



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Evreux, le 9 septembre 2020

Affaire suivie par **Mathieu SAVARY**  
**Direction de la santé publique**  
Pôle santé environnement  
Unité départementale de l'Eure  
Mél. : [mathieu.savary@ars.sante.fr](mailto:mathieu.savary@ars.sante.fr)  
Tél. : 02.32.18.32.38

Direction Départementale des  
Territoires et de la Mer de l'Eure  
1 avenue du Maréchal Foch  
BP 42205  
27022 Evreux Cedex

**Objet : Aménagement du demi-diffuseur sur l'A13 à Heudebouville**  
**Dossier de demande d'autorisation environnementale**

Par transmission du 19 août 2020, vous avez sollicité l'avis de mes services concernant les travaux d'aménagement du demi-diffuseur sur l'A13 à Heudebouville.

Ce projet s'étend sur 3 km de voies et prévoit la création de deux bretelles (entrée/sortie) à péage direct (vers et depuis Rouen) vers la RD 6155, la réalisation de voies d'entrecroisement entre les nouvelles bretelles et les aires de Vironvay, la démolition puis reconstruction de l'ouvrage d'art de la route des Saisons (PS92.2), ainsi que la mise en place d'équipements de sécurité et d'exploitation et des dispositifs d'assainissement.

Il vise à favoriser les échanges avec l'agglomération rouennaise et accompagner le développement des zones d'activités Ecoparcs, mais aussi à fluidifier la circulation sur les voies secondaires et améliorer la sécurité routière et la sécurité des habitants des communes traversées par les RD 6155 et RD 6015.

Après examen du dossier, je vous fais part des observations suivantes.

1. Protection de la ressource en eau

La zone concernée par l'aménagement est située en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau potable.

2. Bruit

a) Etat initial

L'état initial a été caractérisé par les données :

- d'une campagne de six points de mesures fixes sur 24h pratiquée en juillet 2019 par AcoustB afin de caractériser la situation initiale ;
- de comptages routiers réalisés en simultané par SETEC International sur 9 postes ;
- d'une modélisation (logiciel CADNAE V2019) reprenant les paramètres de topographie, d'infrastructures routières, de bâti, de trafic et les données de mesures acoustiques.

Selon les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, l'ambiance sonore préexistante est qualifiée de non modérée à proximité immédiate de l'A13 et de la RD6015 (PF1 et PF2). Des Points Noirs du Bruit (PNB) sont identifiés pour des habitations au sud-est entre l'A13, la RD 6155 et la bretelle d'entrée vers Paris.

#### b) Effet du projet

L'impact sonore lié au projet lui-même et les modifications de trafic sur les axes routiers associés (RD6015 et RD 6155) sont modélisés. Les éléments de l'étude d'ACOUSTB sont synthétisés dans l'étude d'impact.

En majorité la comparaison entre les niveaux sonores, avec et sans aménagement, ne met pas en évidence d'augmentation des niveaux sonores supérieure à la valeur 2 dB(A) pour laquelle l'impact des travaux est considéré comme significatif. L'environnement sonore restera équivalent.

En revanche, les différentes modélisations révèlent une situation sensible pour trois habitations (récepteurs 115, 116/117 et 118) exposées aux trafics routiers de l'A13, de la bretelle d'entrée existante Sud, de la bretelle de sortie (création) nord ainsi que de la RD6155. Cette situation nécessitera une amélioration de l'isolement des façades par doubles-vitrages.

Dans une démarche de réduction de l'incidence acoustique du projet, il est prévu le remplacement du merlon nord, en bordure de l'A13, par un écran de trois mètres de hauteur compatible. Le merlon existant au Sud de la route de saison sera conservé.

### 3. Qualité de l'air et santé

#### a) Méthodologie générale

L'étude air et santé est réalisée selon la note technique du 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du CEREMA.

Il est déroulé une étude de niveau II au regard de l'augmentation future de plus de 10 % du trafic sur l'A13. Les seules caractéristiques du projet (trafic attendu inférieure à 10 000 véh/j, densité de population inférieure 2000 hab/km et longueur du tracé inférieure à 50 km) menaient à une étude de niveau III.

Concernant la largeur de la bande d'étude, il est retenue une largeur de 400 m selon le trafic engendré à l'horizon le plus lointain. Il n'est pas fait de distinction entre les polluants gazeux et les polluants particuliers. Pour ces derniers, une largeur fixe de 200 m est imposée.

Selon ce niveau II, l'étude air et santé doit notamment comporter :

- une caractérisation de l'état initial avec notamment l'inventaire des sources existantes de pollution, la localisation des personnes ou établissements vulnérables, étude de la qualité de l'air par des données bibliographique et des mesures sur site ;
- une vérification de compatibilité avec les documents de planification ;
- une évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air avec :
  - une estimation des émissions polluantes induites par le trafic routier ;
  - une estimation des concentrations en NO<sub>2</sub> dans la bande d'étude ;
  - une comparaison des variantes et une évaluation de l'exposition des populations dans la bande d'étude à l'aide de l'Indice Pollution Population (IPP) ;
- une analyse monétaire des effets induits (amélioration-dégradation) du projet sur l'ensemble de l'aire d'étude.

## b) Etat initial

L'état initial est décrit à partir des données bibliographiques d'Atmo Normandie à l'échelle régionale et de l'agglomération d'Evreux.

Il est ensuite affiné par une campagne de mesures (paramètres NO<sub>2</sub> et PM<sub>10</sub>) dans le domaine d'étude comprenant 22 points selon deux périodes de quatre semaines : une période du 17 septembre au 14 octobre 2019 et une période du 7 janvier au 4 février 2020. Cette approche est conforme à la méthodologie du guide du CEREMA qui préconise quatre campagnes de mesure de deux semaines durant chaque saison de l'année ou deux campagnes de mesures de quatre semaines durant des saisons contrastées d'un point de vue météorologique (hiver et été). Sur ce dernier point, il peut être émis un bémol sur le caractère saisonnier moins contrasté entre les deux périodes de mesures retenues.

Il n'est pas identifié d'établissement accueillant des populations vulnérables dans la bande d'étude.

## c) Evaluation de l'impact du projet

Les émissions routières ont été évaluées à partir des bases de données citées dans le guide méthodologique (méthode COPERT V et données de INRETS dorénavant IFSTTAR) et les données de trafic routier. En application du guide du CEREMA, les polluants étudiés sont : NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>, CO, COVNM, benzène, SO<sub>2</sub>, As et Ni, B(a)P auxquels le CO<sub>2</sub> est ajouté.

La dispersion des polluants et l'évaluation de leurs concentrations dans l'air ambiant ont été réalisées avec le modèle de dispersion atmosphérique Fluidyn-PANROAD. La documentation accessible sur internet mentionne que ce logiciel a été développé en collaboration avec l'ADEME. Les éléments de l'étude développent brièvement les paramètres considérés et les possibilités de l'outil.

L'étude air et santé n'établit pas de comparaison entre les variantes de tracé, une étude multicritères est intégrée dans d'autres documents du dossier. Les émissions sont alors déterminées pour 2019 (état initial) et pour les horizons 2024 et 2044 respectivement sans et avec la réalisation du projet présenté. Des tableaux et des cartographies des concentrations, pour tous les polluants précités, sont établi(e)s pour les différents horizons d'étude. Il est ainsi déterminé :

- entre l'état initial et les états futurs : une hausse des émissions pour certains polluants (CO<sub>2</sub>, PM, SO<sub>2</sub>, Ni, As et benzo(a)pyrène) de par l'augmentation du trafic, mais une baisse pour d'autres polluants (CO, NO<sub>2</sub>, Benzène, COVNM) associée à l'amélioration technique des moteurs.
- entre les états futurs : des émissions plus importantes pour les configurations avec projet associées à l'augmentation du trafic et du nombre de kilomètres parcourus (création de nouvelles bretelles).

L'étude détermine ensuite les indices Pollution Population (IPP - indicateur de l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies impactées), par le croisement des concentrations en NO<sub>2</sub> et des populations exposées sur la zone d'étude. Concernant ce chapitre, il n'est pas explicité/illustré les modalités d'estimation de la population dans la bande d'étude avant la présentation des résultats de calcul. Ces derniers mettent en évidence une diminution de l'exposition entre les situations futures et l'état initial. En revanche, la différence entre les états futurs aménagé et non aménagé ne sont pas jugées significatives.

Par conséquent, je vous informe que j'émetts un avis favorable au projet.

Mes services restent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Pour le directeur général  
de l'Agence régionale de santé,  
L'ingénieur du Génie Sanitaire



Mouloud BOUKERFA