

Les eaux de ruissellement du tronçon traversant le PPR du captage AEP de Guilherand-Granges seront quant à elles récupérées et redirigées vers des ouvrages situés en dehors du périmètre de protection du puits, soit par infiltration, soit par évacuation vers le réseau de collecte existant.

A noter que l'ARS a rendu un **avis favorable** sur le principe de gestion des eaux pluviales décrit ci-dessus au sud du Mialan et notamment dans le PPR du captage de Guilherand-Granges (avis fourni en Annexe 12).

6.3.2.3 Suivi et contrôle de l'efficacité des mesures

Au cours de la phase d'exploitation, un contrôle périodique de l'étanchéité des réseaux et ouvrages hydrauliques sera mis en place, et notamment à l'issue d'épisodes pluviométriques importants. Les noues seront également entretenues périodiquement afin qu'elle conserve toute leur efficacité.

6.3.2.4 Evaluation des impacts

Les mesures d'imperméabilisation et de stockage exposées au chapitre précédent permettront de maîtriser les risques de pollution à la fois chronique et accidentelle sur les captages d'eau potable et la zone d'intérêt futur pour l'Alimentation en Eau Potable situés dans la zone d'étude.

L'impact du projet de déviation de la RD 86 sur les eaux souterraines est donc qualifié de **POSITIF** en comparaison avec la situation actuelle, notamment lié au fait de l'imperméabilisation du tronçon situé sur le PPR du captage AEP de Guilherand-Granges.

6.4 IMPACT SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

6.4.1 IMPACT DURANT LES TRAVAUX

6.4.1.1 Identification et caractérisation des effets potentiels des travaux

6.4.1.1.1 Effets sur le trafic routier

L'approvisionnement du chantier sera réalisé en fonction des matériaux et des lieux par camions. Les effets temporaires du projet sur les infrastructures routières pourront être de différents ordres :

- ✓ des limitations de vitesse, des rétrécissements de chaussée et des circulations alternées ;
- ✓ des interruptions de circulations sur de courtes périodes ;
- ✓ des remaniements provisoires de chaussées ;
- ✓ une augmentation limitée du trafic de camions (matériaux : remblais, déblais béton et matériel) sur les voies routières à proximité des zones de travaux.

6.4.1.1.2 Effets sur le trafic ferroviaire

Une partie du tracé de la déviation passera sous la voie de chemin de fer existante et nécessitera une coupure temporaire de la voie ferrée.

6.4.1.1.3 Effets sur les voies douces

Excepté la piste cyclable située sur la RD 533, le projet de déviation de la RD 86 n'interceptera aucune voie cyclable existante.

6.4.1.1.4 Effets sur le transport de matières dangereuses

Les principales matières dangereuses transportées durant le chantier seront liées aux ravitaillement des engins de chantiers (carburants) et à l'utilisation de peintures (ballastages, ouvrages, d'arts). Ces produits seront transportés par route conformément à la réglementation sur le transport des matières dangereuses (ADR).

6.4.1.2 Mesures prises pour supprimer, réduire et/ou compenser les effets négatifs des travaux

Les travaux feront l'objet d'un phasage et des plans de circulations seront élaborés en concertation avec les collectivités locales. Ces dispositions seront régulièrement mises à jour et communiquées aux services compétents (DREAL, Conseil Général, Services de secours...). Une information des riverains et des usagés sera également mise en place (affichage, presse, etc.).

Les déplacements des convois exceptionnels éventuels, nécessaires à la réalisation de certains travaux, s'effectueront dans des plages horaires aménagées en accord avec les services gestionnaires compétents.

Des aménagements provisoires pour la sécurité des riverains, des piétons et des cyclistes seront mis en place : itinéraires sécurisés, signalés et balisés.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, l'ouvrage de franchissement sera préfabriqué sur place afin d'optimiser du temps de réservation de la voie ferrée. La durée de coupure est estimée à 3 jours le temps nécessaire aux opérations de ripage. Dans le cadre de ces opérations, une concertation avec Réseau Ferré de France sera établie.

Enfin, dans le cadre des PRE (Plan de Respect de l'Environnement), les entreprises s'engageront sur des mesures visant à maîtriser les risques liés aux transports des matières dangereuses, en fonction de la nature des travaux qu'elles auront à réaliser. Les principales mesures imposées par le maître d'ouvrage sont les suivantes :

- ✓ Respecter des prescriptions de l'ADR ;
- ✓ Limitation des approvisionnement au strict minimum :
 - Ravitaillement des engins et matériels de chantiers en priorité dans les ateliers ;
 - Peinture des éléments de structure en amont de leur approvisionnement sur le chantier.

6.4.1.3 Evaluation des impacts

La perturbation du trafic routier liée aux travaux de construction correspond à un risque ponctuel dans le temps puisque strictement limitée à la durée du chantier. Ces impacts temporaires seront maîtrisés par les plans de circulation établis en concertation avec les collectivités locales et les autorités.

Ainsi, au regard de la durée limitée des perturbations et des moyens mis en place par la maîtrise d'ouvrage, **l'impact sur les infrastructures de transport durant les travaux est jugé comme MODERE.**

6.4.2 IMPACT DURANT L'EXPLOITATION

6.4.2.1 Identification et caractérisation des effets potentiels de la déviation

6.4.2.1.1 Effets sur le trafic routier

Les modifications de trafic apportées par la mise en service de la déviation sont essentiellement concentrées sur la partie nord, car il s'agit d'un tronçon routier nouveau. La partie sud sera quant à elle réaménagée, sans toutefois modifier les vitesses de circulation et le nombre de voies de circulation.

La déviation est décomposée en 4 tronçons (voir Figure 71) :

- ✓ Le tronçon 1 (sud de la déviation) qui prendra également en compte le raccordement sur la RD 96, les conditions de circulation sur cette partie étant équivalentes au reste du tronçon ;
- ✓ Le tronçon 2, qui par de la rue Clémenceau et s'étend jusqu'au croisement avec la RD 533 ;
- ✓ La partie nord de la déviation est découpée en deux tronçons pour prendre en compte l'hypothèse de 3^{ème} pont :
 - Le tronçon 3 qui s'étend de la RD 533 au raccordement au 3^{ème} pont sur le Rhône ;
 - Le tronçon 4 qui rejoint la RD 86 (2 variantes de tracé)

Les figures ci-après présentent :

- ✓ L'estimation des conditions de circulation en véhicules par jour dans la configuration actuelle (source : Conseil Général de l'Ardèche) ;
- ✓ la répartition du trafic en présence de la déviation sur la base du trafic actuel (source : Conseil Général de l'Ardèche).

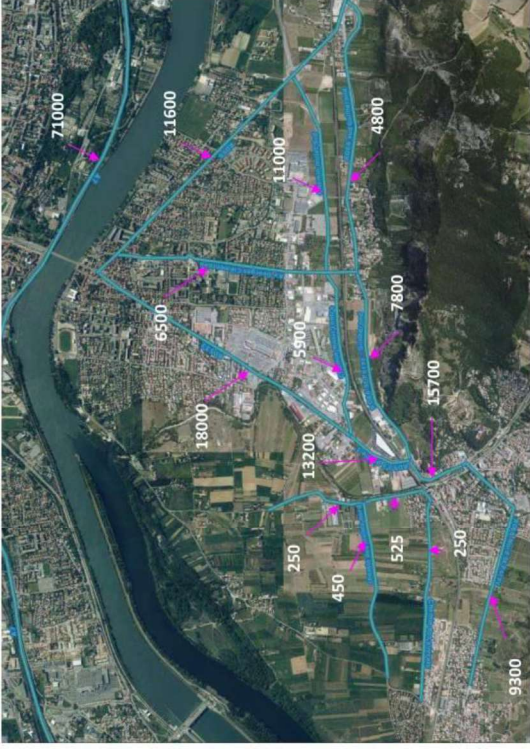


Figure 70 : Trafic moyen journalier annuel (véhicules par jour) de la situation actuelle

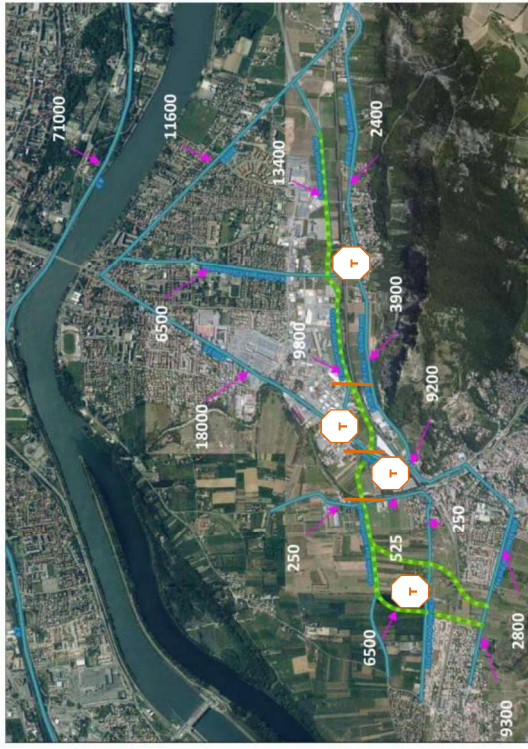


Figure 71 : Répartition du trafic moyen journalier annuel (véhicules par jour) avec déviation

Deux situations sont analysées afin de les comparer entre elles, il s'agit :

- ✓ de la situation fil de l'eau en 2030 : elle correspond à la situation en 2030 sans projet ;
- ✓ de la situation en 2030 avec la déviation (les deux variantes sont étudiées séparément) ;

Afin d'estimer le trafic en 2030, une augmentation de 0,8 % par an a été retenue. Cette hypothèse d'augmentation du trafic se base sur les observations de trafic effectuées par La Communauté de Communes Rhône-Crussol sur plusieurs années.

Les hypothèses de trafic prises pour chacune des voies retenues sont fournies dans le Tableau 30.

Tableau 30 : Evolution du trafic entre la situation actuelle et 2030

Identification du tronçon	TMJA				Vitesse (km/h)	Largeur de la chaussée (m)	Evolution du trafic (en %)
	Situation actuelle sans déviation	Situation actuelle avec déviation	Situation fil de l'eau en 2030	Situation avec déviation en 2030			
RD 86 Nord Saint-Péray (du nord au sud)	9300	9300	10734	10734	70 puis 50 km/h	6	Nulle
RD 86 Centre de Saint-Péray	15700	9200	18121	10619	50 km/h	8	- 41,4
RD 533 partie 1	13200	9200	15235	10619	50 km/h	8	- 30,3
RD 86 Saint-Péray - Guilherand	7800	3900	9003	4501	90 puis 50 km/h	8	- 50,0
RD 86 sud Guilherand	4800	2400	5540	2770	50 puis 90 km/h	8	- 50,0
Chemin Mulets Sud (du nord au sud)	11000	/	12696	/	50 puis 70 km/h	6	/
Chemin Mulets centre (du nord au sud)	5900	/	6810	/	50 puis 70 puis 50 km/h	6	/
RD 533	18000	18000	20776	20776	50 km/h	8	Nulle
Rue Clémenceau	6500	6500	7502	7502	50 km/h	6	Nulle
RD 96	11600	11600	13389	13389	60 km/h	8	Nulle
A7	71000	71000	81950	81950	110 km/h	33	Nulle
Chemin des Guérets	250	250	288	288	50 km/h	5	Nulle
Chemin des Mulets nord	450	/	519	/	50 km/h	5	/
Chemin de la plaine	250	250	288	288	50 km/h	5	Nulle
Rue Pierre de Coubertin	525	525	605	605	50 km/h	6	Nulle
Déviati	/	13400	/	15467	50 puis 70 km/h	8	/

Identification du tronçon	TMJA				Vitesse (km/h)	Largeur de la chaussée (m)	Evolution du trafic (en %)
	Situation actuelle sans déviation	Situation actuelle avec déviation	Situation fil de l'eau en 2030	Situation avec déviation en 2030			
Déviati	/	9800	/	11311	50 puis 70 puis 50 km/h	8	/
Déviati	/	6500	/	7502	70 km/h	8	/
Déviati	/	6500	/	7502	70 km/h	8	/

6.4.2.1.2 Effets sur le trafic ferroviaire

Le tracé de la déviation passera sous la voie ferrée et Il n'y aura pas de passage à niveau. Le projet est donc sans incidence sur le trafic ferroviaire en phase d'exploitation.

6.4.2.1.3 Effets sur les voies douces

Des pistes cyclables seront aménagées de part et d'autres du tracé du projet de déviation de la RD 86.

6.4.2.1.4 Effets sur le transport de matières dangereuses

Lors de la mise en service de la déviation il est fort probable qu'une grande partie du transport de matières dangereuse de la RD86 se reporte sur la déviation et limitera ainsi le nombre de personnes exposées aux risques dans le centre-ville de Saint Peray.

6.4.2.2 Evaluation des impacts

Le projet de déviation de la RD 86 va permettre :

- ✓ de fluidifier le trafic et de le diminuer significativement sur certains tronçons fortement urbanisés, en particulier dans le centre de Saint-Péray et dans le centre de l'ancien village de Guilherand situé au pied du massif de Crussol (voir Tableau 30 ci-avant) ;
- ✓ de créer de nouvelles pistes cyclables ;
- ✓ de réduire le passage de véhicules de transports de matières dangereuses dans le centre-ville de Saint Peray.

Le projet de déviation de la RD 86 présente donc un impact **POSITIF** sur les infrastructures de transport existantes sur la zone d'étude.

Des comptages routiers seront réalisés à l'issue de la mise en service de la déviation pour vérifier le gain apporté par la déviation.

6.5 IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR

6.5.1 IMPACT DURANT LES TRAVAUX

6.5.1.1 Identification et caractérisation des effets potentiels des travaux sur la qualité de l'air

Les travaux vont générer des émissions atmosphériques issues des matériaux manipulés (poussières) et des engins de chantier (gaz d'échappement).

Au regard du trafic routier actuel et du nombre limité d'engins de chantiers, les émissions liées aux échappements des moteurs seront sans incidence à l'échelle locale et régionale.

Les poussières soulevées par les engins durant les phases de terrassement/remblai et de manipulation des matériaux produiront un nuage plus ou moins important selon les conditions météorologiques (vent, pluies...) et les phases de travaux (défrichage, décapage, déblai-remblai, nivellement, etc.).

6.5.1.2 Mesures prises pour supprimer, réduire et/ou compenser les effets négatifs des travaux sur la qualité de l'air

Dans le cadre des PRE (Plan de Respect de l'Environnement), les entreprises s'engageront sur des mesures précises, en fonction de la nature des travaux qu'elles auront à réaliser. Les principales mesures imposées par le maître d'ouvrage sont les suivantes :

- ✓ La vitesse des engins sera limitée à 30 km/h,
- ✓ Les travaux, notamment les zones d'intervention, seront adaptées en fonction la direction du vent et sa puissance (arrêt si vents trop violents),
- ✓ En cas de terrassement par temps sec, une aspersion d'eau sur les sols mis à nus sera effectuée de manière à limiter l'envoi de poussières,
- ✓ les matériaux pulvérisants ou fins seront recouverts par des bâches ou tout autre dispositif permettant d'éviter leur dispersion dans l'air lors du transport par jour de grand vent.

6.5.1.3 Suivi et contrôle de l'efficacité des mesures

Les aires de chantier feront l'objet d'un suivi régulier intégré au management de chantier. Une attention sera également portée à la mise en place et au respect des PRE.

6.5.1.4 Evaluation des impacts des émissions atmosphériques durant les travaux

La pollution liée aux travaux de construction correspond à un risque ponctuel dans le temps puisque strictement limitée à la durée du chantier. Ces impacts temporaires seront maîtrisés par les plans de respect de l'environnement de chaque entreprise intervenante et les mesures de maîtrise des impacts imposées par le maître d'ouvrage.

Le respect de ces mesures sera contrôlé par le maître d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre au travers des visites de chantier et éventuellement par la mise en place de pénalités en cas de non-respect des mesures définies dans les PRE.

Ainsi, au regard des moyens mis en place par la maîtrise d'ouvrage, **l'impact résiduel des travaux sur la qualité de l'air est jugé comme FAIBLE.**

6.5.2 IMPACT DURANT L'EXPLOITATION

L'impact de la mise en service de la déviation de la RD 86 sur la qualité de l'air est synthétisé ci-dessous. Le détail complet de l'étude sur la qualité de l'air en phase exploitation est disponible dans le rapport de caractérisation de la qualité de l'air ambiant fourni en Annexe 1.

6.5.2.1 Caractérisation des sources d'émissions atmosphériques

Dans le cadre du projet de déviation de la RD 86, les sources d'émissions atmosphériques ont pour origine les gaz d'échappement issus du trafic routier.

La circulaire DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières distingue quatre niveaux d'études, qui sont définis en fonction de deux paramètres principaux :

- ✓ la charge prévisionnelle de trafic ;
- ✓ le nombre de personnes concernées par le projet.

Le projet requiert une étude de niveau II, par conséquent, les polluants retenus sont :

- ✓ les NOx ;
- ✓ le CO ;
- ✓ les hydrocarbures (en équivalent benzo(a)pyrène) ;
- ✓ le benzène ;
- ✓ les particules émises à l'échappement (PM10 et PM2,5) ;
- ✓ le dioxyde de soufre ;
- ✓ le cadmium.

6.5.2.2 Quantification des émissions atmosphériques

Le modèle retenu pour quantifier les émissions atmosphériques du projet est le modèle COPERT IV – Version 10 (Computer Program to calculate Emission from Road Transport), développé par l'EMISIA. Pour plus de précisions, se reporter au rapport « Caractérisation de la qualité de l'air ambiant » présenté en Annexe 1.

6.5.2.3 Modélisation des émissions atmosphériques

La dispersion des émissions atmosphériques a été modélisée avec le logiciel ADMS4. Le rapport de caractérisation des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé est présenté en Annexe 13.

6.5.2.4 Evaluation des impacts des émissions atmosphériques

Les résultats de l'évaluation des impacts des émissions atmosphériques sont fournis sous forme de cartographie, à une hauteur de 1,5 mètre au-dessus du sol. Ils montrent que la dispersion de polluants est très peu influencée par le vent. On observe cependant que le panache est un peu plus étendu au sud-est et plus effilé au nord, ce qui est lié à la dominante Nord-Ouest du vent (voir rose des vents).

6.5.2.4.1 Oxydes d'azote (NOx)

Les résultats obtenus pour la dispersion de NOx (en équivalent NO₂) représentent :

- ✓ La concentration moyenne horaire ;

- ✓ Le percentile 99,8 de la concentration horaire.

Ces cartographies permettent de vérifier les critères réglementaires de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement, à savoir pour le NO₂ :

- ✓ Objectif de qualité en moyenne annuelle civile : 40 µg/m³ ;
 - ✓ Valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile : 200 µg/m³ ;
 - ✓ Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine en moyenne annuelle civile : 40 µg/m³ ;
 - ✓ Valeur limite annuelle pour la protection de la végétation en moyenne annuelle civile : 30 µg/m³.
- Des seuils d'information et d'alerte sont également définis pour le NO₂ :
- ✓ Seuil d'information et de recommandation en moyenne horaire : 200 µg/m³ ;
 - ✓ Seuils d'alerte en moyenne horaire dépassée pendant 3 heures : 400 µg/m³.

La Figure 72 montre que la concentration moyenne annuelle de NOx (en équivalent NO₂) lié aux rejets atmosphériques du trafic routier reste inférieure à l'objectif de qualité, à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine et à la valeur limite annuelle pour la protection de la végétation.

La Figure 73 indique que le percentile 99,8 de la concentration moyenne horaire est inférieur à 200 µg/m³, c'est-à-dire que la valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne horaire n'est pas dépassée plus de 18 fois par année civile.

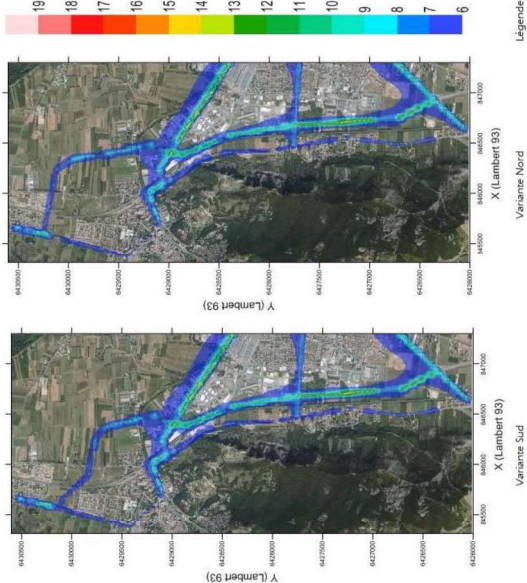


Figure 72 : Concentration horaire moyenne annuelle en NOx (µg/m³)

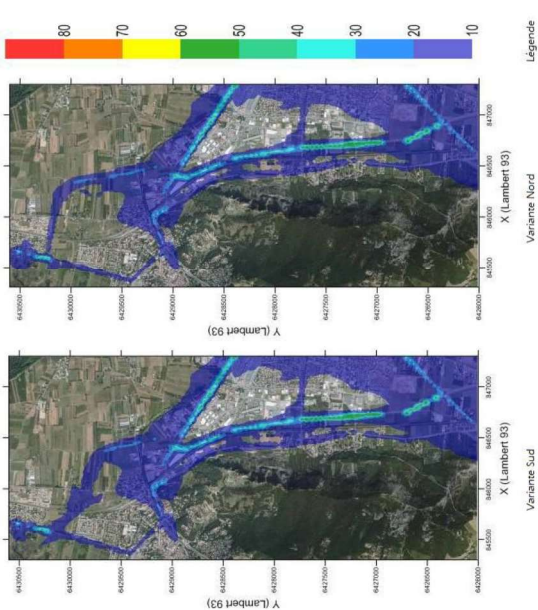


Figure 73 : Percentile 99,8 de la concentration horaire en NOx (µg/m³)

6.5.2.4.2 Monoxyde de carbone (CO)

Les résultats obtenus pour la dispersion de CO représentent la concentration moyenne journalière de la moyenne glissante sur 8 heures. Le seul critère réglementaire de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement pour le CO est que la valeur maximale journalière de la moyenne glissante sur 8 heures ne doit pas dépasser 10 mg/m³. La Figure 74 montre que l'objectif de qualité de l'air pour le CO est respecté. Les résultats des modélisations sont fournis ci-après :

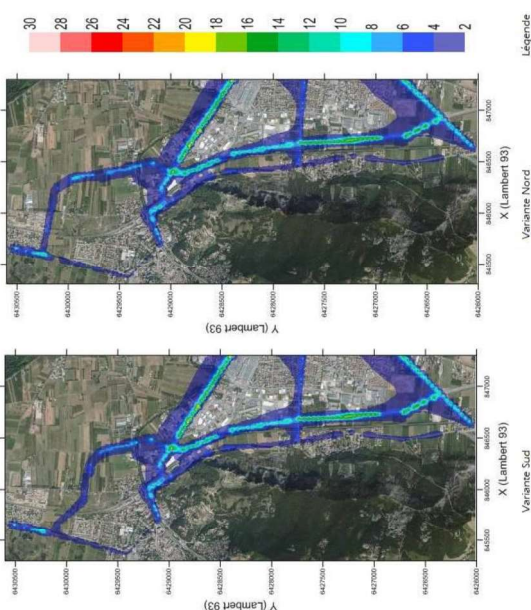


Figure 74 : Concentration moyenne sur 8 heures en CO (µg/m³)

6.5.2.4.3 Hydrocarbures (en équivalent benzo(a)pyrène)

Les résultats obtenus pour la dispersion de HAP (benzo(a)pyrène utilisé comme traceur), représentent la concentration moyenne horaire. Le seul critère réglementaire de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement pour le benzo(a)pyrène est que la valeur moyenne annuelle civile ne doit pas dépasser 1 ng/m³. **Les résultats ci-dessus montrent que la moyenne annuelle reste très inférieure à 1 ng/m³.** Les résultats des modélisations sont fournis ci-après :

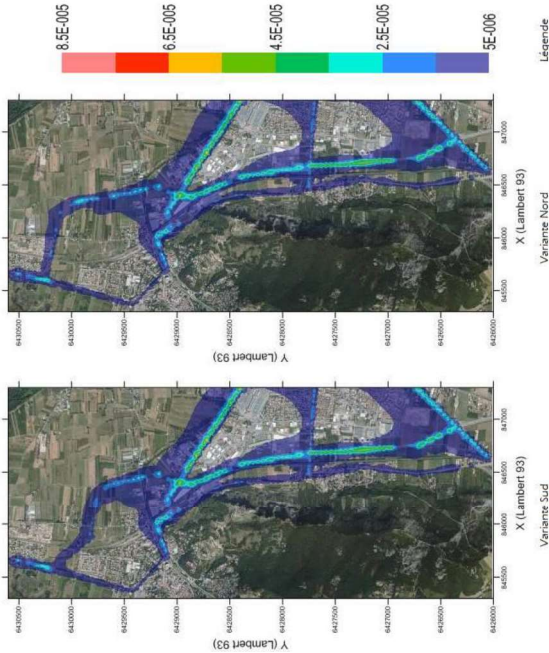


Figure 75 : Concentration horaire moyenne annuelle en benzo(a)pyrène (µg/m³)

6.5.2.4.4 Benzène

La cartographie des résultats obtenus pour la dispersion du Benzène est donnée à la Figure 76. Cette cartographie représente la concentration horaire moyenne. Elle permet de vérifier les critères réglementaires de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement, à savoir pour le Benzène :

- ✓ Objectif de qualité en moyenne annuelle civile : 2 µg/m³ ;
- ✓ Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne annuelle : 5 µg/m³.

La Figure 76 montre que la concentration moyenne annuelle en Benzène, liée aux émissions du trafic routier est environ 3 à 4 fois inférieure à l'objectif de qualité.

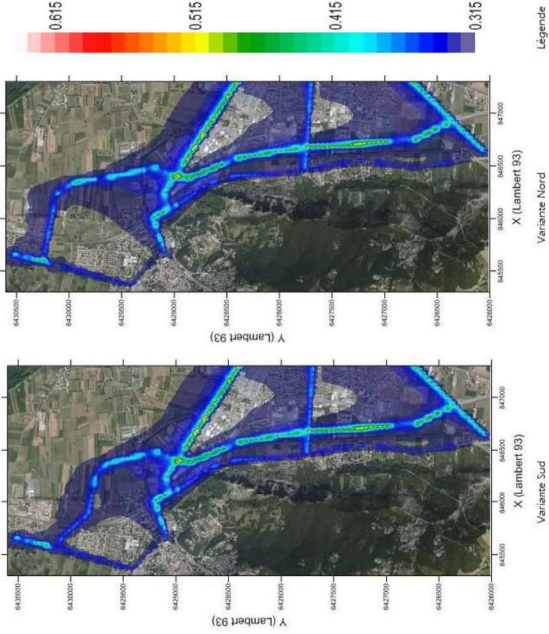


Figure 76 : Concentration horaire moyenne annuelle en Benzène (µg/m³)

6.5.2.4.5 Particules PM10

Les cartographies des résultats obtenus pour la dispersion de PM10 sont données aux Figure 77, Figure 78 et Figure 79. Ces cartographies représentent respectivement :

- ✓ La concentration horaire moyenne ;
- ✓ La concentration journalière moyenne ;
- ✓ Le percentile 90,4 de la concentration journalière (les valeurs de concentration qui sont données ne sont pas dépassées pendant 90,4 % du temps).

Ces cartographies permettent de vérifier les critères réglementaires de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement, à savoir pour les poussières (PM10) :

- ✓ Objectif de qualité en moyenne annuelle civile : 30 µg/m³ ;
- ✓ Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile : 50 µg/m³ ;
- ✓ Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine en moyenne annuelle civile : 40 µg/m³.

Des seuils d'information et d'alerte sont également définis pour les poussières (PM10) :

- ✓ Seuil d'information et de recommandation en moyenne journalière : 50 µg/m³ ;
- ✓ Seuils d'alerte en moyenne journalière : 80 µg/m³.

La Figure 77 montre que la concentration moyenne annuelle en PM10, liée aux émissions du trafic routier est environ 10 fois inférieure à l'objectif de qualité.

La Figure 79, indique que le percentile 90,4 de la concentration moyenne journalière est nettement inférieur à 50 µg/m³ en tout point (la valeur maximale atteinte sur la bande d'étude est inférieure à 20 µg/m³).

Les résultats des modélisations sont fournis ci-après :

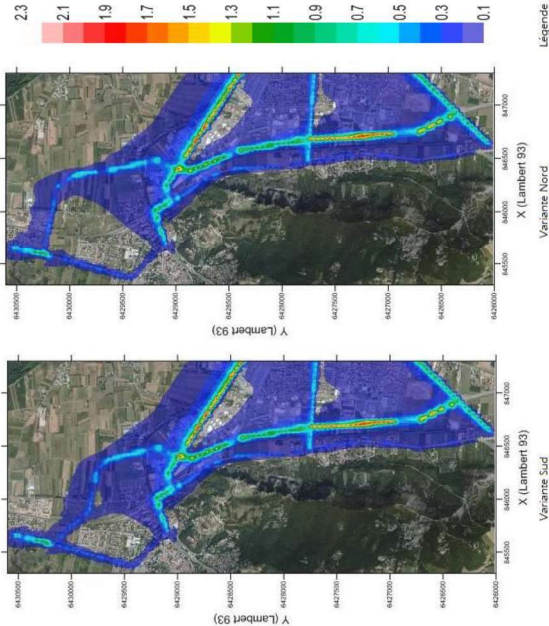


Figure 77 : Concentration horaire moyenne annuelle en PM10 (µg/m³)

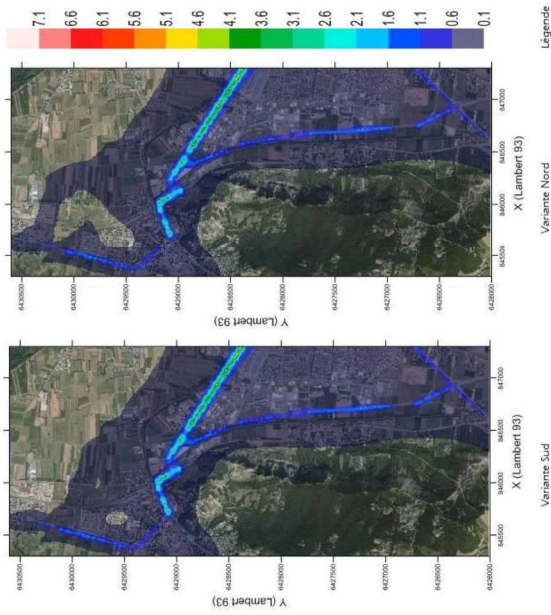


Figure 78 : Concentration journalière moyenne en PM10 (µg/m³)

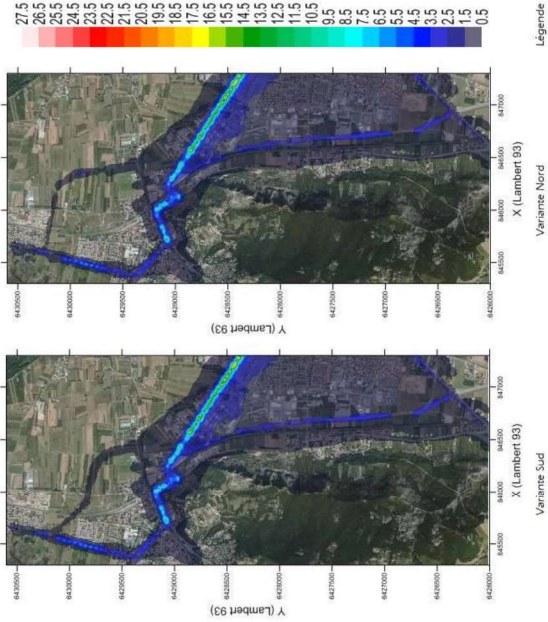


Figure 79 : Percentile 90,4 de la concentration journalière en PM10 (µg/m³)

6.5.2.4.6 Particules PM²,5

La cartographie des résultats obtenus pour la dispersion de PM²,5 est donnée à la Figure 80. Cette cartographie représente la concentration horaire moyenne. Elle permet de vérifier les critères réglementaires de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement, à savoir pour les poussières (PM²,5) :

- ✓ Objectif de qualité en moyenne annuelle civile : 10 µg/m³ ;
- ✓ Valeur cible en moyenne annuelle civile : 20 µg/m³ ;
- ✓ Valeur limite en moyenne civile : 25 µg/m³.

La Figure 80 montre que la concentration moyenne annuelle en PM²,5, liée aux émissions du trafic routier est inférieur à 1,5 µg/m³, soit près de 10 fois inférieure à l'objectif de qualité. Les résultats des modélisations sont fournis ci-après :

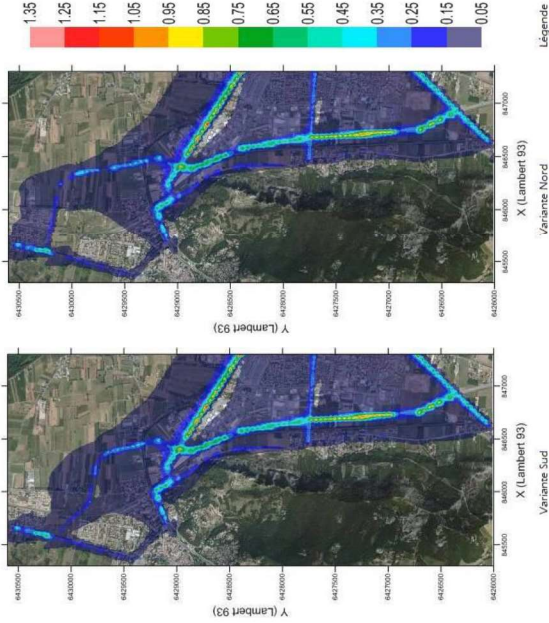


Figure 80 : Concentration horaire moyenne annuelle en $PM_{2.5}$ ($\mu g/m^3$)

6.5.2.4.7 Dioxyde de soufre

Les résultats obtenus pour la dispersion de SO_2 représentent :

- ✓ La concentration moyenne horaire ;
- ✓ Le percentile 93,4 de la concentration horaire ;
- ✓ Le percentile 99,2 de la concentration journalière.

Les cartographies ci-après permettent de vérifier les critères réglementaires de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement, à savoir pour le SO_2 :

- ✓ Objectif de qualité en moyenne annuelle civile : $50 \mu g/m^3$;
- ✓ Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 24 fois par année civile : $350 \mu g/m^3$;
- ✓ Valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile : $125 \mu g/m^3$;
- ✓ Valeur limite annuelle pour la protection de la végétation en moyenne annuelle civile : $20 \mu g/m^3$.

Des seuils d'information et d'alerte sont également définis pour le SO_2 :

- ✓ Seuil d'information et de recommandation en moyenne horaire : $300 \mu g/m^3$;
- ✓ Seuils d'alerte en moyenne horaire dépassée pendant 3 heures : $500 \mu g/m^3$.

La Figure 81 montre que la concentration moyenne annuelle de SO_2 liée aux rejets atmosphériques du trafic routier reste très inférieure à l'objectif de qualité, à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine et à la valeur limite annuelle pour la protection de la végétation.

La Figure 82 indique que le percentile 93,4 de la concentration moyenne horaire est largement inférieur à $350 \mu g/m^3$, c'est-à-dire que la valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne horaire n'est pas dépassée plus de 24 fois par année civile.

Enfin, la Figure 83 indique que le percentile 99,2 de la concentration moyenne journalière est très en-deçà de $125 \mu g/m^3$, c'est-à-dire que la valeur limite pour la protection de la santé humaine en moyenne journalière n'est pas dépassée plus de 3 fois par année civile.

Les résultats des modélisations sont fournis ci-après :

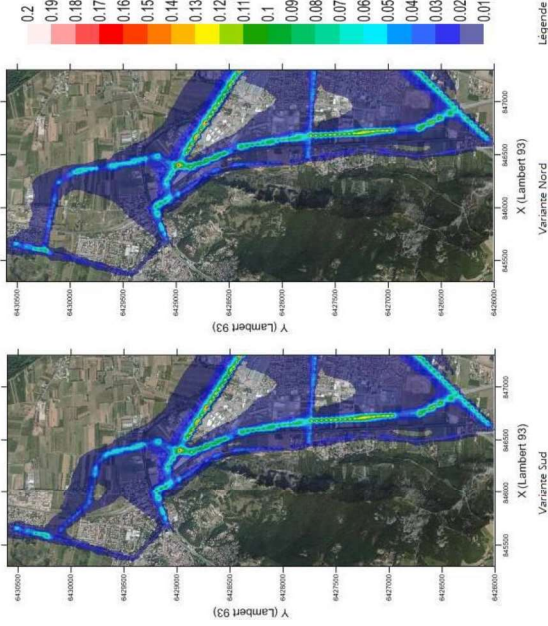


Figure 81 : Concentration horaire moyenne annuelle en SO_2 ($\mu g/m^3$)

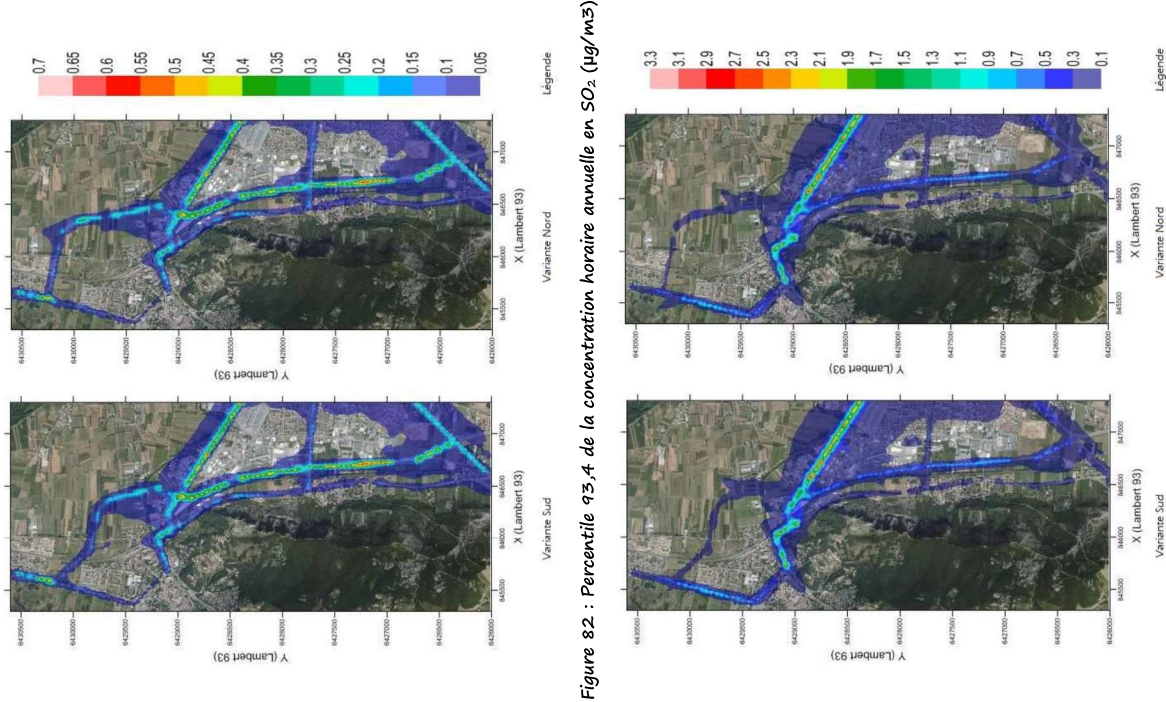


Figure 82 : Percentile 93.4 de la concentration horaire annuelle en SO_2 ($\mu g/m^3$)

Figure 83 : Percentile 99.2 de la concentration journalière en SO_2 ($\mu g/m^3$)

6.5.2.4.8 Cadmium

Les résultats obtenus pour la dispersion de Cadmium, représentent la concentration moyenne horaire. Le seul critère réglementaire de qualité de l'air définis dans le code de l'environnement pour le Cadmium est

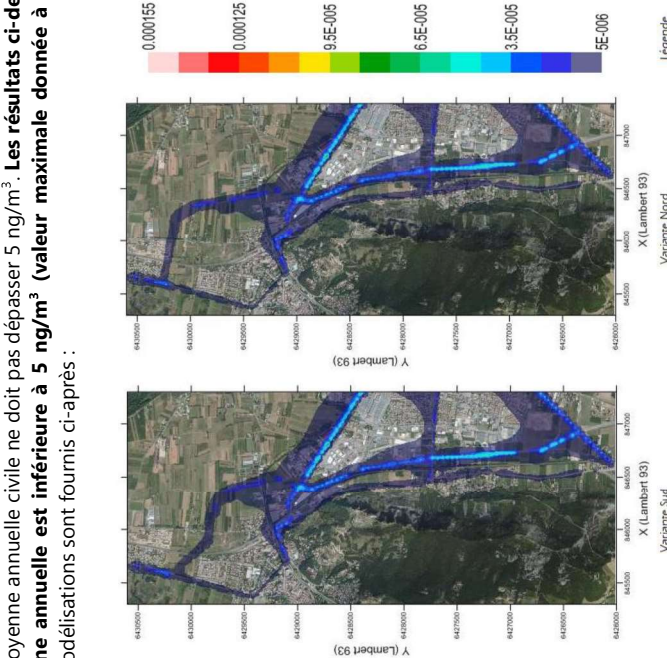


Figure 84 : Concentration horaire moyenne annuelle en Cadmium ($\mu g/m^3$)

6.5.2.4.9 Synthèse

Les résultats des modélisations de dispersion atmosphérique des polluants liés au trafic routier montrent que pour chacun d'entre eux les valeurs réglementaires seront respectées quel que soit la configuration étudiée (variante Sud ou variante Nord).

Les résultats obtenus montrent également que les niveaux de concentration sur la partie nord du projet de déviation sont plus faibles que sur la partie sud.

L'impact du projet de déviation de la RD 86 sur la qualité de l'air est donc **FAIBLE**.