

1 AN APRES L'ACTUALISATION DE LA NOTE METHODOLOGIQUE AIR ET SANTE DES ETUDES D'IMPACT ROUTIERES

1 YEAR AFTER UPDATING THE AIR AND HEALTH METHODOLOGICAL NOTE ON ROAD IMPACT STUDIES

Géraldine DEIBER

Responsable d'activité

Domaine d'activité : pollution de l'air, odeurs et santé

Egis Structures et Environnement

Héliopôle Bat D 33-43 av G. Pompidou BP 13115 31 131 BALMA Cedex

Tél. : +33 (0)5 62 18 20 28 | geraldine.deiber@egis.fr | www.egis.fr

Cell. : +33 (0)6 03 53 19 72

Dès lors qu'un projet routier neuf ou un projet d'aménagement d'une infrastructure routière existante présente des impacts significatifs sur l'environnement ou la santé humaine, il doit faire l'objet d'une étude d'impact. La méthodologie à mettre en œuvre pour mener les études d'impact « Air et Santé » a été précisée successivement par la note méthodologique de 2001 puis par la note méthodologique de 2005.

Le 22 février 2019, la circulaire du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire du 25 février 2005 et sa Note Méthodologique, sur le volet « Air et Santé » des études d'impact routières a été actualisée par une Note Technique et son guide méthodologique associé.

Globalement le niveau d'exigence de la note technique du 22 février 2019 est supérieur à celui de la note méthodologique de février 2005, et après une année d'expérience, les premiers retours sur la note méthodologique 2019 se profilent.

La Note Technique et son guide font dorénavant état de différentes phases dans l'élaboration d'un projet routier avec :

- Les études d'opportunité de phase 1 : phase amont
- Les études d'opportunité de phase 2 : phase de concertation
- Les études préalables : phase de l'étude d'impact

Le premier item est une nouveauté de la Note Technique. Ce type d'étude permet de déterminer dans une zone d'étude très large :

- les secteurs à enjeux ;
- les principales sources d'émissions ;
- la répartition des populations ;
- le recensement des projets existants ou approuvés ;
- les émissions si les tracés et les trafics ont été déjà définis.

Le second item a été particulièrement développé dans la Note Technique, notamment concernant les attendus des études en phase de concertations dans le traitement des variantes du projet. Il apparaît ainsi nécessaire de décrire les solutions de substitutions raisonnables au projet qui ont été examinées par la maitre d'ouvrage et les principales raisons du choix effectué. Si plusieurs variantes ont été envisagées, en préalable à la solution considérée par la suite comme étant le projet, il y a lieu de les discriminer au regard de leur impact respectif sur la qualité de l'air et les populations exposées, mettant ainsi en évidence notamment pour les zones à enjeux une amélioration ou dégradation de la situation.

Enfin le troisième item concerne les études dites de niveau I à niveau IV (déjà présent dans la Note Méthodologique de 2005) avec quelques changements importants notamment pour les études de niveau I.

Les études sur la qualité de l'air se concentrent à présent au minimum sur 10 polluants quel que soit le niveau d'étude. Une nouveauté notable est par ailleurs la prise en compte de 3 horizons d'étude, (état de référence, à la mise en service du projet et 20 ans après la mise en service du projet).

Plus particulièrement pour les études de niveau I, une liste de 17 polluants supplémentaires est à intégrer en rapport avec l'étude quantitative des risques sanitaires. De plus, l'une des actualisations importantes concerne la durée et la réalisation des campagnes de mesure. En effet, afin d'avoir une représentativité « annuelle » de la qualité de l'air dans la zone d'étude, tant au niveau trafic, que météorologique, la durée des campagnes a été revue. De plus, tous les polluants faisant l'objet de l'étude doivent être quantifiés (26 substances chimiques au total) dans le but d'obtenir un bruit de fond spécifique pour chacun. Selon les polluants à mesurer il est également préconisé d'utiliser la méthode d'échantillonnage la plus pertinente, à savoir des capteurs passifs ou des analyseurs automatiques garantissant la fiabilité de la mesure.

Ces nouveautés et modifications ne sont pas sans conséquence en terme de délai et de budget.

Après 1 an de retour d'expérience, les nouveautés et l'actualisation de la Note Méthodologique de 2005 révèlent plusieurs points de réflexion quant à la mise en application de la Note Technique de 2019. Le budget espace / temps en est l'un d'entre eux mais plusieurs autres points peuvent également être soulevés comme l'adaptation du niveau d'étude (dans certains cas, les préconisations de la Note Technique de 2019 ne sont pas toujours cohérentes avec l'importance du projet), la mesure de 16 HAP, ou encore la difficulté de mise en œuvre des campagnes de mesures.