



EIX



**ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES
POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES
AVANTAGES INDUITS**



1 - RAPPEL REGLEMENTAIRE

Introduit par l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, "l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité", est rendue nécessaire pour tout projet d'infrastructure de transport requérant une étude d'impact.

Les modalités de cette analyse ont été précisées par la circulaire du 17 février 1998, émanant du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ainsi, sur :

- *"la nature de l'analyse : il s'agit d'évaluer les coûts collectifs des pollutions et nuisances, c'est-à-dire l'ensemble des conséquences et des coûts résultant non seulement de l'ouvrage (pollution de l'air, de l'eau, des sols, émissions sonores, ...) mais également des aménagements induits par l'ouvrage (remembrement, zones d'activités, ...) ...*
- *...l'ampleur de l'analyse : la règle qui prévaut sur l'ensemble de l'étude d'impact selon laquelle le contenu de l'étude d'impact est en relation avec l'importance de l'ouvrage et de ses répercussions vaut a fortiori pour l'analyse des coûts collectifs et des nuisances. L'investissement fait sur les coûts sera donc largement fonction de l'importance du projet et de sa localisation. L'exercice sera nécessairement plus sommaire pour un petit projet d'infrastructure dont les répercussions sur l'environnement sont modestes.*
- *la monétarisation des coûts : la loi emploie le terme "analyser" les coûts collectifs des pollutions et des nuisances, ce qui n'implique pas une évaluation monétaire systématique. Ces coûts devront néanmoins être quantifiés lorsqu'ils sont quantifiables ou, à défaut de pouvoir être chiffrés précisément, être encadrés par des valeurs de référence lorsqu'elles existent au plan national, ou au minimum être analysées qualitativement. Cette partie étant naturellement amenée à évoluer avec les progrès de la monétarisation..."*

2 - ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS INDUITS PAR LE PROJET

Le projet de réalisation de la section de la passerelle entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage constitue une opération inscrite dans le programme d'aménagement de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme et qui vise à améliorer les itinéraires pour les modes de déplacement doux de l'agglomération romanaise.

La réalisation de ce projet conduit à un bilan positif pour la société pour trois raisons majeures :

- stabilité voire baisse de la consommation d'énergie par rapport à une situation sans projet,
- stabilité voire baisse de la pollution atmosphérique par rapport à une situation sans projet,
- stabilité voire amélioration de la sécurité des usagers.

Aucune pollution ni de l'air, ni de l'eau, ni sonore n'est à craindre du fait de la réalisation du projet.

Ces améliorations sont difficilement monétarisables mais une amélioration de l'existant est à prévoir pour la collectivité. Des retombées économiques liées au projet ont été estimées par ALTERMODAL en 2007. Le projet concerne essentiellement des personnes dont le lieu de séjour se situe à moins de 5 km, couverts directement à vélo. Ces personnes pratiquent le vélo à la journée ou à la demi-journée (en famille ou en groupe) et ont une volonté de diversifier leur séjour par de nouvelles activités tout en restant proches de leur habitation. Leurs dépenses sont importantes (entre 15 et 25 €).

Concernant le site d'étude, l'offre de loisirs et la qualité paysagère du site sont plus importants que les éléments techniques. Les zones de chalandise ont été reportées sur la carte ci-dessous.

