



FL 21 – 17 01 2016

NOTE METHODOLOGIQUE SUR L'ÉVALUATION DES EFFETS SUR LA SANTE DE LA POLLUTION DE L'AIR DANS LES ETUDES D'IMPACT ROUTIERES

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note-methodo-airsante.pdf>

Extraction : BDO

1) De l'installation à demeure de stations de surveillance de l'air...

- D'où il ressort que la L2 relève du projet de type 1 car avec des problèmes de pollution attendus...

Page 22 : « - **Actions de suivi, de surveillance et d'information.**

*Dans le cadre de très gros projets (études de type 1...) ou dans le cas où des problèmes de pollution sont à attendre (dépassement des objectifs de qualité de l'air, milieu fortement urbanisé...), **des capteurs de mesures de la pollution peuvent être installés à demeure.** L'implantation de ce type de station vient compéter le dispositif de surveillance des Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) et doit donc être réalisé en liaison avec celles-ci. Le maître d'ouvrage pourra réaliser le suivi de l'impact de l'infrastructure, associé à **l'AASQA qui en assurera la surveillance et la diffusion de l'information.** Ces stations sont majoritairement équipées d'analyseurs en continu, sur les polluants tels que NOx, Benzène, PM. »*

2) De l'obligation de prendre en compte tous les coûts...(Rapport Boiteux II)

- Nuisances et bénéfices ...

Page 23 : « 3.7 Monétarisation et analyse des coûts collectifs

Le décret n° 2003-767 a introduit, pour les infrastructures de transport, **un nouveau chapitre de l'étude d'impact pour 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 bénéfiques du projet. Dans le cas d'études des impacts locaux, la quantification de ces externalités doit permettre d'éclairer les **choix de projets et la mise en place de mesures d'atténuation des risques.** Une application intéressante de la monétarisation est la comparaison des variantes d'un projet sur une base chiffrée. **On procédera à cette évaluation, pour les effets de la pollution de l'air sur la santé, pour les projets conduisant à des études de niveau 1 ou 2***

*L'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport a officialisé les valeurs des coûts externes établies par le **rapport « Boiteux II »**, Ces valeurs ne couvrent pas tous les effets externes mais elles concernent notamment 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, rural), une valeur de l'impact, principalement sanitaire, de la pollution atmosphérique. »*

D'où nos interrogations : La SRL2 a-t-elle évaluée les impacts sur la santé ? A-t-elle produit un chiffrage ?

* <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000414419&dateTexte=>

Décret n°2003-767 du 1 août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature et le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.