

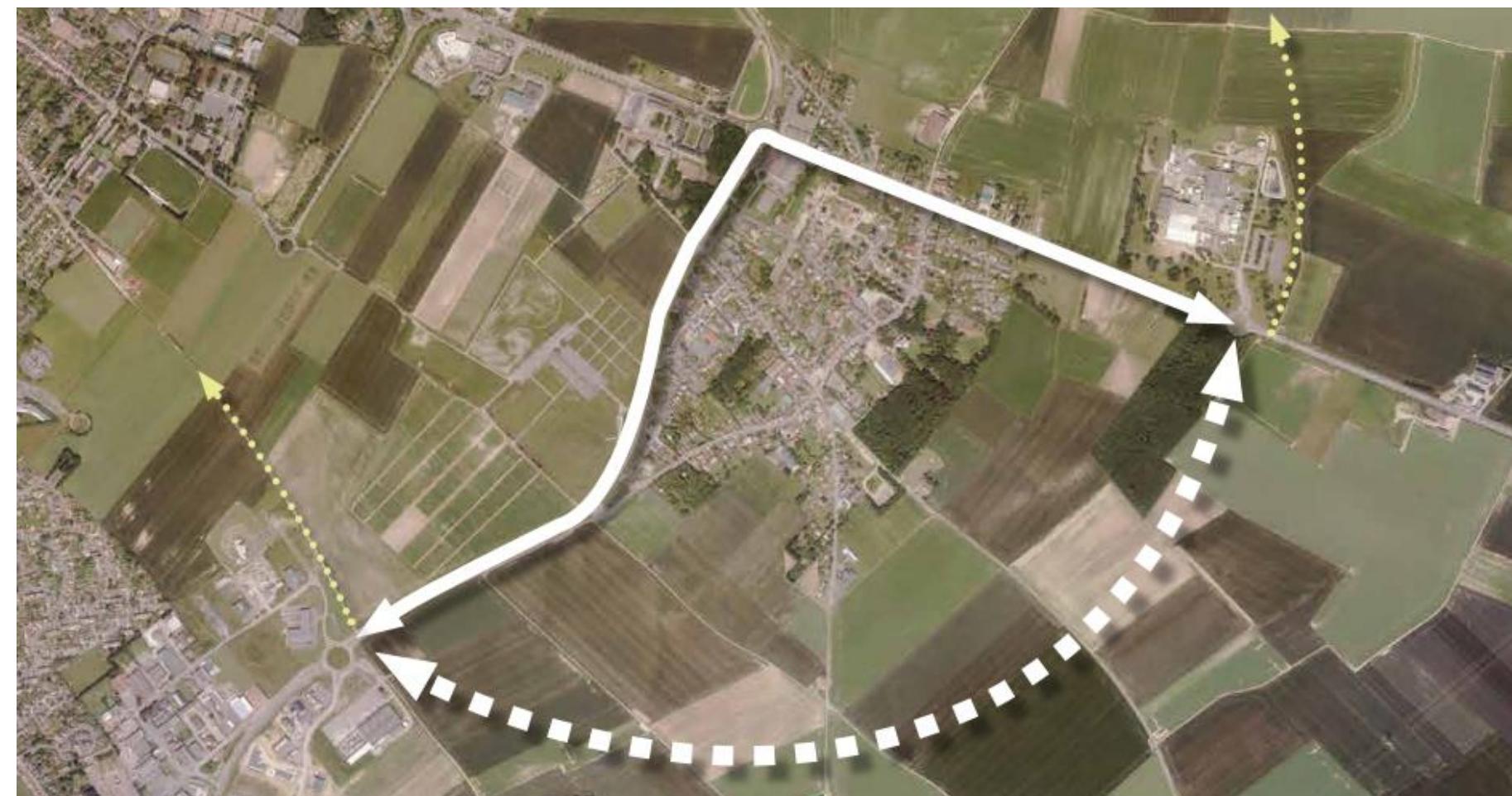
DIRECTION DE LA MOBILITE ET DU RESEAU ROUTIER
SERVICE MOBILITE ET MAITRISE D'OUVRAGE

Volume 3
ETUDE D'IMPACT

-
Chapitre 5

Analyse
complémentaire liées
aux infrastructures de
transport

Décembre 2023



REVISION DU DOCUMENT

INDICE	DATE	PARTIE	MODIFICATIONS	ETABLI PAR	VERIFIE PAR	APPROBATION
A	Juillet 2022	Analyse complémentaire liée aux infrastructures de transport	Création du document	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
B	Octobre 2022	Analyse complémentaire liée aux infrastructures de transport	Modification suite résultats nouvelle étude de trafic à intégrer	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
C	Octobre 2023	Analyse complémentaire liée aux infrastructures de transport	Modification suite nouvelle étude de trafic + intégration des remarques du MOA et des Services de l'Etat	Axelle OTNU	Aurélie PINTE	Florence BORDAS
D	Décembre 2023	Analyse complémentaire liée aux infrastructures de transport	Intégration des remarques du MOA	Axelle OTNU	Cathy NIVELLE-DUFOSSE	Florence BORDAS

SOMMAIRE

LISTE DES ACRONYMES.....	4
1 PREAMBULE	5
2 CONSEQUENCES PREVISIBLES DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT EVENTUEL DE L'URBANISATION	
5	
2.1 Justification de l'opération de développement urbain	5
2.1.1 Système de transport dans lequel s'insère le projet	5
2.1.2 Objectifs du projet : évolutions attendues de la mobilité.....	5
2.1.3 Périmètre d'influence du projet	5
2.1.4 Appréciation des évolutions possibles du territoire	5
2.1.5 Enjeux urbains et expansion potentielle due au projet.....	6
2.2 Projets prévus selon les documents d'urbanisme	6
3 ANALYSE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DES RISQUES POTENTIELS LIES AUX AMENAGEMENTS FONCIERS, AGRICOLES ET FORESTIERS PORTANT NOTAMMENT SUR LA CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS OU FORESTIERS INDUITS PAR LE PROJET	7
3.1 Rappel des articles L.123-24 et L.123-1 du code rural et de la pêche maritime.....	7
3.2 Généralités sur l'aménagement foncier rural.....	7
3.3 Choix des commissions	7
3.4 Enjeux écologiques et les risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers	8
4 EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES ET DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE.....	8
4.1 Les effets sociaux du projet	8
4.2 Les effets économiques du projet.....	9
4.3 Les effets environnementaux du projet	9
4.3.1 Ambiance sonore.....	9
4.3.2 Qualité de l'air.....	9
5 DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC, DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DES METHODES DE CALCUL UTILISEES POUR LES EVALUER ET EN ETUDIER LES CONSEQUENCES	9

LISTE DES ACRONYMES

AFAFE : Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental

CUA : Communauté Urbaine d'Arras

DOO : Document d'Orientation et d'Objectif

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable

PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

ZAC : Zone d'Activité Concerté

ZI : Zone Industrielle

1 PREAMBULE

Conformément au III de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit fournir une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

L'aménagement d'une infrastructure entre deux agglomérations importantes peut notamment entraîner des conséquences sur l'organisation de l'espace et le développement de l'urbanisation.

2 CONSEQUENCES PREVISIBLES DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT EVENTUEL DE L'URBANISATION

2.1 Justification de l'opération de développement urbain

2.1.1 Système de transport dans lequel s'insère le projet

La RD60 et la RD939 possèdent différents usages :

- Axe de transit structurant à l'échelle du département,
- Desserte locale du réseau secondaire (rue de Neuville, RD37E1) résidentiel.

2.1.2 Objectifs du projet : évolutions attendues de la mobilité

Les principaux objectifs du projet et améliorations attendues sont les suivants :

- Amélioration de la qualité de vie en centre-ville :
 - Circulations beaucoup moins nombreuses,
 - Réappropriation des espaces publics et meilleure accessibilité aux commerces pour les résidents ou les clients de passage,
 - Réduction des nuisances acoustiques,
 - Moindre pollution atmosphérique d'origine routière (effet positif sur la santé).
- Amélioration des conditions de déplacements et du confort des usagers :
 - Meilleure fluidité, temps de parcours réduits, congestions très nettement amoindries,
 - Confort d'utilisation nettement accru du fait des caractéristiques géométriques.
- Amélioration de la sécurité, notamment vis-à-vis du trafic de PL :
 - Permettre une déviation du trafic poids-lourds passant au droit du passage à niveau n°83 situé sur la RD60 à Saint-Laurent-Blangy et sa dénivellation à terme
 - Permettre l'interdiction du transit poids-lourd dans les agglomérations de Saint-Laurent-Blangy, Feuchy et Tilloy-lès-Mofflaines.

2.1.3 Périmètre d'influence du projet

L'influence de proximité du projet portera sur :

- Les zones impactées par sa réalisation, notamment en termes de consommation d'espaces sur des terrains aujourd'hui essentiellement voués à l'agriculture,
- Les communes de Tilloy-lès-Mofflaines et Beaurains, notamment en termes d'amélioration de l'attractivité et de possibilité de requalification urbaine et de développement de la zone d'activités de BOREAL et de la ZI Est.

2.1.4 Appréciation des évolutions possibles du territoire

L'aire d'étude du projet d'aménagement à 2x1 voies du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est concerné par le SCoT de l'Arrageois approuvé le 26 juin 2019. Il regroupe 206 communes organisées en 3 intercommunalités dont la Communauté de Urbaine d'Arras fait partie.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Communauté de Urbaine d'Arras permet d'apprécier les axes de développement privilégiés.

Le projet de déviation apparaît dans le PADD, au travers de plusieurs orientations :

- **AXE 1 : Une économie à haute valeur humaine ajoutée**
 - Renforcer la position géostratégique du territoire, au cœur des échanges de l'Europe du Nord,
 - Renforcer le pôle de l'économie d'envergure régionale à l'est du territoire en s'appuyant sur la structuration des secteurs d'excellence de l'arrageois,
 - Valoriser le potentiel des parcs d'activités d'intérêt communautaire et optimiser les zones commerciales de grande distribution,
 - [...].

Le territoire de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines tend à se développer autour de ses pôles économiques que sont la ZAC Boreal et la ZI Est. La création de la déviation participera ainsi à soutenir l'économie locale en facilitant la desserte de ces pôles économiques dont l'expansion et l'emplacement est déjà prévue dans le PLUi au PLUi de la CUA.

• Axe 2 : Un cadre de vie privilégié

- Renforcer les relations entre l'espace rural, l'environnement naturel et le paysage urbain,
- Economiser les ressources foncières en favorisant la densité des activités humaines,
- Lutter contre toutes les formes de pollution et protéger le territoire contre les risques naturels et technologiques,
- [...].

La déviation permet de relier les différentes polarités de vie de la commune (centre-ville et quartier résidentiel du sud de la commune), tout en sécurisant les voies principales du village en décalant le trafic important (notamment PL). L'expansion urbaine est prévue d'être maîtrisée au niveau de la future déviation, mais une volonté de renouvellement et de densification du tissu urbain est clairement affichée. La réappropriation des voies au sein du tissu urbain aidera à recréer des lieux de vies et d'échanges.

- AXE 4 : Un très haut niveau de service à la population**

- Faire émerger de nouvelles habitudes de mobilité sur le territoire,
- **Finaliser les grandes infrastructures routières de desserte et de contournement de l'agglomération,**
- Apaiser la ville en facilitant les nouvelles pratiques de déplacement en mode doux,
- [...].

Ce projet de déviation fait suite au projet d'ensemble de création d'un axe de contournement de l'agglomération d'Arras. Il permettra à terme de réorganiser et d'absorber le trafic ce qui permettra de soulager la circulation en milieu péri-urbain et apaiser les cœurs d'agglomérations en la rendant plus fluide.

2.1.5 Enjeux urbains et expansion potentielle due au projet

Le dynamisme général de l'aire d'étude et la présence de terrains disponibles induisent une croissance urbaine, démographique, et donc des déplacements que l'aménagement du projet routier de contournement peut accompagner.

La RD60 et la RD939, qui traverse le centre de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines, provoque par sa forte fréquentation en poids-lourds et sa situation à proximité immédiate des habitations, des nuisances aux riverains.

Cette fréquentation engendre de la pollution, du bruit et vibrations.

Cet environnement perturbé et non sécurisé est aujourd'hui peu attractif pour les piétons et vélos.

Les nuisances inhérentes au trafic pèsent ainsi sur l'attractivité du centre bourg. Le report du trafic de transit sur la déviation offrira :

- La possibilité d'une réappropriation du centre-bourg par ses habitants,
- La possibilité de réduire les nuisances subies par les riverains : report des émissions de gaz provenant des pots d'échappement et de la nuisance sonore en dehors des zones urbaines.

Le projet de déviation est intégré au PLUi et au PADD de la Communauté Urbaine d'Arras. Son insertion dans le développement de l'urbanisation est ainsi bien intégrée. Les zones d'extension sont bien encadrées, et limitées autour de la déviation.

L'orientation 2 du PADD « Un cadre de vie privilégié » a pour volonté de préserver le patrimoine bâti, mais aussi de valoriser l'environnement naturel présent autour de la commune. La préservation des espaces agricoles et forestiers sont souhaités, ainsi que les corridors écologiques, tout en réinsérant la ville dans le paysage.

La déviation profitera aux zones d'activités de la ville. Leurs expansions, d'ores et déjà incluses dans le PLUi et soutenue dans le PADD, seront favorisées par le contournement urbain. Leur attraction sera renforcée, notamment par la facilité d'accès, dynamisant ainsi l'économie locale de la ville.

Ainsi le projet n'a pas pour effet de développer l'urbanisation, mais davantage de faciliter l'accès aux zones existantes. Il viendra accompagner le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ainsi que le Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) du SCoT de l'Arrageois,

en améliorant les conditions de circulation sur cet axe situé au cœur de l'espace de vie inscrit dans les flux productifs. Enfin, cette infrastructure permettra de faciliter les échanges entre le territoire du SCoT de l'Arrageois et les pôles urbains économiques et industriels forts présents le long de cet axe.

2.2 Projets prévus selon les documents d'urbanisme

A l'échelle du territoire, le risque de périurbanisation constitue un point de vigilance important du fait de la création d'une nouvelle infrastructure. Les temps de parcours ne seront pas radicalement transformés par le projet. Le projet apportera, en revanche, un gain de confort pour les usagers.

La croissance périurbaine est forte dans les aires urbaines de la Communauté Urbaine d'Arras mais ne semble pas particulièrement plus se concentrer au niveau de l'emplacement du futur projet de contournement. L'analyse stratégique des territoires concernés par l'aménagement de la section routière a mis en évidence l'absence de causalité particulière entre l'existence du projet de contournement et la périurbanisation de Tilloy-lès-Mofflaines ou Beaurains. En effet, leur périurbanisation actuelle affecte l'ensemble de leur grande couronne respective. À l'avenir, il est prévisible que cette croissance continuera à se poursuivre à moins d'un changement radical de paradigme (désir de maison individuelle, automobile peu chère, foncier peu cher et disponible...).

Néanmoins, on peut considérer que l'aménagement du contournement aura certainement un effet sur la périurbanisation, en fluidifiant les conditions de circulation. Cet effet se fera sentir dans le rayon des agglomérations de Tilloy-lès-Mofflaines et de Beaurains ; il sera toutefois difficilement imputable à la seule mise en service du projet. La cause principale de cette périurbanisation est plutôt liée au dynamisme économique, local et régional, qui influe directement sur le développement urbain.

Néanmoins, pour éviter que des poches de périurbanisation trop importantes ne se développent vers le futur contournement, les élus locaux pourront agir sur le développement de leur territoire, au travers de leurs documents d'urbanisme. Dans ce cadre, une meilleure harmonisation des politiques de développements locaux pourra constituer un levier efficace pour limiter la périurbanisation (plafonds d'urbanisation au Schéma de Cohérence Territoriale, etc.).

3 ANALYSE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DES RISQUES POTENTIELS LIES AUX AMENAGEMENTS FONCIERS, AGRICOLES ET FORESTIERS PORTANT NOTAMMENT SUR LA CONSOMMATION DES ESPACES AGRICOLES, NATURELS OU FORESTIERS INDUITS PAR LE PROJET

3.1 Rappel des articles L.123-24 et L.123-1 du code rural et de la pêche maritime

- Article L. 123-24 (extrait) : « lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements et ouvrages mentionnés aux articles L. 122-1 à L. 122-3 du code de l'environnement sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au maître de l'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier mentionnés au 1^o de l'article L.121-1 du code rural et de la pêche maritime et de travaux connexes ».
- Article L. 123-1 (extrait) : « L'aménagement foncier agricole et forestier, applicable aux propriétés rurales non bâties, se fait au moyen d'une nouvelle distribution des parcelles morcelées et dispersées. Il a principalement pour but, par la constitution d'exploitations rurales d'un seul tenant ou à grandes parcelles bien groupées, d'améliorer l'exploitation agricole des biens qui y sont soumis. Il doit également avoir pour objet l'aménagement rural du périmètre dans lequel il est mis en œuvre ».

3.2 Généralités sur l'aménagement foncier rural

L'aménagement du foncier rural a pour but d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières, d'assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux et de contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal défini dans les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu, en :

- Assurant la mise en valeur et la protection de l'espace agricole et forestier en prenant en compte ses fonctions économiques, environnementale et sociale,
- Favorisant la mise en valeur durable des potentialités et des caractéristiques locales de l'espace agricole et forestier,
- Améliorant l'équilibre démographique entre les zones urbaines et rurales,
- Maintenant et développant les productions agricole et forestière, tout en organisant leur coexistence avec les activités non agricoles et en intégrant les fonctions sociales et environnementales de ces activités, notamment dans la lutte contre l'effet de serre grâce à la valorisation de la biomasse, au stockage durable du carbone végétal et à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre,
- Maintenant et développant les secteurs de l'élevage et du pastoralisme en raison de leur contribution essentielle à l'aménagement et au développement des territoires,

- Assurant la répartition équilibrée des diverses activités concourant au développement du milieu rural,
- Prenant en compte les besoins en matière d'emploi,
- Encourageant en tant que de besoin l'exercice de la pluriactivité dans les régions où elle est essentielle au maintien de l'activité économique,
- Permettant le maintien et l'adaptation de services collectifs dans les zones à faible densité de peuplement,
- Contribuant à la prévention des risques naturels,
- Assurant la mise en valeur et la protection du patrimoine rural et des paysages,
- Préservant les ressources en eau, notamment par une politique de stockage de l'eau, la biodiversité sauvage et domestique et les continuités écologiques entre les milieux naturels.

3.3 Choix des commissions

Dans l'hypothèse où l'acte déclaratif d'utilité publique obligerait le maître d'ouvrage à remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier, la (ou les) commission(s) communale(s) ou intercommunale(s) d'aménagement foncier seraient souveraine(s) et libre(s) de se prononcer sur les diverses formules possibles qui sont les suivantes :

- Pas d'aménagement foncier

Dans ce cas, il n'y a pas de restructuration des exploitations agricoles en termes de redistribution parcellaire ; rien ne sera fait de part et d'autre de l'emprise ; la situation restera telle qu'elle est aujourd'hui.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure devra acquérir directement l'emprise (à l'amiable ou par voie d'expropriation).

- Aménagement foncier avec exclusion de l'emprise

Dans ce cas, il y a restructuration des propriétés et des exploitations. L'aménagement foncier aura lieu, de part et d'autre de l'emprise, sans inclure l'emprise nécessaire au projet.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure devra acquérir directement l'emprise (à l'amiable ou par voie d'expropriation).

- Aménagement foncier avec inclusion de l'emprise

Dans ce cas, il y a restructuration des propriétés et des exploitations. L'aménagement foncier aura lieu, et les terrains destinés à l'emprise du projet feront partie du périmètre d'aménagement.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure disposera de l'emprise en fin de procédure.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure pourra occuper l'emprise dès le début de l'opération, après la prise d'un arrêté préfectoral de « prise de possession anticipée de l'emprise ».

L'emprise sera constituée des réserves foncières et des apports de la SAFER (pour partie) et/ou par prélevement sur toutes les propriétés incluses dans le périmètre, avec la condition que le prélevement au titre de l'ouvrage n'excède pas 5%, soit un périmètre qui sera à minima de 20 fois l'emprise.

Compte tenu de ces informations, il convient de savoir préalablement si les acquisitions liées au projet sont de nature à compromettre la structure des exploitations et si des opérations d'aménagement foncier agricole et forestier sont de nature à réduire les dommages occasionnés aux exploitations agricoles.

Dans le cas du présent projet, la consommation d'espaces agricoles est d'environ 13,80 ha. Cette surface est repartie sur 10 exploitations.

Le bureau d'études Verdi a été mandaté pour la réalisation d'un diagnostic agricole (état initial) en avril 2020. Il a été par la suite complété par une analyse permettant d'estimer l'impact agricole du projet.

Cette étude a mis en évidence les nombreux échanges parcellaires réalisés sur le secteur, et la mise en place de la déviation pourra les désorganiser. Cependant, leurs identifications est complexe car le foncier est très morcelé. Des aménagements seront nécessaires pour la continuité de leurs activités, tant en termes de surfaces qu'en termes d'activités. Leurs revenus économiques et le potentiel de développement seront menacés si leurs activités ne sont pas prises en compte dans l'élaboration du projet.

L'étude a donc permis de mettre en évidence les problématiques liées à l'exploitation agricole et l'utilisation des terrains traversés par le contournement.

Ces éléments ont conduit à inclure le réaménagement de la voirie existante vis-à-vis de la déviation, avec notamment plusieurs rétablissements de routes permettant l'accès aux parcelles agricoles, ainsi que de nouveaux accès (la déviation sera autorisée au cheminement agricole).

3.4 Enjeux écologiques et les risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines ne devrait pas nécessiter la réalisation d'un Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFE) du fait des parcelles agricoles et naturelles impactées. Toutefois, c'est à la commission communale que reviendra la décision de réaliser ou non un AFAFE.

Ce paragraphe est donc sans objet.

4 EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES ET DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

Le coût du projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est inférieur au seuil financier déclenchant la réalisation obligatoire d'une étude socio-économique. L'intérêt du projet doit néanmoins être évalué au regard de ses effets sur la collectivité, conformément à l'article R122-5 du Code de l'Environnement :

- « III. Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :
 - [...],
 - Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports,
 - Une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

L'évaluation s'appuie soit sur une approche qualitative, soit sur une approche monétaire quantifiée fournissant des indicateurs chiffrés, couplée à une évaluation qualitative des impacts sur l'environnement.

Dans le cadre du présent projet, une étude socio-économique a été réalisée afin d'estimer le bénéfice couts / avantages de la variante pressentie pour l'aménagement du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le calcul économique réalisé dans le cadre de ce bilan socio-économique intègre la prise en compte des effets du projet sur les paramètres suivants :

- Temps de trajet et confort des usagers,
- Sécurité des déplacements,
- Coût de l'exposition des riverains à la pollution atmosphérique,
- Coût des émissions de gaz à effet de serre.

Cette étude est présentée au chapitre 8 « Etude socio-économique » du présent volume.

4.1 Les effets sociaux du projet

Les effets sociaux du projet sont globalement positifs :

- Amélioration de l'accessibilité aux emplois/biens/services,
- Accompagnement urbain la commune de Tilloy-lès-Mofflaines en permettant une diminution des nuisances dans la traversée du bourg,
- Augmentation de l'attractivité foncière des agglomérations desservies par la RD60 et RD939.

(Voir Chapitre 4 – Evaluation des impacts du projet et mesures associées, paragraphe « Effets sur l'environnement humain et mesures associées » du présent volume 3).

4.2 Les effets économiques du projet

Le projet aura des effets positifs sur les conditions de circulation en réduisant l'inconfort et l'insécurité dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines, Feuchy et Saint-Laurent-Blangy.

(Voir Chapitre 4 – Evaluation des impacts du projet et mesures associées, paragraphe « Les effets sur le trafic et mesures associées » du présent volume 3).

Le projet aura également des effets positifs sur les activités économiques. En effet, les déplacements routiers étant facilités, les activités économiques en interaction avec la RD60 et RD939 seront plus accessibles, notamment celle de la ZAC et de la ZI Est. Le report du trafic sur le contournement permettra une revalorisation du centre bourg de Tilloy-lès-Mofflaines, Feuchy et Saint-Laurent-Blangy.

(Voir Chapitre 4 – Evaluation des impacts du projet et mesures associées, paragraphe, « Les effets sur le contexte socio-économique et mesures associées » du présent volume 3)

Le projet aura en revanche un fort impact sur l'activité agricole puisque qu'une majeure partie des entreprises nécessaires à la réalisation du contournement sera prélevée sur des parcelles agricoles. Des mesures de réduction et de compensation seront mises en place afin de limiter l'impact sur le foncier agricole.

(Voir Chapitre 13 –Evaluation de l'impact du projet sur l'économie agricole, paragraphe « impacts du projet sur le monde agricole et mesures mises en œuvre » du présent volume 3)

4.3 Les effets environnementaux du projet

4.3.1 Ambiance sonore

La modélisation acoustique avec et sans projet aux horizons actuels, de mise en service de la déviation (en 2026) et 20 ans après (en 2046) a permis de déterminer les effets sonores de la création d'une nouvelle infrastructure routière.

La création de l'infrastructure routière ne va pas générer des niveaux sonores dépassant les réglementations. Cependant des protections acoustiques (merlons acoustiques) seront mises en œuvre afin de conforter cette ambiance sonore favorable à un cadre de vie apaisé.

(Voir annexes du présent Volume 3 « Etude acoustique RD60 »)

4.3.2 Qualité de l'air

Dans le cadre de l'étude socio-économique, la monétarisation et l'analyse des coûts collectifs de la pollution atmosphérique a été réalisée. L'étude socio-économique complète est présentée au chapitre 8 « Evaluation socio-économique du projet » du présent volume.

Cette étude est complétée par une étude air et santé présentée au chapitre 10 « Etude air et santé de niveau III » du présent volume. Elle permet d'estimer avec et sans projet aux horizons actuels,

de mise en service du contournement routier (en 2026) et 20 ans après (en 2046) les effets sur la qualité de l'air de la création d'une nouvelle infrastructure routière.

(Voir Chapitre 10 – « Etude air et santé » du présent volume 3)

5 DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC, DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DES METHODES DE CALCUL UTILISEES POUR LES EVALUER ET EN ETUDIER LES CONSEQUENCES

Les mêmes hypothèses de trafic ont été utilisées pour les études air et santé, estimation des gaz à effet de serre, étude acoustique et socio-économique. Ces données sont tirées d'une étude de trafic réalisée en 2022 par le bureau d'étude Egis (Voir en annexe » du présent volume 3)