



contact@capen71.org – www.capen71.org



associationdesamisdelathalie@gmail.com

Fragnes La Loyère le 17 janvier 2018

Association des Amis de la Thalie

N° W712004615 – Parution JO N 50 du 13/12/14 N°1384

Membre de la CAPEN71

2A place de la Mairie

71530 Fragnes La Loyère

Agence Régionale de Santé
Madame Dupont
173 Boulevard Dunant
CS 60320
71020 Macon Cedex 9

Copie à Monsieur le Préfet dans le cadre de notre recours gracieux

Copie à Monsieur le Ministre dans le cadre de notre recours hiérarchique

Copie à Monsieur le Directeur de Bourgogne Franche Comté de l'ARS pour information

Objet : Réalisation desserte de la ZI Saôneor

Annexes : P1 - Votre lettre du 28 décembre 2017

P2 - Extrait du PPA de Chalon

P3 – Bilan suivi PPA de 2016

Madame,

Je vous remercie de votre réponse du 28 décembre 2017 (Pièce 1) relative aux nuisances pour la santé humaine concernant la desserte de Saôneor en cours de réalisation.

Vous affirmez que :

- *Le PPA mentionne « le transfert du trafic au niveau de la ZI (nouvelle desserte SAONEOR avec un raccordement à l'autoroute A6 prévue pour 2014 et la présence d'une nouvelle aire d'accueil des poids lourds) ». En conséquence le projet a bien été intégré dans les travaux du PPA.*

Ce qui est faux

Pour en avoir la preuve, il suffit de se reporter à la page 67 du PPA (Pièce 2) qui précise :

Nota : L'éventualité d'un nouvel échangeur sur l'A6, au nord de celui existant et qui permettrait de desservir plus directement SAÔNEOR constitue une hypothèse qui fait l'objet d'une étude de faisabilité, mais aucune échéance pour sa réalisation n'est à ce jour fixée.

Cet aménagement, qui serait de nature à réduire le nombre de poids-lourds circulant dans la partie Nord de l'agglomération, et donc d'y induire une baisse des émissions, n'est donc pas pris en compte au titre du présent PPA.

Contrairement à ce que vous dites, la desserte n'est pas prise en compte dans le PPA et, par conséquent, les mesures pour réduire la pollution et pour la maintenir en deçà des valeurs limites réglementaires mais aussi pour tendre à une réduction encore plus importante afin de minimiser les impacts sur la santé publique concernent le trafic de SAÔNEOR sur l'itinéraire actuel.

Comme le PPA révèle par ailleurs qu'aucune limite réglementaire n'a été dépassée dans son périmètre depuis 2009, les niveaux de la pollution du trafic de SAÔNEOR sur l'itinéraire actuel ne dépassent donc pas les seuils réglementaires. Niveaux qui seront améliorés au fur et à mesure de la mise en place des mesures prescrites par le PPA.

De plus, comme vous le dites, les projections établies par le PPA lors de son élaboration seront reconsidérées au regard des évolutions liées à la transition énergétique, ce qui aura pour effet de réduire encore la pollution sur l'ensemble du périmètre du PPA et donc sur l'itinéraire actuel du trafic de SAÔNEOR.

Tout est dit.

Il n'est donc plus nécessaire de réaliser une desserte à 18 millions d'euros pour réduire la pollution du trafic sur l'itinéraire actuel puisque les mesures du PPA couplées à celles de la transition écologique permettent d'atteindre cet objectif.

- *Le transfert de la circulation actuelle se fera vers une autre zone incluse dans le PPA. Cela ne modifiera pas la pollution de fond mais modifiera la pollution trafic.*

Ce qui est faux.

Nous avons pourtant précisé dans la lettre que nous vous avons envoyée que la desserte provoquera une augmentation des émissions du fait que, comparativement à l'itinéraire actuel, elle allonge de 3 km la distance à l'autoroute, ce qui double pratiquement la distance à l'autoroute et par conséquent double aussi le volume des émissions de gaz d'échappement.

C'est ce qui est indiqué dans l'étude d'impact en page EVI 45 (Voir extrait de l'étude d'impact envoyé avec notre premier courrier) :

*«La comparaison avec ou sans projet montre que le projet entraîne **une nette augmentation des principaux polluants émis par les PL.** Ce qui s'explique par un rallongement des distances. **Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant (diesel) augmenteront également.** »*

Cette nette augmentation des émissions du trafic routier a un effet sur la santé humaine puisque les gaz d'échappement des véhicules et notamment des véhicules diesel ont été classés en 2012 comme cancérogènes certains par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC).

Cette augmentation va à l'encontre du PPA, du SRCAE et du PCET (Plan Climat Energie Territoriale) du Grand Chalon approuvé en septembre 2012 qui prévoit de diminuer de 20 % la consommation d'énergie et de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre.

- *Le projet d'aménagement de la zone prend en compte les dispositions du SRCAE.*

A partir de quel élément concret vous appuyez-vous pour dire cela ?

Le territoire de Chalon (itinéraire actuel) ainsi que ceux de Champforgeuil et Fragnes - la Loyère (itinéraire de la desserte) sont classés en zones sensibles par le SRCAE qui impose que dans ces zones tout projet doit prioriser la qualité de l'air (Orientation 5).

Si l'orientation 5 avait été prise en compte, le projet n'aurait pas pu être retenu puisqu'il double pratiquement les émissions de gaz d'échappement en doublant la distance à l'autoroute.

Par contre c'est l'itinéraire actuel qui aurait été retenu car il n'augmente pas les émissions de gaz d'échappement et ne présente plus de risque sanitaire puisque la réduction de sa pollution, qui a été enregistrée depuis la mise en place du PPA et qui va se poursuivre, a permis de ramener tous les polluants en dessous de la limite de qualité de l'air (Voir bilan 2016 du suivi de la pollution du PPA en pièce 3).

Entre un parti qui augmente la pollution de l'air et un parti qui n'augmente pas la pollution de l'air et qui ne présente aucun dépassement des limites réglementaires, choisir celui qui pollue le plus est contraire à l'orientation 5 du SRCAE.

- *L'augmentation des concentrations prévisionnelles à l'horizon 2031 dont fait état le maître d'ouvrage au niveau de la ZAC des Bletrrys et de l'Hotel sera directement fonction des évolutions technologiques à l'œuvre et leurs déclinaisons locales qui pourront diminuer l'impact du projet sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.*

Vous n'avez donc pas admis que le Maître d'Ouvrage a déjà intégré dans cette évaluation à l'horizon 2031 l'amélioration des performances des véhicules et que c'est pour cette raison qu'il l'a choisie. Car c'était pour lui le meilleur cas de figure pour montrer que la desserte ne présente pas de risque pour la santé humaine.

Mais, malgré la prise en compte de la réduction des dioxydes d'azote due à l'amélioration des performances des véhicules, donc des évolutions technologiques comme vous dites, les secteurs de la ZAC des Bletrrys dépassent, quand même, les limites de la protection de la santé humaine.

Ce qui signifie que, même si les mesures du PPA couplées à la prise en compte des évolutions liées à la transition énergétique permettront de réduire la pollution en dessous des seuils réglementaires à l'horizon 2031, ces seuils seront forcément largement dépassés sur l'ensemble du tracé de la desserte quand elle sera mise en service, en 2018, pour diminuer ensuite progressivement jusqu'à l'horizon 2031 soit sur 13 ans.

En effet le tableau de la page EVI 46 de l'étude d'impact indique les coefficients de variation des polluants entre l'horizon 2031 avec la desserte et l'état actuel :

Comparaison des émissions journalières de polluants							
	CO (g)	NO _x (g)	COV (g)	Particules (g)	CO ₂ (kg)	SO ₂ (g)	Eq CO ₂ (kg)
Evolution 2031 sans projet / état actuel	- 26%	- 16%	+ 12%	- 49%	+ 1%	+ 1%	+ 1%
Evolution 2031 avec / 2031 sans projet	+ 141%	- 62%	+ 63%	+ 47%	+ 56%	+ 56%	+ 56%
Evolution 2031 avec projet / état actuel	+ 77%	- 68%	+ 82%	- 25%	+ 57%	+ 57%	+ 58%

Au regard des comparaisons des émissions entre l'état actuel et l'état 2031 avec la desserte, il ressort que, même avec une réduction des oxydes d'azote de 68%, grâce notamment à l'amélioration des performances des véhicules, les limites pour la protection de la santé humaine sont, malgré tout, dépassées dans la zone des Bletrrys et proches de la valeur limite pour les autres points de mesure situés en zone urbaine (voir tableau des concentrations prévisionnelles le long du tracé de la desserte à l'horizon 2031 ci-dessous (Pages EVI 48 de l'extrait de l'étude d'impact que nous vous avons envoyé)) :

Analyse des effets du projet
Tableau des concentrations prévisionnelles à l'horizon 2031

Points	Sans-Avec-projet (*)			Avec-Sans projet			
	NO ₂	PM10	C ₆ H ₆	NO ₂	PM10	C ₆ H ₆	
T1	33,9	22,3	1,5	35,3	22,4	1,5	ZU La Loyère
T2	33,8	22,3	1,5	36,0	22,4	1,5	ZU La Loyère
T3	33,9	22,3	1,5	36,8	22,4	1,5	ZU Fragnes
T4	33,5	22,3	1,5	37,4	22,4	1,5	ZU Fragnes
T5	33,2	22,2	1,5	36,4	22,4	1,5	ZU Champforgeuil
T6	34,3	22,3	1,5	36,7	22,4	1,5	ZU Champforgeuil
T7	32,7	22,2	1,5	34,9	22,3	1,5	ZU Champforgeuil
T8	33,6	22,2	1,5	34,7	22,3	1,5	ZU Fragnes
T9	32,9	22,2	1,5	34,6	22,2	1,5	ZU Fragnes
T10	33,2	22,2	1,5	35,1	22,3	1,5	ZU Fragnes
T11	34,0	22,2	1,5	36,1	22,3	1,5	ZU Fragnes
T12	36,7	22,5	1,5	42,3	22,7	1,5	ZAC des Blettrys
T13	39,5	22,7	1,5	42,7	42,9	1,5	ZAC des Blettrys
T14	40,1	22,8	1,5	44,2	22,9	1,5	ZAC des Blettrys
T15	63,7	24,6	1,5	66,4	24,7	1,5	Hotel bord de l'autoroute

(*) Erreur de dénomination de colonnes

Par conséquent, cela ne peut se traduire que par un dépassement de cette limite sur l'ensemble des points de mesure situés le long de la desserte au moment de sa mise en service en 2018 pour diminuer progressivement jusqu'à l'horizon 2031.

Rien n'empêchait le Maître d'Ouvrage de réaliser une évaluation des concentrations prévisionnelles le long du tracé de la desserte à sa mise en service. Il ne l'a pas fait et on sait pourquoi.

Nota :

Si vous comparez les émissions de l'état 2031 sans la desserte / état actuel à celles de l'état 2031 avec la desserte / état actuel du tableau des émissions journalières ci-dessus, vous constaterez que, à l'exception des NOx (-68% avec la desserte et -16% sans la desserte), tous les polluants présentent des émissions largement supérieures pour l'état 2031 avec la desserte :

- CO (très toxique) : +77% avec la desserte et -26% sans la desserte,
- COV (contiennent des polluants réglementés dans le cadre de la santé humaine, comme du benzène et des HAP, et sont des précurseurs à la formation d'ozone) : +82% avec la desserte et +12% sans la desserte.
- PM10 (dangerosité qui n'est plus à démontrer) : -25% avec la desserte et -49% sans la desserte,
- SO2 (produit réglementé dans le cadre de la santé humaine) : +57% avec la desserte et +1% sans la desserte,
- CO2 (gaz à effet de serre réglementé par SRCAE et PCET) : +57% avec la desserte et +1% sans la desserte.
- Equivalent CO2 (sert à mesurer l'impact sur l'effet de serre, réglementé par SRCAE et PCET) : +58% avec la desserte et +1% sans la desserte.

Question : Au vue de ces résultats, si vous deviez choisir le projet le moins nocif pour la santé humaine lequel choisiriez-vous?

- *Sur le plan sanitaire, cette déviation de la circulation Poids lourds en dehors des zones densément agglomérées est positive*

C'est bien sûr totalement faux.

Nous avons vu précédemment que le PPA, qui n'a pas pris en compte la desserte, avait permis de maintenir les seuils pour la protection de la santé humaine en dessous des limites réglementaires d'une part et que, d'autre part, la mise en place des premières mesures qu'il préconise avait permis de réduire la pollution au point que, maintenant, aucune limite pour la qualité de l'air n'est franchie sur l'itinéraire actuel (Voir bilan 2016 du suivi de la pollution du PPA en pièce 3).

Par conséquent, il n'y a pas de risque sanitaire à maintenir le trafic de SAÔNEOR sur l'itinéraire actuel. D'autant plus qu'avec la poursuite des mesures prescrites par le PPA couplées à la prise en compte des évolutions liées à la transition énergétique les niveaux de pollutions seront encore réduits de façon significative et cela même si le trafic augmente.

Par contre d'ajouter la pollution du trafic SAÔNEOR à celle de territoires (Champforgeuil et Fragnes-La Loyère) répertoriés comme zones sensibles par le SRCAE ne peut se traduire, comme on l'a vu ci-dessus, que par des dépassements des seuils de protection de la santé humaine au moment où la desserte sera mise en service (C'est mathématique). Ces dépassements diminueront effectivement ensuite, avec le temps, grâce aux améliorations techniques et à la poursuite des mesures du PPA mais sur combien d'années. Pendant cette période, les riverains de la desserte (il n'y a pas que la ZAC des Blettrys, il y a aussi des zones urbaines) seront exposés à des seuils de polluants au-dessus des limites de protection de la santé humaine.

En définitive sur le plan sanitaire, le transfert de pollution du trafic SAÔNEOR sur des territoires répertoriés comme zones sensibles du SRCAE (zones où les limites pour la protection de la santé humaine risquent d'être dépassées) n'est pas positif du tout.

Conclusions

1 – La desserte a été prévue en 2006. A cette date, il n'y avait pas de SRCAE et de PPA et on ne savait pas que la pollution pouvait être réduite de façon significative sur un territoire sauf en la déplaçant. Dans ce contexte le projet de desserte pouvait être concevable.

2 – Maintenant il y a un PPA et un SRCAE. Ils donnent les mesures pour réduire la pollution et la mise place des premières mesures préconisées par le PPA s'est traduite par la réduction des seuils de polluants en dessous des limites de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'itinéraire actuel. Pollution qui sera encore réduite par la poursuite des mesures du PPA. Par conséquent la réalisation de la desserte pour soustraire la pollution du trafic SAÔNEOR de l'itinéraire actuel n'a plus sa raison d'être puisque, à ce jour, les concentrations en polluant, qui seront réduites de façon significative par la suite, ne dépassent pas les limites pour la qualité de l'air.

3 – De réaliser une desserte pour un coût de 18 millions d'euros entrainera :

- une augmentation des émissions de gaz d'échappement puisque la desserte allonge de 3 km la distance à l'autoroute ce qui la double et par conséquent double pratiquement leur volume.

Ces émissions ont été classées en 2012 comme cancérigènes certains par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC),

- une exposition des riverains de la desserte à des concentrations de polluants supérieures aux limites de la santé humaines pendant un certain nombre d'années.

Nous comprenons que ce n'est pas facile pour vous de vous opposer au Conseil Départemental et à la communauté d'agglomération du Grand Chalon et que vous essayiez de minimiser l'impact du projet, mais pour cela il faudrait au moins avancer des arguments justes et vraisemblables.

Le projet aura une incidence sur la santé humaine, c'est incontestable, alors que le réaménagement de l'itinéraire actuel n'en a pas.

En définitive la réalisation de ce projet est une mise en danger délibérée de la santé humaine.

Votre mission est normalement d'empêcher la réalisation de tels projets surtout quand il existe des alternatives qui répondent à tous les objectifs sans présenter le moindre risque pour la santé humaine.

Je suis à votre disposition pour tous renseignements et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'association des Amis de la Thalie

Pour la CAPEN 71, le président



Myriam Sicard Lakor – Présidente

Thierry GROSJEAN