

7^{EME} PARTIE

EVALUATION DES EFFETS PROPRES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

1. CONSEQUENCES PREVISIBLES SUR L'URBANISATION
2. CONSEQUENCES LIEES AUX AMENAGEMENTS CONNEXES
3. COUTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES – AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE
4. EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES
5. HYPOTHESES DE TRAFIC UTILISEES
6. PRINCIPE DES MESURES DE PROTECTION SONORE

Conformément à l'article R.122-5 III du Code de l'environnement, cette partie rassemble des informations concernant :

- L'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation,
- L'analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés,
- L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité,
- L'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter,
- La description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R.571-44 à R.571-52 DU Code de l'environnement.

SOMMAIRE DE LA 7^{EME} PARTIE

1. CONSEQUENCES PREVISIBLES SUR L'URBANISATION	261
+ 1.1 CONSEQUENCES POTENTIELLES D'UN PROJET ROUTIER SUR L'URBANISME	261
+ 1.2 CONSEQUENCES DU PROJET SUR L'URBANISME	261
2. CONSEQUENCES LIEES AUX AMENAGEMENTS CONNEXES	261
3. COÛTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES, AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE	262
+ 3.1 PRINCIPES DE LA MONETARISATION DES COÛTS COLLECTIFS	262
+ 3.2 COÛTS LIES AUX EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES	262
+ 3.3 COÛTS LIES AUX EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	263
+ 3.4 AVANTAGES – INCONVENIENTS POUR LA COLLECTIVITE	264
4. EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES	265
+ 4.1 RAPPEL DU CONTEXTE	265
+ 4.2 ELEMENTS DE QUANTIFICATION	265
5. HYPOTHESES DE TRAFIC UTILISEES	266
+ 5.1 MODELISATION UTILISEE	266
+ 5.2 SCENARII TESTES	266
+ 5.3 ETUDE DE TRAFIC DYNAMIQUE	267
6. PRINCIPE DES MESURES DE PROTECTION SONORE	267

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1: Coût annuel de la pollution atmosphérique	263
Illustration 2: Coût annuel des émissions de GES.....	263
Illustration 3 : Consommation moyenne de carburant par jour.....	265

TABLEAUX

Tableau 1: Coûts unitaire de la pollution atmosphérique générée par le transport routier en 2010 (en €2010 / 100 véhicules x km).....	262
Tableau 2: Estimation des coûts de la pollution atmosphérique générée par le transport routier	263
Tableau 3: Estimation des coûts des GES générés par le transport routier	263
Tableau 4 : Synthèse des avantages/inconvénients induits pour la collectivité	264
Tableau 5 : Consommation de carburant [GJ / jour]	265

1. CONSEQUENCES PREVISIBLES SUR L'URBANISATION

→ Ce chapitre évalue les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

1.1 CONSEQUENCES POTENTIELLES D'UN PROJET ROUTIER SUR L'URBANISME

L'aménagement d'une infrastructure routière est susceptible d'entraîner des transformations sur les modalités d'utilisation de l'espace.

L'amélioration des conditions de déplacement constitue en effet un des facteurs possibles de développement de l'urbanisation d'un territoire. Ce développement peut se traduire par des constructions résidentielles nouvelles ou par la création d'activités économiques, notamment au niveau des points d'échanges avec d'autres équipements existants.

Ce phénomène est tributaire des conditions de desserte et d'attractivité propres du territoire (prix du foncier, équipements publics présents, temps de parcours pour rejoindre les bassins d'emplois périphériques, ...).

1.2 CONSEQUENCES DU PROJET SUR L'URBANISME

Par rapport à la situation actuelle, la réorganisation des voiries ne va pas apporter de modification sur les conditions d'accès au centre-ville de Rouen. Les emprises nouvelles se feront pour l'essentiel sur une voie déjà présente sur les quais bas. Le potentiel d'aménagement des quais bas sera ainsi préservé.

De même, aucune incidence en termes d'emprise ne se fera sentir pour les voies ferrées puisqu'elles seront maintenues en état.

Par ailleurs, le projet longe un vaste site de développement urbain à moyen et long terme identifié en zone UCd au PLU de Rouen. En conséquence, le potentiel de développement urbain de cet espace, qui correspond au site « Saint-Sever Nouvelle Gare » développé par la Métropole Rouen Normandie, ne sera pas affecté par le projet.

Le projet n'est pas de nature à modifier les dynamiques d'urbanisation envisagées sur ce territoire d'entrée de ville.

2. CONSEQUENCES LIEES AUX AMENAGEMENTS CONNEXES

→ Ce chapitre a pour objet de présenter une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers.

En l'absence d'emprise nouvelle en zone agricole et sur du foncier forestier, aucun aménagement foncier agricole ou forestier n'est nécessaire dans le cadre de ce projet.

En termes de consommation d'espace, il est rappelé que le projet de réorganisation des voiries s'inscrit sur un espace qui sert déjà de voie de desserte. Il ne suscite pratiquement pas d'emprise nouvelle.

La voie ferrée n'étant pas modifiée, aucune emprise nouvelle n'est donc nécessaire pour le projet de suppression de la tranchée couverte, exceptée en phase temporaire de travaux pour gérer la plateforme de traitement des matériaux issus de la déconstruction de l'ouvrage d'art.

Le projet rend nécessaire une régularisation de l'occupation du domaine fluvial, soit par autorisation ou par transfert de domanialité entre VNF et la Métropole Rouen Normandie pour la réorganisation des voiries sur les quais bas. Actuellement, les quais bas sont attribués en concession au Grand Port Maritime de Rouen.

De même, l'opération devra être compatible avec les projets de comptoirs de Rouen menés par la filière « rives et développement » de VNF.

Le projet n'induit aucun risque supplémentaire sur les enjeux écologiques lié aux aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF).

3. COÛTS DES POLLUTIONS ET NUISANCES, AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

→ Ce chapitre présente une évaluation des coûts des pollutions et nuisance, ainsi qu'une synthèse des avantages induits pour la collectivité.

Les données sont issues de l'étude du volet « Air et santé » réalisée par le bureau d'études TECHNISIM Consultants.

3.1 PRINCIPES DE LA MONETARISATION DES COÛTS COLLECTIFS

+ Définition :

Les coûts collectifs environnementaux concernent des coûts indirects supportés par la collectivité. Dans le cas des infrastructures de transport, ces coûts résultent principalement :

- De la pollution atmosphérique,
- Des nuisances sonores,
- Des incidences des gaz à effet de serre,
- De l'insécurité et de l'accidentologie,
- De la congestion routière, du confort pour les usagers.

La monétarisation des coûts collectifs d'un projet d'infrastructure de transport quantifie et transforme en coût les avantages et les nuisances résultant des déplacements que l'exploitation du projet entraîne ou permet d'éviter.

Les méthodes utilisées pour caractériser ces coûts collectifs s'appuient, pour la valorisation des externalités environnementales (pollution de l'air, bruit, effet de serre, ...), sur l'utilisation de valeurs tutélaires qui permettent de donner un poids monétaire à ces coûts externes environnementaux dans le bilan socio-économique.

+ Hypothèses pour le projet :

Deux paramètres ont été retenus pour procéder à la monétarisation des pollutions liées au projet:

- La pollution de l'air sur la santé,
- L'effet de serre.

La monétarisation proposée ne prend pas en compte les effets sur la sécurité routière, les gains de parcours et de fiabilité de l'itinéraire. En effet, compte tenu de la faible incidence spatiale du projet et de l'absence d'incidence sur les fonctionnalités initiales, ces paramètres ne seront pas vraiment impactés.

Trois scénarii temporels ont alors été testés :

- La situation existante du trafic pour l'année 2018 ;
- L'horizon 2020 : situation sans projet (fil de l'eau) ;
- L'horizon 2020 : situation future avec réalisation du projet.

3.2 COÛTS LIES AUX EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

Le décret n°2003-767 a introduit, à propos des infrastructures de transport, un nouveau chapitre de l'étude d'impact concernant une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité.

La monétarisation des coûts s'attache à comparer avec une unité commune (l'Euro) l'impact lié aux externalités négatives (ou nuisances) et les bénéfices du projet.

Dans une fiche-outils du 1^{er} octobre 2014 (« Valeur de référence prescrites pour le calcul socio-économique »), le Ministère de l'Environnement recommande des valeurs tutélaires de la pollution atmosphérique. Ces valeurs ne couvrent pas tous les effets externes, mais elles concernent néanmoins la pollution locale de l'air sur la base de ses effets sanitaires. Ainsi, le rapport fournit, pour chaque type de trafic (poids lourds, véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers) et pour quelques grands types d'occupation humaine (urbain dense, urbain diffus, interurbain, etc.), une valeur de l'impact - principalement sanitaire - de la pollution atmosphérique.

Ces valeurs sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 1: Coûts unitaire de la pollution atmosphérique générée par le transport routier en 2010 (en €2010 / 100 véhicules x km)

Type véhicules	de	Urbain très dense	Urbain dense	Urbain	Urbain diffus	Inter-urbain
VL		15,8	4,3	1,7	1,3	0,9
PL		186,6	37,0	17,7	9,4	6,4

D'après la définition des types de milieux de la fiche-outils du 1^{er} octobre 2014, les coûts pour les scénarios étudiés correspondent à un milieu de type « urbain très dense ».

La fiche-outils précitée indique qu'il est nécessaire d'actualiser ces valeurs suivant l'évolution du parc automobile et le taux d'inflation.

Sur la dernière décennie, l'inflation a été en moyenne de 1,11 % par an d'après l'INSEE. Cette valeur sera utilisée pour extrapoler les coûts à l'horizon futur.

L'application des valeurs recommandées et de leur règle d'évolution pour l'ensemble du trafic considéré conduit aux évaluations suivantes (valeurs journalière et annuelle) :

Tableau 2: Estimation des coûts de la pollution atmosphérique générée par le transport routier

Type de véhicules	2018 Actuel (en € ₂₀₁₈)	2020 Fil de l'eau (en € ₂₀₂₀)	2020 Projet (en € ₂₀₂₀)
Sur une journée			
VL	11 589 €	10 483 €	10 616 €
PL	10 184 €	9 212 €	9 475 €
Total	21 773 €	19 694 €	20 090 €
Sur l'ensemble de l'année			
VL	4 230 k€	3 837 k€	3 885 k€
PL	3 717 k€	3 371 k€	3 468 k€
Total	7 947 k€	7 208 k€	7 353 k€

En raison de la baisse des émissions de polluants atmosphériques par rapport à l'état actuel, les coûts sanitaires diminuent de -8 % et -10 % respectivement pour les situations futures avec projet et sans projet.

La figure suivante est une illustration des résultats obtenus.

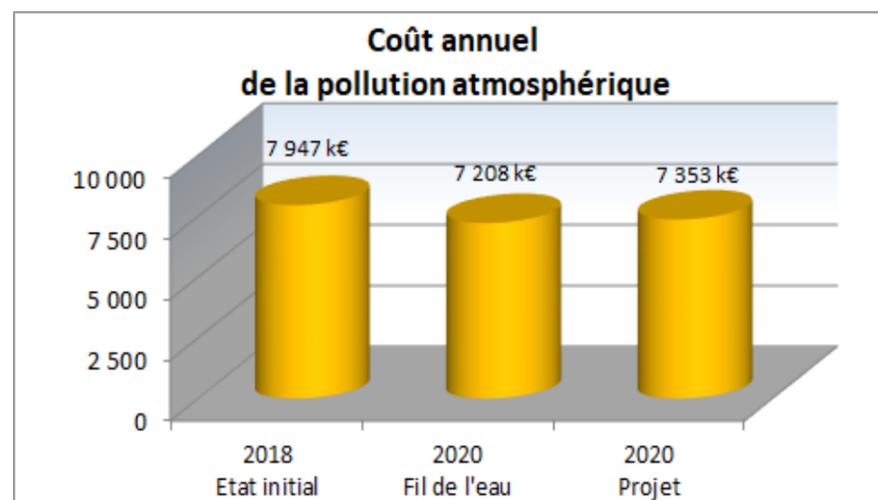


Illustration 1: Coût annuel de la pollution atmosphérique

Il est nécessaire de prendre en compte le fait que, à ce jour, lorsqu'elle est réalisée par les services instructeurs, l'estimation chiffrée des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique se base généralement sur les trafics sans retenir : ni la répartition spatiale de la population, ni les paramètres d'exposition.

Il devrait être possible d'affiner l'estimation des coûts sanitaires en s'intéressant à l'exposition de la population, dès lors que l'on se base sur le principe d'un lien de proportionnalité entre le coût sanitaire et l'Indice Pollution Population.

3.3 COUTS LIES AUX EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Le coût social du carbone peut être considéré comme étant la valeur du préjudice qui découle de l'émission d'une tonne de CO₂.

La monétarisation des conséquences de l'augmentation de l'effet de serre a été déterminée par une approche dite « tutélaire », dans la mesure où la valeur monétaire recommandée ne découle pas directement de l'observation des prix de marché mais relève d'une décision de l'État, sur la base d'une évaluation concertée de l'engagement français et européen dans la lutte contre le changement climatique.

En se référant au document du Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP) intitulé « *Evaluation socioéconomique des investissements publics* » de septembre 2013, les valeurs à considérer pour une tonne d'équivalent CO₂ émise sont de 32 €₂₀₁₀ en 2010 et de 100 €₂₀₁₀ en 2030.

Sur la base de ces hypothèses et des règles d'évolution proposées par le CGSP, le coût des émissions des GES est indiqué dans le tableau ci-après.

Tableau 3: Estimation des coûts des GES générés par le transport routier

	2018 Actuel	2020 Fil de l'eau	2020 Projet
Sur une journée	1 172 € ₂₀₁₈	1 334 € ₂₀₂₀	1 363 € ₂₀₂₀
Sur une année	428 k€ ₂₀₁₈	488 k€ ₂₀₂₀	499 k€ ₂₀₂₀

Le coût des émissions de Gaz à Effet de Serre augmente à l'horizon futur en raison de la valeur tutélaire du carbone qui croît de façon marquée.

Ces résultats sont illustrés ci-après, en valeur annuelle.

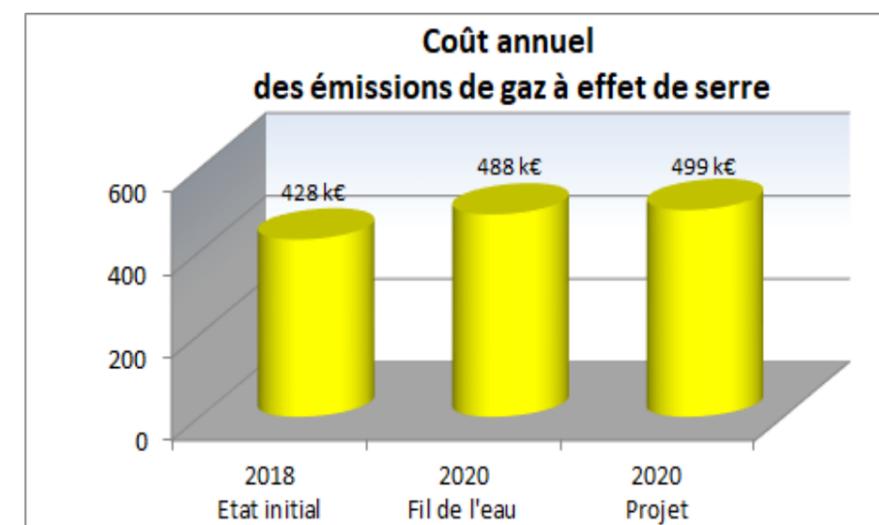


Illustration 2: Coût annuel des émissions de GES

L'augmentation des coûts entre la situation future avec projet et la situation future au fil de l'eau s'explique par une légère augmentation de l'indice « Véhicules.Kilomètres » (linéaire de voirie sensiblement plus long avec projet). Toutefois, cette augmentation, de l'ordre de +2 %, est non significative et non discriminante pour un scénario en particulier.

3.4 AVANTAGES – INCONVENIENTS POUR LA COLLECTIVITE

Du point de vue des circulations routières, la suppression de la tranchée couverte et son remplacement par une voie de substitution immédiatement à côté vont entraîner une meilleure fiabilité de l'itinéraire de desserte du centre-ville, depuis la rive gauche de la Seine en amont de Rouen.

Le risque d'une interruption de trafic, plus ou moins longue, du fait de l'impraticabilité de l'ouvrage d'art est définitivement écarté avec la réorganisation des voiries.

Cet avantage se répercute de fait sur l'exploitation de la voie ferrée, en supprimant là-encore le risque d'une interruption des circulations de train de fret pour cause de désordres importants sur l'ouvrage d'art.

Pour les autres facteurs comme la sécurité routière, le confort d'utilisation de la voie ou l'amélioration de la fluidité et des temps de parcours, le projet apporte des avantages pour la collectivité (voie nouvelle réservée aux véhicules légers, amélioration de la fluidité des circulations sur le pont Mathilde, sécurisation des bretelles avec une vitesse réduite et une géométrie conforme aux recommandations du SETRA).

Les principaux avantages et inconvénients pour la collectivité du point de vue des externalités environnementales sont synthétisés dans le tableau ci-contre.

Parmi les avantages induits, le projet va également entraîner :

- Des retombées économiques favorables pour les entreprises locales de travaux publics lors de la phase travaux,
- Une valorisation des matériaux de déconstruction,
- Une opportunité de requalification de l'entrée de ville en lien avec le projet urbain de « Saint-Sever Nouvelle Gare ».

Tableau 4 : Synthèse des avantages/inconvénients induits pour la collectivité

Thèmes	Avantages / Inconvénients
<i>TRAFIC</i>	D'après les hypothèses considérées, la mise en place du projet induit une augmentation minimale de l'indice véhicules-kilomètres : +1,4 % par rapport à la situation actuelle et au fil de l'eau, en lien avec les nouvelles bretelles.
<i>CONSOMMATION DE CARBURANT</i>	Par rapport à la situation actuelle 2018, la consommation énergétique augmente légèrement avec la mise en place du projet (+1,7 %).
<i>EMISSIONS POLLUANTES</i>	Du fait des améliorations technologiques du parc routier, les émissions de polluants atmosphériques diminuent de 8 % avec le projet par rapport à l'état actuel.
<i>EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE</i>	En liaison avec l'augmentation de trafic, les émissions de gaz à effet de serre avec la mise en place du projet augmentent de 1,7 % en 2020 avec la mise en place du projet par rapport à l'état actuel.
<i>CONCENTRATION DANS L'AIR AMBIANT</i>	D'après les hypothèses considérées, les concentrations sont globalement maximales pour l'horizon actuel 2018.
<i>INDICE POLLUTION-POPULATION [IPP]</i>	Les indices IPP calculés pour le benzène, le dioxyde d'azote et les particules PM10 pour les scénarios futurs avec projet sont inférieurs à ceux calculés pour l'état actuel.
<i>EVALUATION QUANTITATIVE DES RISQUES SANITAIRES [EQRS]</i>	Les Quotients de Dangers et les Excès de risque individuel par composés (hormis le chrome et les particules diesel) sont inférieurs aux valeurs seuils préconisées en France (InVS). Du fait des hypothèses majorantes considérées, les ERI cumulés sont supérieurs au seuil de 10-5 mais aucun indice n'est situé dans le domaine d'action rapide tel que défini par le Haut Conseil de la Santé Publique. En effet, tous les indices calculés restent compris uniquement dans le domaine de vigilance active. D'autre part, la mise en place du projet s'accompagnera d'une amélioration de l'indice sanitaire ERI par rapport à l'état actuel en raison de la baisse des émissions et des concentrations aux horizons futurs.
<i>Coût DES EFFETS DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE</i>	En raison de la baisse des émissions de polluants atmosphériques par rapport à la situation actuelle, les coûts sanitaires diminuent de 8 % pour la situation 2020 avec projet.
<i>COÛT DES GAZ A EFFET DE SERRE</i>	Le coût des émissions de gaz à effet de serre augmente aux horizons futurs en raison de la valeur tutélaire du carbone qui croît de façon marquée.

4. EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

→ Ce chapitre présente une évaluation des consommations énergétiques résultantes de l'aménagement routier.

Les résultats sont issus de l'étude du volet « Air et santé » réalisée par le bureau d'études TECHNISIM Consultants.

4.1 RAPPEL DU CONTEXTE

L'évaluation proposée porte uniquement sur l'aménagement routier. En effet, le projet n'intervient pas sur le réseau ferroviaire, les conditions de circulation des trains fret restant les mêmes.

On rappelle que le projet consiste à supprimer une tranchée couverte sur laquelle une voie routière a été aménagée, et, à créer une voie de substitution en remplacement de la suppression de l'ouvrage d'art.

La réorganisation des voiries repose sur un report du trafic, du quai haut Jacques Anquetil vers les quais bas, le site d'implantation restant sensiblement le même ainsi que la longueur de la route nouvelle (légère augmentation de +1,4% de l'indice véhicules-kilomètres par rapport à la situation actuelle).

Il s'agit donc d'un aménagement qualitatif qui ne modifie pas les fonctionnalités actuelles. L'accès au centre-ville est maintenu, avec également une restriction confirmée pour les poids-lourds comme c'est le cas depuis leur interdiction de circulation sur la section de la tranchée couverte concernée par le projet.

Les hypothèses de croissance du trafic retiennent une progression moyenne de +1% par an. Ce taux est un chiffre moyen actuellement constaté sur le réseau routier de l'agglomération de Rouen, qui confirme une tendance à la baisse depuis quelques années.

La voie de substitution étant réalisée avant la suppression de la tranchée couverte, aucune perturbation du trafic n'est susceptible d'intervenir durant la phase temporaire de travaux. Aucune consommation énergétique supplémentaire n'est donc imputable à la phase travaux pour ce qui concerne les circulations routières.

Comme présenté au chapitre précédent, trois scénarii temporels ont été testés :

- La situation existante du trafic pour l'année 2018 ;
- L'horizon 2020 : situation sans projet (fil de l'eau) ;
- L'horizon 2020 : situation future avec réalisation du projet.

A titre d'information, une estimation des consommations d'énergies est présentée au chapitre ci-après en fonction des trois scénarii temporels retenus.

4.2 ELEMENTS DE QUANTIFICATION

Le tableau suivant présente les consommations énergétiques moyennes (en Gigajoules / jour), calculées à partir des trafics avec le logiciel COPERT V :

Tableau 5 : Consommation de carburant [GJ / jour]

	2018 Actuel	2020 Fil de l'eau	2020 Projet
Essence	45,55	46,09	46,87
Diesel	255,67	253,55	259,37
Total	301,22	299,64	306,24

La figure suivante illustre les consommations respectives pour chacun des scénarios considérés.

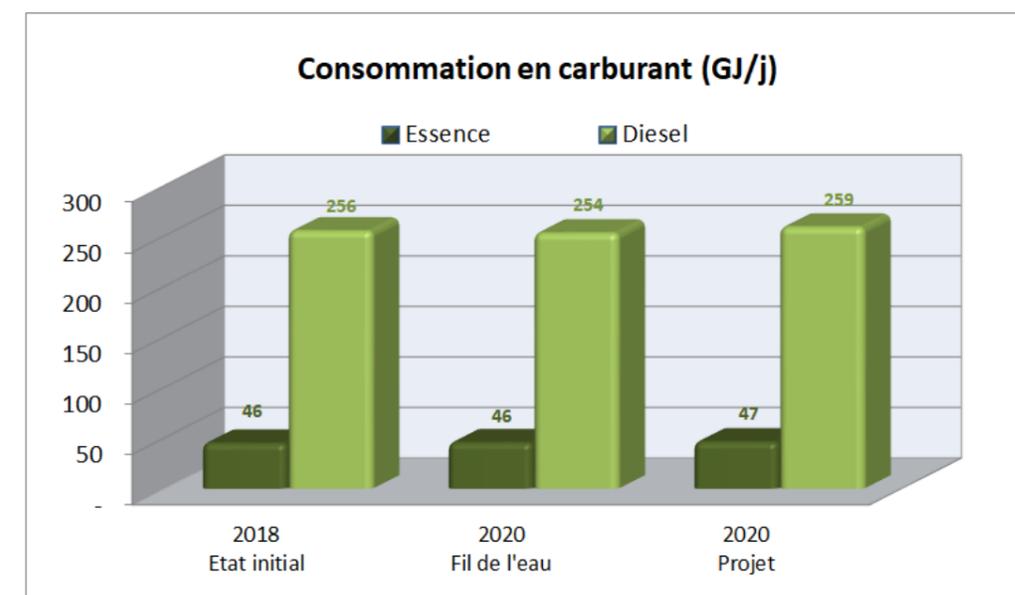


Illustration 3 : Consommation moyenne de carburant par jour

Les consommations en carburant varient de +1,7 % pour le scénario 2020 avec projet et de - 0,5 % pour la situation future au fil de l'eau par rapport à l'état actuel.

5. HYPOTHESES DE TRAFIC UTILISEES

→ Ce chapitre a pour objet de présenter les hypothèses de trafic utilisées pour la présente étude d'impact.

5.1 MODELISATION UTILISEE

A la demande de la Métropole Rouen Normandie, le CEREMA a réalisé en 2015 une étude de trafic spécifique.

L'objectif de l'étude était d'évaluer les conséquences d'une fermeture complète de la section de route empruntant la tranchée couverte ferroviaire au droit du quai haut Jacques Anquetil.

L'ensemble des données utilisées pour les analyses ultérieures sont issues du modèle multimodal de l'agglomération rouennaise, gérée par le CEREMA.

Il s'agit du modèle utilisé dans le cadre des études pour le projet de ligne T4, portée par la Métropole Rouen Normandie, qui a subi une mise à jour en 2014.

L'horizon d'étude considéré est l'année 2013, sans prise en compte de la fermeture du pont Mathilde.

Le réseau de transports en commun modélisé est celui correspondant à l'offre de septembre 2013

Une étude complémentaire menée par la Métropole Rouen Normandie en 2016 a testé l'impact d'une réduction à 2x1 voie de la route entre les ponts Corneille et Guillaume le Conquérant.

Pour cette étude, les données de trafic aux heures de pointe étaient issues des données de comptage en section du PCRT (les plus récentes dataient de septembre 2015). En complément, les données issues de modélisation du CEREMA (2013) avaient été mises à jour en fonction des évolutions constatées.

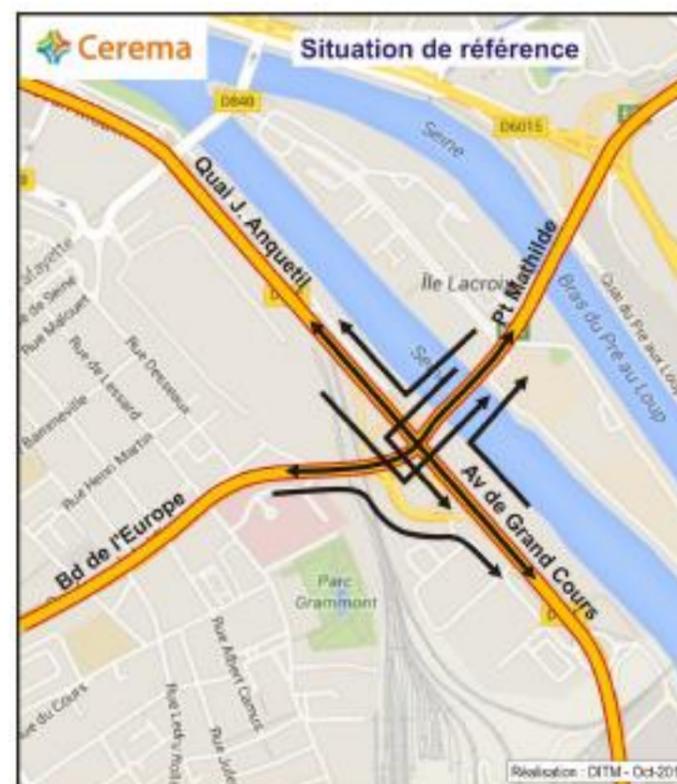
Une synthèse des études de trafic a été réalisée en 2018 par la Métropole Rouen Normandie sur la base des études antérieures.

5.2 SCENARIIS TESTES

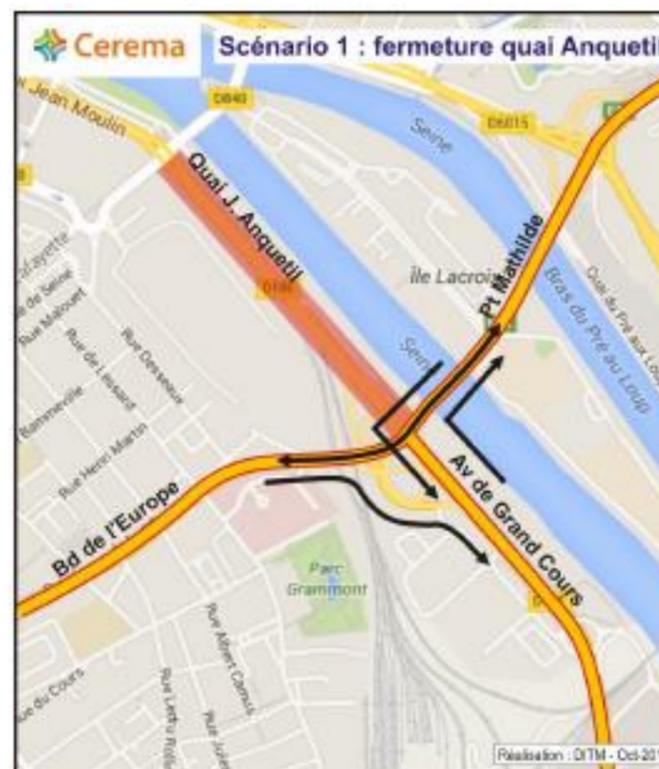
Après avoir décrit la situation de référence, l'étude du CEREMA a évalué les incidences sur le trafic selon deux scénarii distincts :

- **Scénario 1** : fermeture du quai haut sans autres aménagements ;
- **Scénario 2** : fermeture du quai haut et réalisation d'une bretelle d'accès entre le boulevard de l'Europe et le boulevard industriel permettant de compléter l'échangeur de la tête sud du pont Mathilde.

+ La situation de référence :



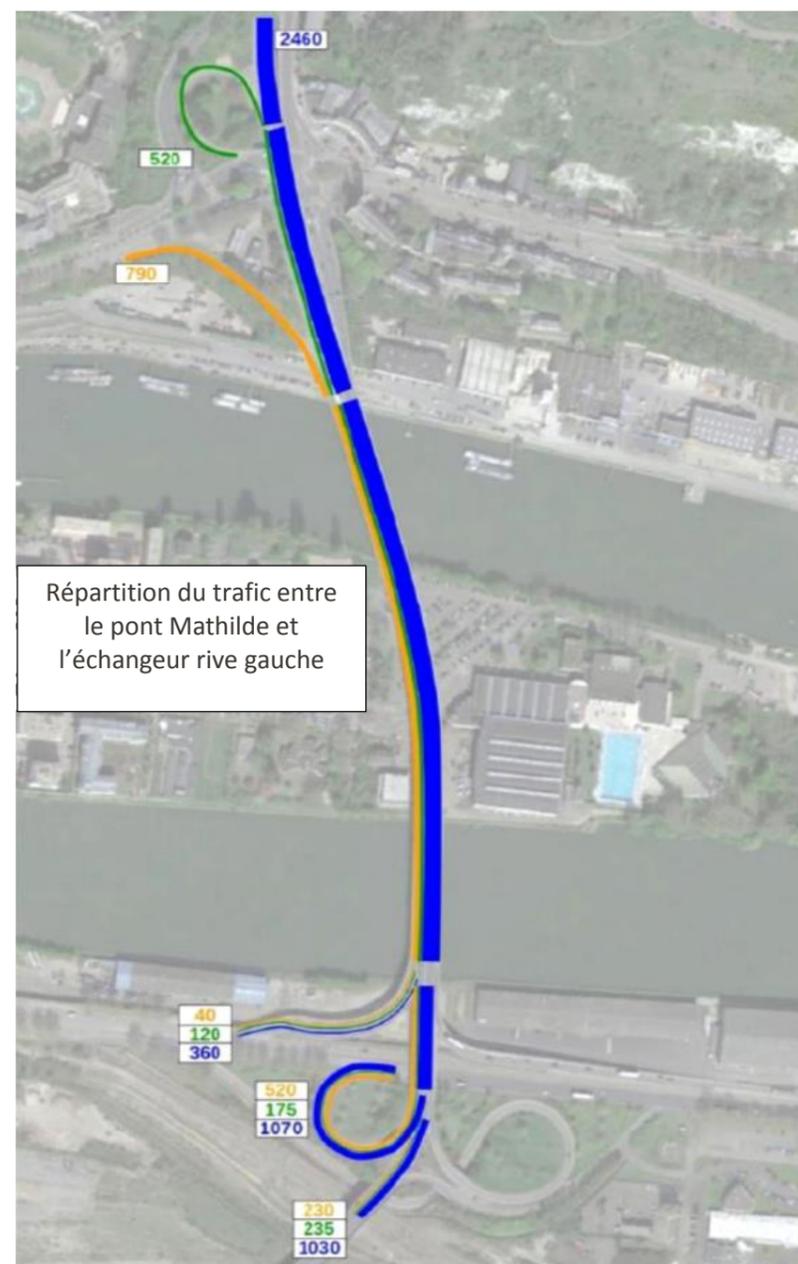
+ Les scénarii testés :



5.3 ETUDE DE TRAFIC DYNAMIQUE

Afin d'évaluer plus en détail les variantes de l'échangeur sud du pont Mathilde, une simulation dynamique a été réalisée sur la fluidité du trafic par la Métropole Rouen Normandie.

L'étude de trafic dynamique a notamment permis d'évaluer les congestions induites au droit de la place Saint-Paul (occurrence des saturations et horaire de début) et la distribution du trafic en heure de pointe en fonction des origines.



6. PRINCIPE DES MESURES DE PROTECTION SONORE

→ Cet aspect est traité directement en 6^{ème} partie de l'étude d'impact.

Le lecteur est invité à se reporter au chapitre traitant des nuisances sonores (chapitre 7) dans la 6^{ème} partie de l'étude d'impact consacrée à l'évaluation des incidences notables sur l'environnement et aux mesures d'insertion dites ERC.

