au sein desquelles sont identifiés 14 points noirs du bruit (PNB)¹⁴ de jour, dont 7 sont également des points noirs exposés la nuit.

Des mesures de bruit ont été réalisées en avril 2013. Elles ont servi à la réalisation d'une étude acoustique menée à l'aide du logiciel CadnaA version 4.6, sur la base des niveaux de trafics de 2013. Son calage fournit des résultats satisfaisants, les douze points vérifiés donnant des écarts maximaux de -2,0 dB(A) et +2,0 dB(A) entre la mesure et le calcul. À partir des moyennes de ces écarts, de 0,03 dB(A) le jour et 0,36 dB(A) la nuit, le dossier précise que le modèle utilisé est « un modèle pessimiste favorable aux riverains ».

L'étude acoustique porte sur 43 habitations (points récepteurs). La modélisation de l'état initial met en évidence 9 PNB supplémentaires (récepteurs n°PF1, 201, 219, 220, 101, 102, 105, 106, 111) qui s'ajoutent aux 14 détectés dans le PPBE (récepteurs n°202, 206, 207, 208, 210, 213, 214, 215, 216, 218, PF12, 104, 108 et 110). Le dossier précise qu'elle permet de classer l'ensemble du bâti en zone préexistante modérée ne dépassant pas 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu, scénario de référence

Le scénario de référence (évolution de l'état initial en l'absence de projet) est rapidement présenté à la fin du chapitre consacré à l'état initial.

Le maître d'ouvrage examine plusieurs variantes d'aménagement sur la base du découpage de la zone de projet en sept secteurs, représentant chacun une longueur de route de 1 à 2 kilomètres, et correspondant au phasage envisagé pour la réalisation des travaux.

Pour chaque secteur est présenté un tableau d'analyse multicritères, prenant en compte les critères « milieu naturel », « desserte locale/échanges », « foncier », « coût des travaux », « respect du programme en termes de conception routière ». La définition de ces critères n'est pas

¹² Les infrastructures de transports terrestres sont classées par les préfets de département en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante (art L 571-10 du code de l'environnement). Le niveau 3 correspond à des niveaux acoustiques diurnes et nocturnes compris respectivement entre 70 et 76 dB, et entre 65 et 71 dB, avec une largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure de 100 mètres.

¹³ Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles (habitation, établissements de soin, de santé, d'enseignement et d'action sociale) dont les niveaux sonores en façades relevant de la contribution sonore d'une ou plusieurs infrastructures, dépassent ou risquent de dépasser à terme, l'une au moins des valeurs limites suivantes : valeur limite diurne (6 heures à 22 heures) : 70 dB(A) ; valeur limite nocturne (22 heures à 6 heures) : 65 dB(A).

¹⁴ Bâtiments exposés en façade, pour le bruit routier, à plus de 70 dB(A) en période de jour (6h-22h) ou à plus de 65 dB(A) en période de nuit (22h-6h), et répondant de plus au critère d'antériorité (bâtiments autorisés avant 1978 ou avant l'infrastructure ou avant le classement de l'infrastructure).

explicitée dans le dossier et ils ne sont pas pondérés. L'analyse ne prend pas en compte de critère de nuisance. Chacune des variantes examinées est notée au regard de chaque critère de 0 (la variante apporte une réponse insuffisante) à 3 (la variante apporte une réponse très satisfaisante). Les variantes sont classées en fonction du total des notes. Des grilles d'analyse exposent sommairement les avantages et inconvénients de chaque variante.

Le dossier présente également une variante dite « minimaliste » décrite comme « *une référence d'intervention minimale pour l'amélioration de la sécurité [...] et pour l'amélioration des aspects environnementaux (traitement des eaux de chaussée notamment...)* ». Toutefois, le dossier ne prend pas réellement en compte cette variante minimaliste : elle est systématiquement « non classée » dans les tableaux d'analyse, alors que pour plusieurs secteurs elle apparaîtrait en tête au regard du total des notes attribuées et qu'elle est systématiquement notée 3 pour le critère « milieu naturel ».

L'Ae recommande d'intégrer les variantes « minimalistes » mentionnées dans le dossier à l'analyse des variantes et d'approfondir les justifications sur le choix de celles qui sont retenues pour chaque secteur eu égard aux impacts environnementaux.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Eaux superficielles et eaux souterraines

Le projet prévoit une collecte séparée de l'ensemble des eaux de la plateforme routière et des eaux des bassins versants, ce qui est de nature à améliorer la protection des eaux naturelles.

Le système d'assainissement de la plateforme routière sera constitué de fossés de collecte et de neuf bassins de traitement, avant rejet en cours d'eau. Les ouvrages sont dimensionnés pour collecter et écrêter une pluie de période de retour 10 ans et stocker des rejets accidentels.

Le caractère fortement à très fortement vulnérable de la ressource en eau dans la zone du projet¹⁵ est pris en compte pour définir le niveau d'étanchéité requis pour les fossés et les bassins. Les dispositions constructives permettant de respecter ces niveaux mériteront toutefois d'être précisées au stade du dossier d'autorisation environnementale¹⁶.

En phase travaux, la protection des eaux superficielles et souterraines représente des enjeux importants compte tenu de la proximité et de la sensibilité des milieux (dont la traversée du périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable d'Ogeu, les travaux d'élargissement à proximité d'un ruisseau hébergeant une population d'écrevisses à pattes blanches...). Le dossier fait état de mesures de réduction des impacts correspondant pour l'essentiel à des règles de bonne conduite des chantiers. Celles-ci devront être précisées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

¹⁵ Le dossier définit la vulnérabilité de la ressource en eau en référence au document du Cerema : « méthode de hiérarchisation de la vulnérabilité de la ressource en eau - Note d'information environnement - santé - risque n°1, août 2014 »

¹⁶ L'étude hydraulique prévoit de distinguer le niveau d'étanchéité requis en fonction du caractère vulnérable ou très vulnérable de la zone considérée. Pour l'Ae cette distinction paraît difficile à mettre en œuvre sur le chantier, notamment en ce qui concerne la distinction de perméabilité des argiles.

En phase d'exploitation, l'Ae note l'engagement de l'exploitant de la RN 134 à ne pas utiliser de produits phytosanitaires dans le secteur du projet, car il est situé dans des périmètres de protection de captages d'eau potable.

2.3.2 Habitats, flore, faune

En phase travaux, le projet prévoit des mesures générales d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux et les espèces : balisage et protection des zones sensibles, définition de règles de management environnemental pour les entreprises de travaux (non précisées dans le dossier) et de dispositions visant à prévenir les pollutions, remise en état des surfaces après travaux.

Des périodes d'intervention sont définies pour les travaux de défrichage (entre novembre et janvier) et de terrassement (entre octobre et avril) sur la base d'une analyse des périodes sensibles pour la faune.

Une mesure de réduction est spécifiquement prévue pour « *minimiser les perturbations sur l'habitat de reproduction de l'écrevisse à pattes blanches* » mais le dossier ne donne pas d'indications sur les dispositions envisagées et fait porter la responsabilité de la mise en œuvre de cette mesure aux entreprises intervenant sur le chantier. Le dossier précise l'absence d'incidence résiduelle notable pour les autres espèces et habitats, hormis les habitats humides du volet Natura 2000 évoqués ci-après.

L'Ae recommande de décrire précisément les dispositions sur lesquelles s'engage le maître d'ouvrage pour assurer la mise en œuvre effective des mesures d'évitement et de réduction prévues en phase de réalisation des travaux.

En phase d'exploitation, outre les mesures relatives à la continuité écologique présentées au § 2.4.3, le projet prévoit des mesures de réduction des impacts sur les populations de Petits rhinolophes au niveau du gîte identifié au lieu-dit Balencienne. Il s'agit, d'une part de la plantation d'un réseau de haies destiné à guider les individus et à les pousser à augmenter leur altitude de vol en cas de traversée, d'autre part de la mise en place d'un dispositif expérimental de bandes de revêtements routiers émettant un signal sonore perceptible par les chauves-souris au passage des véhicules¹⁷. Le retour d'expérience de ce dispositif expérimental *a priori* intéressant mériterait d'être présenté au dossier.

L'Ae recommande de joindre au dossier le bilan des expériences relatives à l'efficacité du revêtement routier retenu pour éloigner les chauves-souris et de préciser les modalités envisagées pour évaluer l'efficacité des dispositifs prévus dans le dossier dans le but de réduire la mortalité des Petits rhinolophes.

Des mesures compensatoires sont présentées pour les destructions d'habitats humides et d'habitats boisés. D'une part, les travaux occasionneront la perte de 1,14 hectare de zone humide, dont la compensation est envisagée au taux de 1,5 fixé par le SDAGE 2016-2021 du bassin

¹⁷ Le dossier se réfère à un dispositif testé par le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et le Groupe Chiroptères de Provence dans le cadre d'un projet LIFE + européen en Camargue (Programme LIFE+ Chiro Med, 2010-2014, Conservation et Gestion Intégrée de deux espèces de chauves-souris, Guide technique N°1). L'objectif était de développer un dispositif d'avertisseur sonore limitant les collisions entre les chauves-souris et les véhicules. L'efficacité de différents revêtements routiers agissant comme avertisseurs sonores pour éloigner les chiroptères a été testée. L'enrobé BBT-MO6, lors du passage d'un véhicule, émet des signaux sonores de forte intensité en haute fréquence, perceptibles par les chiroptères, mais inaudibles pour l'automobiliste et le riverain, les avertissant de l'arrivée des véhicules.

Adour-Garonne, présentée dans le dossier au titre des compensations sur la ZSC au niveau du Pont rouge. Le dossier précise qu'un objectif de gestion environnementale de 25 ans est retenu. Il renvoie l'évaluation de l'incidence résiduelle au titre de Natura 2000 sur ces habitats et le choix définitif du site au dossier d'autorisation environnementale. D'autre part, le futur tracé entraînera la destruction de 2,3 hectares de haies bocagères, résultant d'une estimation fondée sur un ratio surfacique. Le maître d'ouvrage prévoit une compensation « *autant que possible* » dans les emprises foncières de l'État, sans préciser les localisations possibles ni le taux de compensation proposé ou le coût prévisionnel.

L'Ae recommande de préciser les critères de choix qui présideront aux sites de compensation des habitats naturel détruits, en particulier au regard de leurs fonctionnalités, ainsi que les modalités de suivi prévues, et de préciser, pour les haies, le taux de compensation retenu.

Le dossier prévoit également, en mesure compensatoire, le déplacement des pieds d'Œillet superbe¹⁸ qui ne pourraient être épargnés par les travaux, avec un suivi à cinq ans de la réussite des transferts. L'Ae souligne qu'une mesure de transplantation simple ne peut permettre la compensation que si elle est accompagnée d'une restauration d'un habitat dégradé.

L'Ae recommande de montrer comment la mesure compensatoire visant la préservation de l'Œillet superbe traite la question de la restauration d'un habitat favorable.

2.3.3 Continuité écologique

L'élargissement de la plateforme routière conduira à accentuer l'effet de coupure que constitue la RN 134 au regard des traversées de la faune. Le dossier propose trois mesures de réduction de cet impact.

La mesure RED7a consiste en la création d'un passage en faveur des amphibiens à l'aide d'une buse de 800 mm située dans la zone du ruisseau du Bidou. Cette mesure est corrélée avec la mesure RED7b qui prévoit d'aménager des passages terrestres à sec à l'intérieur des nouveaux ouvrages hydrauliques. Le pont rouge accueillera un aménagement spécifique pour la grande faune. Un travail particulier est prévu pour rendre les abords de ces ouvrages les plus attractifs possibles pour la faune. Le dossier n'indique pas clairement quels ouvrages hydrauliques bénéficieront de ces aménagements. Il ne permet pas de s'assurer que la localisation et le nombre des passages pour la faune permettront de couvrir les besoins en traversée établis à l'état initial. Par ailleurs, le corridor situé à l'extrémité Est, identifié par le SRCE et attesté par les relevés de mortalité, ne fait pas l'objet de mesures particulières dans le dossier. Pour l'Ae, un raisonnement à l'échelle du projet d'ensemble impose de prévoir un maintien de cette continuité.

L'Ae recommande de mieux justifier que le nombre et la localisation des aménagements pour la traversée de la faune (crapauduc et ouvrages hydrauliques) préservent les continuités identifiées par les trames vertes et bleues sur le projet d'ensemble, et notamment pour le corridor écologique situé au niveau de Belair.

La mesure RED8 prévoit de mettre en place des clôtures adaptées pour la petite faune de manière à limiter son intrusion. Bien que les lieux de passage de la faune soient relativement bien connus, ces clôtures ne font pas l'objet d'une ébauche de localisation. Le dossier ne permet pas au lecteur

¹⁸ Œillet magnifique

de s'assurer de la bonne corrélation de l'emplacement de ces clôtures avec les aménagements de traversées pour la faune, ni des éventuels reports d'impact aux extrémités de la future clôture.

L'Ae recommande de préciser les emplacements des clôtures pour la petite faune en démontrant leur cohérence avec les traversées qui seront mises en place.

2.3.4 Trafic

Le chapitre dédié au trafic mentionne le trafic moyen journalier annuel de 2012 à 2016 qui évolue peu, mais ne présente pas d'estimation de trafic au-delà. L'étude de bruit, qui fait l'objet d'un point suivant, n'indique pas non plus les niveaux de trafics qui ont été retenus pour les scénarios de référence (2045, sans le projet) et futur (2045, avec le projet réalisé). C'est seulement au sein de l'étude air-santé portée en annexe de l'étude d'impact, que sont donnés les trafics pour 2045, en distinguant deux sections :

- Section Oloron-Herrère (TMJA 2045) : 13 057 VL et 722 PL
- Section Herrère-Belair (TMJA 2045) : 9098 VL et 658 PL.

L'Ae recommande de s'assurer de la cohérence des trafics pris en compte dans l'étude air-santé et dans l'étude de bruit.

2.3.5 Qualité de l'air

L'étude utilise le logiciel COPERT dans sa version IV. Une dernière version (COPERT V) est disponible depuis 2016, qui prend en compte les émissions réelles des véhicules diesel. Le modèle COPERT V 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.

L'Ae recommande d'utiliser la dernière version disponible du logiciel, COPERT V, pour la modélisation des émissions de polluants, lequel prend notamment en compte les émissions réelles des véhicules diesel.

L'étude de la qualité de l'air est de niveau II¹⁹. La bande d'étude, d'une largeur minimale de 150 mètres de part et d'autre de l'axe pour cette opération, a été portée à 300 mètres de part et d'autre de la route. Cette étude conclut à une diminution des émissions en 2025 et 2045 par rapport à la situation actuelle, du fait de l'amélioration technologique du parc roulant, et ce malgré l'augmentation de trafic. L'étude ne compare pas les émissions du scénario futur (2045 avec projet) au scénario de référence (2045 sans le projet) et ne présente pas les mesures d'évitement et de réduction du risque sanitaire lié à la comparaison de ces deux scénarios. Les émissions de gaz à effet de serre augmentent de 24 % en 2045 (avec projet) et 17 % en 2025 (avec projet) par rapport à la situation initiale.

L'Ae recommande de compléter le dossier par le calcul des émissions de polluants et de gaz à effet de serre du scénario de référence et de proposer des mesures d'évitement et de réduction du risque sanitaire.

¹⁹ Définie par la circulaire sur la qualité de l'air du 27 février 2005.

2.3.6 Bruit

La modélisation de l'état acoustique futur retient l'horizon 2045. La situation avec projet (situation future) se traduit par une dégradation par rapport au scénario de référence (2045 sans projet) en ce qui concerne le bruit, pour sept habitations.

Les niveaux acoustiques de la situation future mettent en évidence quatre nouveaux points noirs bruit (PF6, R200, R211 et R107).

L'étude acoustique s'attache à vérifier le caractère significatif de l'élargissement selon l'article R. 571-45 du code de l'environnement. Les résultats présentés sous forme de tableau montrent que cette vérification a été réalisée bâti par bâti, étage par étage. Deux des 43 récepteurs présentent des variations de bruit supérieures à 2 dB(A). Or, pour l'Ae, la notion de « caractère significatif » d'un aménagement doit être appliquée à l'échelle d'un tronçon d'infrastructure, c'est-à-dire d'un segment de route nationale sur lequel le trafic est homogène²⁰. Elle considère que le caractère significatif devrait être étudié pour chacune des sections Oloron- Herrère et Herrère-Belair prises dans leur globalité, qui sont les sections homogènes en trafic retenues dans l'étude Air-Santé. Si le caractère significatif devait alors être retenu pour un certain nombre d'autres habitations par application aux segments homogènes en trafic, l'Ae rappelle que les objectifs réglementaires à atteindre sont plus contraignants que ceux relatifs au traitement des PNB actuellement retenus pour un certain nombre d'habitations. Ainsi, en modification significative, le seuil réglementaire à ne pas dépasser est de 60 dB lorsque le niveau acoustique avant travaux²¹ (état initial) est inférieur à 60 dB, limité à sa valeur initiale lorsque celle-ci est comprise entre 60 et 65 dB, et inférieure à 65 dB lorsque le niveau acoustique initial dépasse les 65 dB. Des objectifs diminués de 5 dB sont à observer quand il s'agit de traiter un dépassement nocturne, alors que les niveaux acoustiques à atteindre dans le cas d'un traitement d'un PNB sont de 70 dB de jour et de 65 dB la nuit. C'est pourquoi, une attention particulière devra être portée notamment aux habitations PF5, R204, R205, R211 (Rdc), R220 (Rdc), PM7, PF8, PF9, R100 dont les niveaux acoustiques futurs dépassent ou approchent les seuils réglementaires en cas de modification significative avérée.

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique en indiquant les tronçons homogènes en trafic sur lesquels l'élargissement constitue une modification significative au regard de son impact acoustique et de revoir en conséquence les mesures d'évitement et de réduction acoustique à mettre en place.

S'agissant du récepteur R107, le dossier mentionne que le rez-de-chaussée de l'habitation sera traité au titre du caractère significatif de l'augmentation de bruit due au projet, avec un objectif de seuil à ne pas dépasser de 60 dB, et que l'étage de l'habitation sera traité au titre de la résorption des points noirs du bruit avec un seuil à ne pas dépasser de 65 dB. L'Ae considère qu'un traitement différencié par étage, qui relève d'une interprétation particulièrement restrictive de la réglementation, serait difficilement compréhensible et acceptable par le riverain. Un traitement homogène prenant en compte la réglementation la plus favorable au riverain devrait être retenu pour l'habitation R107. De la même manière, si d'autres habitations déjà prises en compte au titre

²⁰ Voir Note de l'autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire, n° 201-N-02.

²¹ La note de l'Ae précitée explique pourquoi, s'agissant du niveau avant travaux, c'est le niveau de l'état initial et non celui de l'état de référence qui doit être retenu.

des PNB devaient bénéficier d'un traitement à cause de l'augmentation significative du bruit, la même réglementation devra être retenue pour l'ensemble de l'habitation.

L'Ae recommande d'adopter la même approche réglementaire sur l'ensemble de l'habitation R107.

Le maître d'ouvrage prévoit, à ce stade, de mettre en place des protections acoustiques de façade pour 27 habitations, mais n'étudie pas la possibilité d'un traitement du bruit à la source. Il ne précise pas non plus à quelle échéance ces travaux de protection phonique seraient mis en place²².

L'Ae recommande d'étudier un traitement à la source de la nuisance acoustique et de proposer un calendrier pour la mise en place des travaux de protection phonique.

Aucune mesure spécifique de suivi de mesures de protection acoustique qui seront mises en œuvre n'est indiquée au dossier. Or, elles sont nécessaires pour s'assurer que les seuils réglementaires en termes de bruit sont bien respectés. Le dossier devrait être complété dès à présent par des engagements du maître d'ouvrage pour mettre en place des mesures correctives en cas de dépassement.

L'Ae recommande de compléter dès à présent le dossier par une présentation du protocole de suivi des mesures acoustiques in situ qui sera mis en œuvre après la réalisation des travaux et par les engagements du maître d'ouvrage à mettre en place des mesures correctives en cas de dépassement des seuils.

2.4 Analyse des coûts collectifs et des consommations énergétiques et évaluation socio-économique

L'étude d'impact comporte une présentation succincte des coûts liés aux émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre et une évaluation des consommations énergétiques des véhicules pour l'année 2017 et aux horizons 2025 et 2045. Celles-ci répondent aux exigences de l'article R. 122-5 III du code de l'environnement pour les études d'impact des infrastructures de transport.

L'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 a introduit une obligation d'évaluation socio-économique préalable à tout projet d'investissement de l'État, sans seuil minimal d'investissement ou de linéaire. Une telle étude devrait donc figurer dans le dossier, ce qui n'est pas le cas dans le dossier transmis à l'Ae qui renvoie sur ce point au contenu de l'étude d'impact. Cette étude peut être présentée sous la forme simplifiée prévue par l'instruction technique de la direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau national routier (version consolidée du 12 septembre 2017). Toutefois, pour un projet d'un montant supérieur à 20 millions d'euros²³, l'évaluation socio-économique doit comprendre *a minima* le contenu fixé par l'article 2 du décret n°2013-1211.

²² Si les travaux d'isolation phonique étaient réalisés avant les travaux routiers, ils permettraient la protection des riverains vis-à-vis des bruits de chantier.

²³ Ce qui est le cas si conformément à la recommandation figurant au § 1.2 du présent avis on considère que le projet d'ensemble intègre, outre l'opération Belair-Oloron (coût de 20 M€) l'opération Pau-Belair (coût indiqué au dossier de l'ordre de 3 M€) ainsi que l'opération de suppression du PN N°24 sur la commune de Herrère (coût évalué à 6,7 M€).

L'Ae recommande de compléter le dossier par un document présentant l'évaluation socio-économique du projet.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique ne présente pas la situation sonore actuelle des riverains de la RN 134, ni les impacts et mesures associés, alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur du projet.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par une présentation de la situation acoustique actuelle des riverains de la route nationale et des impacts sonores du projet et des mesures de protection associées. Elle recommande également de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.