

**Verbatim du débat public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Réunion thématique
Sécurité et santé : impacts et mesures envisageables**

Valence, le 26 avril 2006

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Bonsoir, je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous sommes réunis ce soir sur une thématique alliant la santé et la sécurité des transports.

Je vais tout d'abord vous présenter durant 5 minutes le débat public, rapidement, puisque nous en sommes déjà à notre deuxième réunion à Valence, les questions qui se posent dans ce débat public et la place de cette réunion dans le processus de débat public.

Ce débat public est commandé par l'Etat, en particulier par deux ministères : le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Il s'agit d'une saisine de la CNDP, Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, pour organiser ce débat sur la politique des transports.

La CNDP a désigné une Commission particulière dont je suis le Président. Je suis ce soir accompagné de Dominique Bourg qui a préparé cette soirée, mais nous avons bien sûr d'autres membres dans cette commission. Nous nous sommes engagés sur code éthique et déontologique, dont deux points très précis sont :

- l'indépendance de la Commission par rapport aux acteurs, à l'Etat, aux différentes personnes participant à ce débat ;
- la neutralité, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner.

Nous sommes ici pour faciliter le débat entre eux vous, public, et l'Etat commanditaire, que cela se passe le mieux possible et notre rôle sera ensuite de faire un compte rendu puisque nous sommes la mémoire du débat. Tout ce que vous allez dire sera pris en note et nous en ferons une analyse, de laquelle nous tirerons une synthèse pour savoir ce qui ressort de ce débat.

Trois questions principales sont posées dans ce débat public :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel, 2006, et futur, 2020-2025, du système de transports ? Nous avons pour l'instant entendu qu'il y a dérangement, gêne mais qu'il ne s'agit pas réellement d'une saturation, d'une congestion, excepté à des moments très précis.

- Quelles sont les orientations souhaitables pour une politique des transports durable ? Sachant que nous devons bien sûr respecter les trois composantes du développement durable – l’environnement, l’économie et le social – les projets de territoire et également, ce qui a été très fortement ressenti à la suite des trois dernières réunions de ce débat public. ce sont donc les éléments très forts qui sont apparus par rapport à ces grandes orientations ;
- Les enjeux en matière de réchauffement climatique, d’une problématique de ressources pétrolières chères à la suite de l’épuisement de ces ressources.

Vous vous êtes d’ailleurs déjà exprimés à Valence, dans la vallée du Rhône contre le doublement de l’A7, vous aimeriez trouver d’autres solutions. Nous devons avancer sur les solutions à trouver, l’acceptabilité locale d’une quarantaine de solutions proposées par l’Etat qui vous seront présentées tout à l’heure. Mais maintenant que nous avançons dans le débat il est très important de trouver des solutions, des propositions concrètes pour que nous puissions continuer à circuler normalement tout en respectant les impacts sur l’environnement.

S’agissant des moyens de participation nous avons :

- plus d’une trentaine de réunions publiques, dont celle de ce soir ;
- un système questions-réponses par Internet, courrier ou au cours des réunions publiques – la Commission relira les questions pour vérifier qu’elles sont bien complètes –, nous avons déjà réuni 450 questions ;
- un forum sur Internet pour dialoguer entre internautes sur les différents points, et nous avons ajouté de nouvelles rubriques puisque nous avons énormément de questions, notamment sur le ferroutage ;
- dernière possibilité pour participer, toute personne concernée peut faire une contribution écrite. Le rôle de la Commission est de la rendre publique sur Internet et dans nos bureaux. Certaines contributions écrites seront transformées en cahiers d’acteurs de quatre pages qui seront diffusés au même niveau que le dossier de l’Etat. Il s’agit donc du principe de symétrie en matière de diffusion de l’information.

Je vous ai dit que nous avons programmé plus de 30 réunions publiques, nous avons bien sûr fait une réunion d’ouverture, des réunions de lancement, 10 réunions thématiques. Nous avons déjà traité de l’offre et la demande de transports ici à Valence, de transports et développement des territoires, de transports et enjeux globaux environnement – ce qui nous intéresse ce soir et nous étions hier à Montpellier pour traiter des questions en matière de bruit, par rapport à la réglementation et ce qui allait être actualisé et réellement appliqué –, nous traiterons par la suite de transports et mobilité des marchandises, transport des personnes et nous terminerons par une réunion thématique qui reprendra l’ensemble de ces réunions afin de faire une synthèse.

Nous aurons ensuite 13 réunions territoriales, nous reviendrons le 5 juillet à Valence sur la problématique locale. Je ne serai pas plus long, j’ai dépassé mon temps de 10 secondes, sachez que nous serons très stricts sur le temps ce soir. J’arrête donc de parler et je passe tout de suite la parole à Michel Badré, représentant du ministère de l’Ecologie et du Développement Durable, qui va nous présenter les attentes de l’Etat et les différentes mesures qu’il propose.

Présentation des attentes de l'Etat

Michel BADRE

Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

Bonsoir, je suis Michel Badré, comme vient de le dire Philippe Marzolf, je représente le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et je travaille conjointement avec Jean-Didier Blanchet. Nous avons animé le groupe de travail qui a préparé le dossier support du débat que vous avez lu.

Je vais rapidement présenter les raisons et la problématique qui ont amené l'Etat à demander l'organisation du débat, ce qui n'était pas obligatoire, comme le savent un certain nombre d'entre vous qui ont déjà participé à un certain nombre de réunions.

Tout d'abord, quelles sont les questions se pose l'Etat ? Une question de mobilité : Quelle mobilité devons-nous définir à l'avenir et pour quel type d'activités ? Ensuite, tout cela se passe dans un cadre de vie et que devons-nous faire pour le maintenir en bon état et le préserver ?

L'Etat se considère responsable, avec d'autres, de la politique qui doit être définie pour cela et c'est pour cette raison que nous devons définir les orientations concertées, principalement avec les collectivités, régions et départements qui ont également leur responsabilité en matière d'organisation des transports.

Ensuite, nous ne sommes pas dans le vague, dans un monde sans limites, nous nous posons ces questions pour arriver à des orientations précises et c'est donc sur un périmètre précis que nous travaillerons : la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Les questions qui vous sont posées, Philippe Marzolf vous l'a rappelé, sont d'éclairer le gouvernement à la fois sur la perception du système de transports et ce qui est ressenti par le public, ensuite sur le fait que telles ou telles mesures sont acceptables ou non, à court ou à long terme. Tout cela doit être concerté avec les collectivités et a pour objet de réduire les contraintes qui seront identifiées et doit correspondre aux attentes des citoyens.

Quelles sont ces contraintes ? Nous en avons identifié principalement deux dans notre dossier support – nous y sommes contraints par l'obligation d'une présentation très rapide –, d'abord une augmentation des déplacements et des transports à échéance de 20 ans, nous avons eu des débats à ce sujet au cours des réunions passées, nous avons cité dans le dossier des évaluations à plus de 40 % à échéance de 20 ans. Cela ne changera pas grand-chose à la situation mais ce qui change est le fait de savoir que la poursuite des tendances actuelles mènera à cette augmentation. Seconde contrainte lourde, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, sujet également évoqué lors de la première réunion. Nous tenterons par différentes mesures de lever ces deux contraintes qui sont une aggravation de la congestion, d'une part et l'impact environnemental, d'autre part. Nous avons donc proposé pour cela 6 familles de mesures qui visent à réduire la congestion ou à améliorer le bilan environnemental, et parfois les deux à la fois.

Voici les 6 familles que nous avons proposées, nous n'allons pas les détailler aujourd'hui parce que, comme hier, sur ces deux réunions consacrées à l'impact environnemental au sens impact local des transports, nous avons identifié avec la CPDP, un certain nombre de thèmes qui méritent attention : le bruit, le paysage, la biodiversité, les inondations, la sécurité (dont le transport des marchandises dangereuses) et la santé.

Nous ne sommes pas tout à fait dans le même type de schéma qu'au cours des réunions thématiques précédentes où nous disions qu'après avoir examiné un thème particulier, la réduction des gaz à effet de serre par exemple, ou la réduction des ressources pétrolières, nous allions regarder dans les mesures lesquelles étaient particulièrement ciblées pour répondre à ces types de questions et où nous disions « Voilà parmi les mesures proposés par l'Etat celles qui nous paraissent les plus adaptées et prononcez-vous dessus, s'il vous plaît. » Ce n'est pas tout à fait le schéma ici, il n'y a pas de mesures en tant que telles, destinées à atténuer l'impact sur le bruit ou la biodiversité ou les inondations, sauf à dire, et cela a été dit par quelques représentants hier et en particulier par une personne qui disait en clôture qu'il y avait une mesure simple : ne plus rien faire, fermer tous les robinets pour tout régler, il n'y aurait plus d'impact sur le bruit, sur la biodiversité, etc. Nous considérons pour notre part qu'il s'agit d'une vision un peu trop simple, si je puis me permettre de le dire comme cela, et le but du débat est bien de voir si à la fois les réglementations existantes, et encore plus la façon dont elles seront appliquées par les maîtres d'ouvrage permettraient soit d'éviter, soit de compenser, soit d'atténuer les impacts dus à tel ou tel type de mesures de décision. Le débat d'aujourd'hui est donc plutôt axé là-dessus, comment faisons-nous et comment adaptons-nous chaque type de mesures par rapport à ces différentes méthodes d'atténuation ou de compensation, en utilisant au mieux la réglementation et son application. Voilà, Monsieur le Président.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ceci est parfait, cela fera quelques minutes de plus pour le public tout à l'heure.

Présentation des enjeux généraux et du questionnement de la réunion

Dominique BOURG
Membre de la CPDP

Merci beaucoup, pour ma part j'aimerais resituer cette soirée dans un contexte plus large compte tenu des deux autres soirées qui ont déjà eu lieu. Ce soir nous allons finalement examiner deux domaines des transports touchant deux droits fondamentaux de l'homme : le premier aspect concerne la sécurité dans les transports, tout ce qui concerne les usagers, l'autre aspect de sûreté est celui de la santé publique, l'impact sanitaire, sur nous tous, du trafic notamment autoroutier.

Ce sont donc les deux aspects que nous allons voir aujourd'hui, cela dit les problèmes d'environnement ne s'arrêtent pas là. La semaine dernière, nous avons abordé les problèmes d'environnement globaux. Nous avons retenu deux questions en matière de transport, il y en avait d'autres, touchant l'énergie. Il y a deux paramètres extrêmement importants si l'on veut bien réfléchir à une évolution possible des transports et plus précisément aux mesures que propose l'Etat.

Un premier paramètre touche la disponibilité de l'énergie. Lorsque nous parlons de pétrole, nous disons toujours que nous avons 40 ans de réserves devant nous. Je ferais deux remarques : la première étant que ceci est entendu à consommation constante et la deuxième est que le problème ne concerne pas les réserves, mais le prix, la disponibilité, la capacité d'extraire du pétrole chaque jour pour en mettre une partie dans les réservoirs de nos automobiles. Or c'est là que la donne change, avec ce que nous appelons le pic pétrolier. Lorsque nous atteignons grosso modo la moitié d'un gisement, la capacité que nous avons à continuer à extraire du pétrole de ce gisement diminue et le pic pétrolier est la survenue de ce phénomène à l'échelle des gisements de l'ensemble de la planète. Il est très difficile de dire quand cela aura lieu, mais c'est à échéance de 5, 10, 20 ou 30 ans. Donc, à partir de là, nous aurons donc une déplétion, c'est-à-dire une diminution d'environ 2 % et vous devez ajouter à ces 2 % les 2 % de croissance sur plusieurs décennies de demande annuelle de pétrole. Cela peut donc avoir un effet extrêmement important sur les prix et donnera probablement lieu à une montée très sensible du coût de la ressource pétrolière. Il y a évidemment des alternatives telles que les biocarburants, le gaz, la liquéfaction du charbon, nous pouvons également parler de l'hydrogène qui est une ressource de l'énergie primaire. Cela dit voici un facteur qui pourrait agir de façon puissante sur l'évolution du trafic à l'avenir, un paramètre que nous devons avoir à l'esprit lorsque nous réfléchissons sur l'évolution du trafic à l'horizon d'une vingtaine d'années et plus encore à l'horizon 2050.

Second paramètre extrêmement important : le changement climatique. Nous avons en général tendance à penser que c'est pour dans très longtemps et nous nous imaginons qu'une hausse de température est quelque chose de génial. Non, lorsque nous parlons de changement climatique, nous parlons de changement d'ère climatique. Ce changement d'ère climatique change complètement les conditions d'habitabilité de la Terre, vous avez bien entendu : habitabilité de la Terre. Il y a une vingtaine de millions d'années, lorsque nous étions au sein du précédent âge glaciaire, la température moyenne entre aujourd'hui et cette période était seulement 5°C de moins. Cela nous donnait 3 km de glace à Stockholm, 1 km sur Grenoble, un sol gelé en permanence aux pieds des Pyrénées. 5°C de plus, c'est peut-être ce qui nous attend, le maximum, en moyenne à la fin de ce siècle, nous ne savons pas ce que cela donnera, car ce sera très rapide. La température a déjà

augmenté de 0,2°C en 5 ans, contre 0,1°C par siècle pendant l'ère glaciaire, le phénomène est donc extrêmement rapide et nous n'avons pas de référent. Nous pouvons simplement dire que nous vivrons les changements d'habitabilité, et de confort de vie *a fortiori*, mais dans le sens inverse. Le changement climatique n'est pas une chose avec laquelle nous pouvons rire. Sachez que, normalement, la canicule de 2003, qui n'avait aucun rapport avec le changement climatique, avait une chance sur 50 000 de se produire en 2003, et qu'elle aura une chance sur deux de se produire lorsque nous allons nous approcher du milieu de ce siècle. Par ailleurs, si le nombre d'ouragans n'a pas augmenté au cours de ces 25 dernières années, le nombre d'ouragans très violents a doublé.

Vous savez très bien que l'un des problèmes que nous nous posons aujourd'hui à l'échelle mondiale est l'augmentation des catastrophes naturelles. Les écologistes les plus radicaux sur la planète sont les réassureurs parce qu'ils sont d'ores et déjà confrontés à l'impact pécuniaire de cette augmentation très importante des catastrophes naturelles. Ceci est donc un paramètre très important d'autant que, grosso modo, il s'agit de 20 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale pour les transports, environ 35 % dans nos pays, mais c'est la part d'émission qui croît parce qu'il croît beaucoup plus vite que l'augmentation générale des activités économiques. Il s'agit donc d'un aspect extrêmement sensible. Il y a peu de chance que le contexte même du trafic soit dans 20 ans ce qu'il est aujourd'hui.

Cela dit, autre paramètre extrêmement important, ce changement climatique est d'une inertie très grande. Au cours de ce siècle, le taux de concentration en CO₂ de l'air va se stabiliser, et une fois que la température des océans aura augmenté, elle se maintiendra pendant des millénaires. Selon une approche qui confirme ceci, nous ne devons pas nous attendre à la survenue d'un prochain âge glaciaire. Il s'agit donc d'un paramètre qu'il faut bien avoir à l'esprit.

Ce sont des considérations et ceci dit, nous allons procéder à un échange d'une dizaine de minutes, notamment par rapport à ce que vient de dire le représentant de l'Etat et ensuite, je m'en excuse, nous allons un peu intervertir le programme. Au lieu de commencer par la table ronde dédiée aux problèmes de sécurité dans les transports, nous allons aborder la table ronde Santé et transports pour des raisons de commodités pour l'un des intervenants qui ne sera présent qu'à 20 heures 15.

Commençons donc par 10 minutes d'échanges avec vous.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qui veut donc prendre la parole pour donner un avis, faire des propositions, réagir par rapport à ce qui vient d'être dit. Je ne veux pas faire de catastrophisme, mais il s'agit réellement de ce qu'ont dit des experts dans les réunions thématiques précédentes. Monsieur au fond ? Toujours le même principe, nous dire qui vous êtes.

Stéphane CHABERT

Ma question est : Pourquoi nous posons-nous ce soir la question au niveau santé, alors que Monsieur Dominique Bourg a exposé la problématique de l'effet de serre sur les 5 dernières années. L'effet de serre augmentera de toute façon avec l'augmentation du trafic routier. Je ne vois même pas d'intérêt, à la limite, de se poser la question de la santé, si cela est bien ou mal, par rapport à un projet routier dans la vallée du Rhône. Forcément, ce n'est pas quelque chose de bienvenu à ce niveau-là.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout à fait. Le rôle de la Commission est de proposer une phase d'information, nous devons vous apporter des informations et Dominique Bourg vous a fait une synthèse de ce qui avait été apporté dans les précédentes réunions sur l'environnement global. Il nous avait semblé très important de parler de solutions locales, des impacts sur la santé, de la pollution atmosphérique due aux transports. Ce sont donc des informations que nous allons vous apporter ce soir pour que vous ayez toutes les informations. Ensuite, lors des réunions territoriales, nous reviendrons sur ces informations et regarderons ce qui ne va pas.

Monsieur au centre ?

Robert PENELON, Mouvement de lutte nationale pour l'Environnement, Drôme-Ardèche

J'ai lu dans le document de l'Etat *Pour en savoir plus*, page 40, que les polluants eux-mêmes sont susceptibles d'avoir des répercussions directes, que les gaz à effet de serre sont susceptibles d'avoir engendré des dérèglements climatiques. » Si les effets sont encore aujourd'hui controversés, cela veut dire qu'il y a beaucoup de modifications de l'approche politique de cette question, probablement parce que cela bouge beaucoup dans les salles, et c'est tant mieux. Je pense donc qu'il sera intéressant que vous ayez la même évolution rapide sur tous les autres problèmes très lourds à porter, à savoir que nous en avons assez de voir reporter sans cesse le développement du ferroviaire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une réaction par rapport à cela ?

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Il y a beaucoup de choses dans le dossier s'agissant du ferroviaire. Je pense que nous parlons beaucoup de mettre l'accent sur le développement du mode ferroviaire et aussi de la voie d'eau, parce qu'il s'agit de modes beaucoup plus propres que le mode routier. L'objectif actuel est de tenter de faire en sorte que toute la croissance dont parlait Monsieur Badré tout à l'heure – 40 % escomptés pour les 20 ans à venir sont bien probables – passe sur des modes ferroviaire et voie d'eau. Ceci représenterait, compte tenu de ce qui passe déjà aujourd'hui – c'est-à-dire 14 000 poids-lourds par jour sur l'autoroute A7 et à peu près la même chose sur A9- 5 500 poids-lourds à reporter sur la voie d'eau et le fer, ce qui est énorme. Les études sur les voies d'eau et le ferroviaire, supposant qu'elles soient complètes, c'est-à-dire qu'elles offrent au moins 10 services de trains de 40 à 50 camions par jour, cela représente environ une offre de 3 000 poids-lourds. Vous voyez donc qu'il y a beaucoup d'efforts à faire pour monter à 5 500. Autrement dit, loin de nous l'idée de ne pas vouloir faire un effort en matière de fer, bien au contraire, c'est ce qui est proposé. Mais nous expliquons également que la congestion routière est beaucoup due aux véhicules particuliers et le report de cette circulation est plus difficile car il y a bon nombre de raisons à cela : la mobilité, des familles qui se déplacent, etc. Ensuite, nous essayons de créer des infrastructures nouvelles à l'est et à l'ouest – l'ouest, il s'agit de l'A75 et de l'A51 à l'est –, et lorsque nous regardons le report de tout cela, nous nous apercevons qu'il reste encore un supplément de véhicules à supprimer d'ici 2020. C'est le problème que nous posons : comment faisons-nous ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur devant a demandé la parole.

Jean-Marie CHOSSON, Conseiller Municipal, Romans-sur-Isère

Je suis également Vice-président d'un syndicat de Transports de l'agglomération. Ma question est la suivante, il s'agit d'ailleurs plutôt d'une remarque. Nous parlons de contraintes spatiales qui font que nous nous rendons compte aujourd'hui que la planète n'est plus infinie, et nous avons l'impression que la préoccupation principale reste tout de même et toujours comment faire pour circuler normalement, sous-entendu, comment faire pour circuler encore confortablement sachant que l'augmentation de la circulation semble incontournable. Je cite en cela Monsieur Marzolf. Monsieur Badré a également parlé d'une contrainte lourde, l'augmentation du trafic à 20 ans. Ceci corrobore encore ce que je viens de dire : nous entendons encore une fois dans cette phrase que l'augmentation du trafic à 20 ans est inévitable, comment faire pour que cela se passe le mieux possible ? Je ne comprends pas tellement une telle logique, puisque nous parlons du fait que les contraintes environnementales, spatiales sont atteintes d'un point de vue géographique, et que nous continuons à vouloir faire en sorte de se déplacer dans 20 ans. Je pense donc que l'occasion de ce débat pourrait être de se demander comment tenter d'inverser les termes de ce débat, de passer de « Comment faire pour que la tendance continue comme actuellement » et de passer à « quels sont les objectifs à ne pas atteindre en termes de déplacement pour que la planète puisse continuer à fonctionner de manière correcte. Je pense donc qu'il serait réellement intéressant que nous nous posions la question, même si cela n'est pas tout à fait le thème de la soirée, mais les grandes phrases d'introduction reprennent ces idées et je pense que nous devons réellement nous poser la question, « quelles sont les possibilités maximum de déplacement de façon à ne pas dépasser la limite ».

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie

Je reprends, peut-être en expliquant un peu plus en détail ce que je vous ai brièvement dit tout à l'heure, mais je voudrais surtout vous renvoyer au dossier support pour développer tout cela. J'ai bien dit tout à l'heure : à partir de l'état actuel en 2006, qui est ce qu'il est, nous faisons des prévisions avec courbes de croissance, des hypothèses. Ces prévisions conduisent aux chiffres se trouvant dans le dossier et que j'ai rappelés, plus 40 % d'augmentation du trafic dans 20 ans. Nous avons ensuite dit que cette augmentation posait des difficultés, celles que vous venez de rappeler, nous n'avons pas dit que nous nous résignons en faisant telle ou telle chose, nous avons proposé un certain nombre de mesures et je vous renvoie au dossier, aux familles 5 et 6, *La maîtrise de la mobilité routière*, et *Les changements de comportements*, dont les titres sont très explicites. Nous n'allons effectivement pas nous contenter de dire que nous allons avoir une augmentation du trafic de 40 % dans 20 ans, et se demander quand cela explosera, le but du dossier est de se demander comment faire pour que cela n'explode pas. Nous avons longuement parlé au cours de la soirée sur les changements climatiques – ce n'est peut-être pas le sujet du jour mais nous pouvons y revenir –, de la production de systèmes de taxation et de péages pour justement inverser cette évolution vers la hausse.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faut, dans ce débat, trouver des solutions et des propositions concrètes pour tenter de limiter, de maîtriser ces besoins de mobilité routière. Nous sommes tout à fait dans cette phase, c'est en tout cas ce qui ressort de ce débat public.

Monsieur au milieu ?

Monsieur FAUQUE, Président de l'association des élus de la Vallée du Rhône

Je vous remercie. Je suis également maire de Saulce-sur-Rhône. Je voudrais attirer votre attention sur deux choses : nous sommes impactés par des nuisances diverses. Nous avons l'habitude de dire que nous voulons un bon développement durable. Ce discours ne concorde pas du tout, et j'ai personnellement entendu qu'un bon développement durable était de penser globalement et d'agir localement. Lorsque nous pensons globalement, je fais là référence au rapport de Monsieur Estour, que pour ces parlementaires qui avaient l'air bien informés pour une grande majorité des députés, le principal défi du siècle était l'effet de serre. J'ai noté que nous devons réduire nos émissions à 25 % en 2020 pour être cohérents avec les 80 % d'ici 2050. J'en conclus, j'ai été dans ma jeunesse à la Commission de l'Energie, que la première source d'effet de source étant l'hydrocarbure, nous devons non pas réduire la consommation, mais la faire stagner. Pour cela, nous devons utiliser des alternatives motrices au moteur à explosion. Nous devons donc, et cela a été dit lors de la réunion sur l'Offre et la demande, développer des moyens qui ne produisent pas de nuisances. Mais, lorsque nous sommes dans la vallée du Rhône avec les problèmes d'électricité puisque nous disposons de 27 % de la production d'électricité française, nous devrions donner la priorité aux moyens électriques pour les transports en commun urbains et, évidemment, à la voie ferrée. Pour cela, il faut dire, comme nous l'avons fait en matière de politique de l'énergie il y a 30 ans, en 1973, avec détermination, que nous arrêtons les investissements conduisant à consommer des hydrocarbures et que nous développons exclusivement les autres moyens.

A cela, certains nous disent, y compris Monsieur Perben lui-même, et non pas seulement Monsieur Estour, Président de l'office des transports inter consulaire – Monsieur Estour n'est pas au

gouvernement, contrairement à Monsieur Perben –que cela serait impossible à échéance et qu’il faudrait augmenter les tuyaux routiers. Il n’y a donc pas de volonté et cela me surprend d’autant plus que j’ai lu la semaine dernière un rapport qui a été fait pour la Chambre de commerce et de l’industrie et qui dit exactement l’inverse de ce que dit la Chambre de commerce de la région Rhône-Alpes. Il n’est pas fait par une personne ignorante en matière d’hydrocarbures puisque c’est le Président de Shell. Ce dernier dit que le choc pétrolier est devant nous et recommande à l’horizon 2015, et pas 2020, pas 2050, de réduire la consommation d’hydrocarbures de 30 % dans le secteur tertiaire, de 15 % dans l’industrie et de 10 % dans les transports. Expliquez-moi donc, Monsieur Perben, car c’est à lui que je m’adresse à travers vous, c’est vous qui allez rapporter notre avis, expliquez-moi comment vous allez réduire de 10 % la consommation d’hydrocarbures ? Aujourd’hui, le vrai problème est que nous ne ressentons pas cette volonté. Les élus locaux doivent dire que nous ne supportons plus les nuisances. J’habite personnellement à 1 km de l’autoroute, le bruit, les accidents, deviennent insupportables. Or agir localement est agir contre cela et c’est globalement et aller vers l’objectif global que nous voulons atteindre.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci Monsieur. Vous n’avez pas précisé qu’il y a également, dans ce rapport parlementaire, la recommandation de ne pas doubler les autoroutes. Monsieur Blanchet veut réagir. Nous prendrons ensuite une intervention et nous passerons à la table ronde.

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Je voulais réagir sur un point puisque nous parlons d’actualité. L’actualité est également, vous l’avez vu dans nos programmes, un véhicule propre c’est-à-dire un véhicule qui consommerait 3,5 l aux 100 seulement, et non pas 7 l comme nos véhicules moyens actuels, et à recharger pendant la nuit. Donc, un véhicule hybride qui se sert de l’électricité pour recharger les batteries. Il est donc sûr qu’il y a une demande de mobilité de personnes ou de marchandises, que cette demande est très probablement croissante, comment nous en avons fait état dans notre document. La route restera que nous le voulions ou non un élément très important, aussi bien en matière de déplacements que de transports et nous devons donc absolument réduire les consommations de manière spectaculaire : il s’agit là de réduire de 50 % la consommation des véhicules. Ceci concerne la quatrième famille, le progrès technologique soutenu, et passe par la réduction des consommations, l’utilisation de l’énergie électrique, y compris pour les véhicules.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous prenons une dernière intervention et nous vous donnerons la parole ensuite dans les autres temps d’échanges avec le public. Nous pouvons d’ores et déjà demander au prochain intervenant de venir à la tribune.

Jean-Yves BARNET, citoyen

J’entends effectivement que toutes les propositions vont toujours vers toujours plus de déplacements. Monsieur Blanchet a dit tout à l’heure qu’il fallait réduire la consommation des véhicules, mais pas les déplacements. Je me demande donc si nous imaginons que ces déplacements vont augmenter, parce que même si nous réduisons la consommation des véhicules tout en

continuant à augmenter les déplacements, il va fatalement se produire un engorgement quelque part et nous ne pourrons plus nous déplacer.

D'autre part, lorsque vous dites qu'il faut amortir ces transports par la route, et les mettre sur la voie ferrée, développer l'énergie électrique, comment fournir cette énergie ? Les centrales nucléaires françaises produisent 85 % de l'énergie électrique du pays. Nos capacités de refroidir ces machines sont plus que réduites aujourd'hui et nous ne pourrons donc pas en produire une quantité énorme. Nous pourrions peut-être également nous poser la question du service que nous rendons aux pays en voie de développement en délocalisant nos productions et notre main-d'œuvre, parce qu'il s'agit bien de cela. Nous les exploitons et nous rapatrions cette marchandise à grand renfort de transports aérien et maritime et tout cela se retrouve effectivement sur les routes d'Europe ou d'ailleurs, de façon à rejoindre les unités de production et de montage. Donc, à mon avis, nous ne pourrons pas régler le problème en disant simplement que nous devons moins consommer, que les véhicules doivent moins consommer, nous réduirons également le problème en repensant la relocalisation des entreprises. Ceci, y compris au niveau régional parce que les gens se déplacent actuellement de plus en plus loin pour aller travailler tous les jours et les transports particuliers augmentent par conséquent. Voilà ce que je voulais dire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Cela se trouve dans les solutions de l'Etat, dans la famille de mesures maîtrise de la mobilité routière. Il existe des actions concrètes sur ce sujet.

Je vous propose de passer à la table ronde sur la santé.

Dominique BOURG, CPDP

Vous avez 15 minutes pour nous parler de santé, notamment du Plan National Santé Environnement et nous enchaînerons ensuite avec les trois interventions.

Table ronde

Santé et transports : quels impacts ?

La prise en compte des questions de santé publique par les pouvoirs publics dans les transports (Plan National Santé Environnement) : présentation du plan et état de la mise en œuvre

Jocelyne BOUDOT
Direction Générale de la Santé

Vous m'avez demandé de vous présenter le Plan National Santé Environnement qui a été étudié en 2004 suite à une annonce du Président de la République en 2003. Ce plan concrétise l'ensemble des politiques de réduction des risques pour la santé publique liés à l'environnement. Il s'agit donc d'un plan interministériel qui a notamment été porté par le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé, mais aussi par le ministère du Travail puisque nous avons également pris en compte l'environnement du travail en termes de santé. Pour mettre en œuvre ce plan, une Commission nationale d'orientation a été mise en place. Elle était constituée d'experts qui avaient pour objectif de dresser un diagnostic des risques pour la santé liés à l'environnement et de définir des priorités. Ce diagnostic a été publié en janvier 2004 et met notamment l'accent sur les risques liés à la pollution atmosphérique. Lorsque j'entends dans les documents de synthèse que les risques liés à la pollution atmosphérique sont encore controversés, je peux vous affirmer qu'ils le sont de moins en moins. Actuellement, l'ensemble des études qui ont été menées au niveau français ou au niveau européen, mettent en évidence un impact non négligeable de la pollution atmosphérique sur la santé, notamment un impact des particules fines en particulier produites par le transport routier.

En effet, comme je viens de le dire, nous considérons donc aujourd'hui que le transport en zone urbaine est un facteur majoritaire de pollution atmosphérique. Les différentes études épidémiologiques disponibles permettent de quantifier, même si elles sont très imprécises, les risques liés à cette production de particules atmosphériques. Ces risques sont de deux natures :

- des décès anticipés d'origine respiratoire et cardio-vasculaire ;
- une morbidité, c'est-à-dire une aggravation de certaines pathologies comme l'asthme ;
- plus globalement, l'exacerbation des affections respiratoires.

L'OMS a évalué à 30 000 le nombre de morts prématurées en France, liées à la pollution atmosphérique en 1996. Actuellement, un récent rapport de la Commission européenne fait état de 348 000 décès pour l'ensemble de l'Europe, notamment en lien avec les particules. Il est également important de noter que 50 % de ces décès seraient liés aux pollutions d'origine automobile.

D'autres études toxicologiques mettent aussi en évidence des problèmes tels que la potentialisation des effets allergiques par les particules diesel et un rôle particulier chez les personnes atteintes d'asthme, pathologie en augmentation très importante.

L'ozone est le deuxième polluant pour lequel les résultats observés plaident en faveur d'une relation causale entre la pollution, l'exposition et l'apparition des symptômes respiratoires.

S'agissant de la prévalence de l'asthme, nous suspectons, mais nous ne l'avons pas encore mis en évidence de façon très précise, le rôle de la pollution atmosphérique.

En dehors de ces polluants les plus classiques, particules et ozone, les transports routiers sont responsables de nombreuses émissions extrêmement polluantes de type hydrocarbure : benzène, formaldéhyde, butadiène, l'ensemble des polluants cités sur ce transparent. Certains de ces polluants sont aujourd'hui classés cancérogènes par le CIRC.

Bien sûr, les études épidémiologiques sont relativement lourdes et longues pour aboutir à des résultats montrant la relation entre l'exposition à des pollutions et des cancers, mais un certain nombre d'études récentes vont dans ce sens et mettent en évidence une augmentation des leucémies chez les enfants résidant à proximité de routes importantes ou de stations-services.

Sur la base de ce constat qui n'est bien sûr qu'un petit aspect de l'ensemble du travail mené par la Commission d'orientation du PNSE, le Programme national santé environnement a retenu un certain nombre de priorités, parmi lesquelles une nous intéresse tout particulièrement aujourd'hui : garantir un air de bonne qualité. 45 actions ont été définies par l'Etat sur la base du constat réalisé par le groupe d'experts, dont 12 prioritaires et 3 concernant tout particulièrement le programme de réduction des émissions et les impacts sur la santé liés à la pollution automobile. Vous voyez qu'elles sont classées, même s'il ne s'agit pas d'un ordre prioritaire, mais figurent parmi les actions importantes du temps :

- Action 4 : réduire les émissions de particules diesel par les sources mobiles ;
- Action 5 : promouvoir le mode de déplacements alternatifs ;
- Action 6 : mieux prendre en compte l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport.

S'agissant de la première action, l'action 4, réduire les émissions de particules diesel, l'objectif fixé dans le PNSE est surtout d'accélérer l'adaptation des normes européennes. J'ai jusqu'alors beaucoup parlé des particules et il faut savoir qu'elles font partie des rares polluants qui ne possèdent pas encore de valeurs limites dans les normes européennes. Ces directives sont en cours de révision, et des négociations intenses et difficiles sont aujourd'hui d'actualité, notamment pour fixer des valeurs limites pour ces particules. Nous sommes très inquiets du sens que prend ce débat au niveau européen, puisque malgré le constat du rapport faisant état de l'impact des particules sur la mortalité prématurée, les propositions actuelles de la Commission sont très en-deçà de ce que nous pourrions attendre pour améliorer la qualité de l'air et réduire les impacts sur la santé. Ce ne sont bien sûr que des premiers niveaux de négociations, il y en aura bien d'autres, mais il faut tout de même savoir qu'il s'agit d'un sujet relativement sensible s'agissant des nouveaux pays entrant en Europe qui auraient peut-être quelques difficultés à admettre des normes.

Ce plan fixe d'autres objectifs tels que favoriser l'achat de véhicules particuliers faiblement émetteurs de particules et l'équipement progressif en dispositifs de réduction des émissions de particules pour les poids-lourds.

L'action 5 concerne la promotion des modes de déplacements alternatifs. Un certain nombre de plans sont déjà prévus par la loi sur l'air, les plans de déplacements urbains, les plans de protection

de l'atmosphère, les plans régionaux de la qualité de l'air, mais l'ensemble de ces plans manque un peu de coordination et a pris parfois du retard. Un certain nombre de circulaires ont donc été publiées dès fin 2004 et courant 2005 pour faciliter et aider la mise en œuvre de ces différents plans relevant des autorités locales et de l'État. L'évaluation de l'impact de ces plans est prévue en 2007 et un prestataire vient d'être retenu pour faire cette évaluation. Cela permettra d'améliorer la pertinence de ces plans.

S'agissant de l'action 6, je voulais la détailler un peu plus aujourd'hui puisqu'elle nous concerne directement. Il s'agit de l'évaluation de l'impact sur la santé pour les nouveaux projets de création d'infrastructures de transport. Il s'agit d'une loi de 1996 et l'article 9 de cette loi prévoit que pour toute nouvelle infrastructure ou tout nouvel équipement, il faut une étude d'impact sur la santé. Dans le domaine du transport routier, le constat a été fait que les études produites étaient de qualité faible et qu'il était nécessaire de produire une méthodologie pour aider l'État et les exploitants à améliorer la qualité de ces projets. Un certain nombre de structures ont été mobilisées, dont l'IVS et l'INRETS, pour uniformiser cette méthodologie et la circulaire interministérielle du 25 février 2005 a été diffusée afin d'uniformiser les pratiques et d'améliorer l'information du public sur les risques sanitaires environnementaux. Il faut bien avoir en mémoire que ces études sont menées au niveau du projet, parfois bien avant que l'infrastructure ne soit faite et, à ce titre, elles sont souvent soumises à un certain nombre d'imprécisions. Il a été question en introduction de ce débat de facteurs d'évolution de la circulation, et ces évolutions pourront parfois avoir un effet rapide sur les émissions de particules et donc sur l'impact en termes de santé. Donc, faire ce type d'études est intéressant, notamment pour pouvoir choisir les meilleurs tracés, mais elles ne permettent pas d'avoir une idée précise de l'impact qu'aura l'autoroute ou la route une fois qu'elle aura été mise en service.

La circulaire donne un certain nombre de règles pour cette méthodologie et définit notamment les principaux polluants à prendre en compte d'une part en raison de l'importance de leur émission et d'autre part en raison de leur impact sur la santé. Sur une base de 260 substances repérées, les substances susceptibles d'être émises soit par les véhicules, soit par l'utilisation de l'infrastructure, c'est-à-dire l'usage de routes, etc., les experts ont proposé une dizaine de substances a priori pertinentes pour évaluer l'impact et c'est sur cette base que la circulaire définit des règles d'élaboration pour ces impacts. Ils se font à différents niveaux selon, notamment le nombre de personnes concernées par le projet autoroutier. Si nous prenons l'exemple d'une route en agglomération, l'étude d'impact sera beaucoup plus approfondie que lorsque la route traverse la campagne.

Manifestations de la salle.

Cette circulaire est encore considérée comme expérimentale, elle est soumise à une évaluation quasi permanente.

Dominique BOURG, CPDP

Merci beaucoup, nous allons enchaîner car le temps nous est compté. Nous allons demander à Madame Chiron, médecin, chercheur à l'INRETS, Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité, de prendre la suite. Nous allons rester dans la même thématique avec le point de vue de la recherche.

Emissions polluantes et circulation

Mireille CHIRON
INRETS

Bonjour. Pour ma part je vais rapidement présenter les connaissances sur les effets de la pollution de l'air sur la santé. J'ai entendu dire tout à l'heure qu'il y avait encore des controverses, mais je pense personnellement il n'y en a plus tellement étant donné qu'une étude nationale surveille en permanence la qualité de l'air.

Je vais vous rappeler qu'il y a plusieurs grands thèmes s'agissant de la connaissance des effets nocifs et d'épidémiologie, c'est-à-dire ceux que l'on voit sur des populations réelles, humaines et même de préférence enfants. L'épidémiologie est en fait l'étude des rapports qui existent entre les maladies et divers facteurs de risque, dont ici l'exposition à la pollution atmosphérique réelle que nous avons dans nos villes, ou aux abords de nos villes. Nous allons voir si cette pollution influence la fréquence, l'évolution, la gravité de certaines maladies.

Nous allons donc nous poser des questions très pratiques du style : Les gens exposés sont-ils plus souvent malades, ou plus nombreux à être malades, ou plus gravement malades, etc. ? Inversement, nous pouvons comparer des malades avec des non malades, pour certains cancers, par exemple, et nous demander s'ils ont été plus exposés en moyenne. Si nous pouvons répondre oui à une des ces questions, nous pourrions dire que l'exposition à la pollution est un facteur de risque de la maladie. J'insiste sur ce mot, facteur de risque, ce n'est pas une relation de cause à effet mécanique, nous pouvons prévenir ce genre de chose. Prenons l'exemple du tabac : tout le monde connaît de gros fumeurs qui n'ont jamais développé de cancer, mais nous savons par contre qu'ils ont 80 % plus de risque d'avoir un cancer. Il ne s'agit donc pas d'un automatisme, mais plutôt d'une augmentation de la fréquence.

Vous voyez que nous parlons ici de cas « statistiques », nous voyons que l'exposition augmente le risque d'avoir la maladie et non pas d'identification de gens qui développe la maladie en raison d'une exposition, ceci est très important. En revanche, si nous prenons les personnes tuées lors d'un accident de la route, nous pouvons répertorier toutes ces personnes. Ici, nous savons que nous avons plus de malades selon la zone étudiée et ceci fait toute la difficulté de ce genre d'études.

Sur quoi allons-nous nous baser ? J'ai dit que nous allions comparer l'exposition à la fréquence de maladie. Comment connaissons-nous l'exposition ? Vous savez que l'effet le plus notable de la loi sur l'air a été la généralisation de la surveillance sanitaire. Nous avons 40 associations qui mesurent la pollution en permanence.

La pollution est mesurée tous les jours et nous pouvons ainsi faire des études relativement simples, même si cela est en fait très compliqué, au moins pour les effets au jour le jour, les effets à court terme, entre les polluants que nous mesurons en permanence, les dioxydes de soufre, dioxydes d'azote, dioxydes de carbone et l'ozone en tant que représentant des oxydants. Nous pouvons comparer les teneurs journalières de ces polluants à l'incidence des différents événements de santé. Alors, des moins graves, des plus graves, voici quelques exemples : les moins graves, une fonction pulmonaire moins efficace ; ensuite, des symptômes respiratoires de type toux ou crachats ; des maladies caractérisées comme les crises d'asthme ou des bronchites, des bronchiolites chez les nourrissons ; nous avons des troubles cardiaques comme l'angine de poitrine, et enfin pour arriver aux plus graves : la mortalité, particulièrement chez les cardiaques et chez les nourrissons.

Donc, je vous montre ce dessin pour vous montrer que tout est dans le tout. Car finalement, les polluants dans une ville le sont à peu près tous ensemble. Lorsque nous avons du vent, tous les polluants augmentent de façon un peu différente. Donc, finalement, nous arrivons à voir des liens entre la plupart des polluants et la plupart des maladies. Donc ce n'est pas par l'épidémiologie que nous pouvons dire que tel polluant donne telle maladie. Nous savons que l'augmentation de la source des concentrations entraîne l'augmentation de tous ces symptômes ou maladies. Ensuite, pour savoir quel est le polluant qui est vraiment responsable, il faut faire de l'expérimentation et les prendre un par un.

Je vous montre ici un exemple parmi tant d'autres : il s'agit d'une augmentation d'hospitalisation pour asthme dans l'agglomération de Paris, c'était la première étude française, en fonction des teneurs journalières en NO₂. Je vous montre cette courbe pour vous montrer sa forme : Il s'agit d'une droite dont l'origine ne commence pas à zéro, car nous n'avons pas de jour avec moins de 20 microgrammes par mètre cube en Région Parisienne. Donc, deux choses : s'il s'agit d'une droite, nous n'avons pas quelque part une rupture qui permettrait de dire que nous allons en dessous de ce seuil, et qu'au dessus de cette teneur, nous avons des effets. Dès qu'il y a une petite augmentation de la teneur, il y a certaines personnes qui sont sensibles, bien sûr indépendamment d'un seuil, et au milieu de la population, il y a toujours une personne ultrasensible qui va souffrir... Donc, voilà. Et l'ensemble des effets se présente sous cette forme-là.

Donc, comme je vous le disais, depuis quelques années, nous avons une étude sur 9 villes. Ce sont 9 villes qui sont surveillées en permanence par l'Institut de veille sanitaire et chez lesquelles nous essayons d'établir cette courbe avec l'ensemble des polluants et l'ensemble des effets, essentiellement la mortalité cardiaque, la mortalité pulmonaire et les hospitalisations de causes cardiaques.

Donc, dans ces 9 villes, nous établissons des relations dose-effet et cela donne un tableau de ce genre. C'est un peu difficile à comprendre. Dans une colonne, nous avons par exemple les particules, et nous regardons quel est leur lien avec la mortalité totale, pour une augmentation de 10 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle. La veille du jour en question, nous voyons une augmentation de 0.8 % de la mortalité. Si nous reprenons en considération les 5 jours précédents, nous avons 1,2 %. En gros, nous remarquons que chaque fois qu'un polluant augmente de 10 microgrammes en moyenne annuelle, nous avons une augmentation de la mortalité d'environ 1 %. Voici pour les décès à court terme, qui se voient chez les personnes relativement sensibles, qui sont déjà insuffisants cardiaques ou respiratoires. Mais, ce n'est pas aussi évident que cela sur le plan cardiaque parce que dans le cas d'infarctus, c'est tout ou rien ? Il s'agissait donc là d'effets à court terme, hospitalisations cardiaques, hospitalisations pulmonaires, crises d'asthme et les mortalités sont très bien corrélées au taux journalier de pollution.

Nous avons aussi des effets à long terme. Du moins, eux, étaient déterminés plutôt dans les études à long terme. Jusqu'à présent, nous visions des effets à court terme, or maintenant, nous savons très bien que nous avons exactement les mêmes relations à plus long terme. C'est une grosse machinerie, mais nous savons qu'à long terme le fait d'habiter dans des zones plus polluées augmente aussi les effets qui sont dits cumulatifs, c'est-à-dire que cela augmente l'incidence, soit des cancers, soit des maladies, des surcharges pulmonaires, en termes de bronchite, par exemple.

Donc, la mortalité à long terme, en fait, est la somme des effets dont je vous parlais tout à l'heure, d'abord chez les personnes les plus fragiles, par un effet court terme, ou alors par l'apparition de maladies dues à des effets chroniques, tels que les cancers ou les bronchites chroniques.

Voici l'étude dont nous parlions tout à l'heure, l'étude de L'OMS qui va nous donner un certain nombre de valeurs. Donc, avant de faire ces évaluations, bien sûr ce sont des évaluations, nous ne sommes pas allés mesurer les taux de globules. Nous appliquons les relations dose-effet que nous avons trouvées dans les études épidémiologiques sur une population que nous avons évaluée. Donc, ici, ce sont des relations dose-effet qui ont été adoptées par cette étude de l'OMS et qui sont, la moyenne pondérée de ce qui se trouve dans les différentes études épidémiologiques, en fonction de leur valeur, de la population, etc. Donc, vous voyez qu'ici pour une augmentation de 10 microgrammes par mètre cube, nous voyons une augmentation de 4 % de la mortalité. Tout à l'heure je vous avais dit 1 % pour la mortalité à court terme. Lorsque nous prenons les effets à long terme, lorsque nous prenons le cancer et les bronchites chroniques, nous changeons complètement de chiffres, nous avons une augmentation de 4 % de la mortalité. Les admissions hospitalières sont toujours à environ 1 %. Pour les bronchites aiguës, c'est 30 %. A chaque fois que nous augmentons une moyenne journalière des PM10 de 10 microgrammes, voilà les résultats que nous obtenons. Cela nous donne aussi, le nombre de jours de restriction d'activité. Là, c'est palpable, les gens sont malades. Nous avons aussi des crises d'asthme enfants et adultes. Lorsque nous appliquons ces relations dose-effet à la population française après avoir, par des modèles géographiques et statistiques, évalué l'exposition aux PM10 de la population, nous obtenons le chiffre que je vous ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire 32 000 morts attribuables à la pollution atmosphérique par les particules, dont 18 000 attribuées à ce trafic. Vous voyez le nombre de crises d'asthme qui se comptent en centaines de milliers.

Voici s'agissant des effets de la pollution globale urbaine, mais nous pouvons aussi noter les effets directement de la proximité du trafic, en prenant le nombre de véhicules, la distance du domicile. Ceci représente justement la façon dont les polluants se dispersent autour d'une voirie où nous voyons que jusqu'à 100 mètres, elle est très, très notable. Puis, lorsque nous sommes à moins de 100 mètres. Il s'agit de la forme de l'effet direct du trafic, vous voyez que la dispersion n'est pas uniforme. Ceci montre que la mortalité augmente par exemple de 50 % par le fait d'habiter à moins de 100 mètres d'une autoroute ou à 50 mètres d'une voie centrale ; donc, nous sommes en plein dans le sujet des effets de proximité.

La conclusion est que des risques existent, même si nous pouvons dire qu'il y a un doute. Ce sont des risques individuels faibles, c'est pour cette raison que nous ne les ressentons pas, sauf si nous sommes asthmatiques, mais ils concernent des populations importantes et il existe des groupes à risques et, comme je vous l'ai montré tout à l'heure, il n'y a pas de seuil, et la seule question à poser est « Quel est le niveau de risque acceptable ? »

Dominique BOURG, CPDP

Merci Madame Chiron. Nous allons demander encore, 7 petites minutes de patience et nous allons écouter Monsieur Coroller de l'Agence sur la Maîtrise de l'Energie et de l'Environnement qui va nous parler des moteurs propres ou moins sales.

Les véhicules et leurs limites

Patrick COROLLER
ADEME

Mesdames, Messieurs, bonjour. Nous allons essayer de faire assez court. Je suis à l'ADEME, Agence de l'Environnement et Maîtrise de l'Energie. J'ai été un peu retardé par tous les camions qu'il y avait sur les routes...

Applaudissements du public.

Il n'est pas facile de régler les transports. Donc, nous avons vu, tout à l'heure, au début du débat, je vais ne pas revenir en détail là-dessus, mais il y a quatre défis majeurs sur les transports aujourd'hui :

- le problème de l'énergie ;
- le problème des gaz à effet de serre, du CO₂ qui est lié à l'énergie ;
- le problème, bien sûr, de la qualité de l'air, nous venons de l'évoquer ;
- et enfin, le problème du bruit. Rappelons que le bruit, c'est la première gêne environnementale des Français, tous les sondages le montrent.

Le transport est le premier consommateur de produits pétroliers, 62 % aujourd'hui, et représente actuellement 32 % de la consommation d'énergie finale. Les transports dépendent à 98 % du pétrole, nous voyons donc qu'il faut trouver aujourd'hui de nouvelles énergies alternatives. Et, ce que nous n'avons pas su faire, non plus, ces 30 dernières années, ce sont les transferts modaux, de la voiture particulière, du transport routier, à d'autres voies de transport. Nous voyons sur le diagramme que le bilan énergétique est de plus en plus dominé par le transport routier. La part de marché des transports routiers en 30 ans a encore augmenté, alors que nous devions faire des transferts sur le maritime ou le ferroviaire, et là, nous avons un peu raté cette étape-là. Le transport routier pèse 81 %. Nous voyons dans le diagramme que le transport aérien a doublé, mais cela est normal vu l'accroissement de la demande sur ce secteur.

Les émissions de CO₂ liées aux transports. Actuellement, les transports produisent 35 % des émissions de CO₂, du dioxyde de carbone, mais c'est aussi 28 % des émissions de gaz à effet de serre, et nous voyons dans ce diagramme que le transport routier de marchandises pèse 35 % et que les voitures particulières pèsent 61 %.

Autre exemple, et lorsque nous parlons de différents modes de transport, nous essayons d'évaluer les transports les plus efficaces. J'aurais pu vous passer le même type de transparent sur l'efficacité énergétique, mais voici une diapositive sur le poids CO₂ des différents modes de transports. Vous voyez que le meilleur, en bas c'est le transport par rail électrique, transport de marchandises, où nous avons simplement 0 gramme de CO₂ par tonne/kilomètre, par tonne transportée. Puis, en haut, le moins bon, le petit utilitaire qui émet 129 g de CO₂ par tonne. Nous avons les mêmes types d'efficacité énergétique, d'efficacité CO₂ pour tous les modes de transports interurbains. D'ailleurs, nous les avons sur notre site ademe.fr, il ne s'agit pas d'une promotion, mais allez les consulter.

S'agissant de technologies, que devons-nous faire aujourd'hui ? Nous voyons ces problématiques, nous devons faire face à quatre défis majeurs. Nous avons deux types de solutions :

- La première est la solution organisationnelle. Après avoir aidé les transferts modaux, nous avons dit, nous allons participer ensemble aux transports publics permettant les déplacements urbains, des entreprises, etc., avec des inerties temporelles qui sont relativement importantes.
- L'autre solution complémentaire à ce problème d'organisation revient à améliorer les technologies.

Alors, ce diagramme montre des efforts que nous avons faits sur la dépollution des véhicules particuliers. Il faut savoir que tous les véhicules commercialisés sont soumis à des normes de dépollution européennes, avec quatre polluants réglementés. Les monoxydes de carbones qui sont les hydrocarbures, les oxydes d'azotes et les particules. Alors, voyez le chemin que nous avons fait quand même depuis la première norme de dépollution vers 1970. Le monoxyde de carbone a été diminué sur 5 ans. En 1970, les voitures émettaient 50 fois plus de monoxyde de carbone qu'une voiture actuelle. Même chose pour les hydrocarbures : nous avons diminué d'un facteur de près de 20 ou 25, et nous avons également bien corrigé s'agissant des oxydes d'azote. Nous n'avons pas mis les particules là, mais il y a une révision de ces normes, tous les 4 à 5 ans au niveau européen. Depuis le 1^{er} janvier 2005 nous sommes à la norme Euro 4, ce qui veut dire qu'un véhicule commercialisé aujourd'hui va globalement émettre deux fois moins de polluants qu'un véhicule commercialisé il y a 4 ou 5 ans. Nous continuons cette sectorisation des normes, tant mieux, les véhicules deviennent de moins en moins sales.

Je pose aujourd'hui le problème du parc français. Il faut le renouveler, il devient malheureusement de plus en plus vieux et le problème est également la diésélisation du parc. Je voudrais faire un commentaire sur la diésélisation du parc : 70 % des véhicules commercialisés aujourd'hui sont diesel. Vous allez me demander ce qu'il faut choisir entre essence et diesel. Qui est le moins polluant ? C'est la question que nous avons habituellement. Je dirais que le diesel est moins mauvais sur le plan consommation, donc sur le plan des CO₂, un diesel, consomme 20 % en moins qu'un véhicule essence. Le diesel est beaucoup plus gênant sur l'impact sur la santé à cause des émissions d'oxyde d'azote et de particules. Cela révèle le problème des particules, mais seulement 10 % des véhicules diésélisés actuellement vendus en France sont équipés de filtres à particules. Avec la future norme qui aura lieu dans 4 à 5 ans, Euro 5, le seuil d'émission demandé aux véhicules neufs sera sans doute dans l'obligation des filtres à particules. S'agissant des camions, c'est exactement la même chose en termes de dépollution, et donc, alors, si j'ai encore pas 10 minutes mais...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Sur l'avenir, il s'agit des véhicules propres et de leur limite. C'était la question.

Patrick COROLLER

Alors, juste un dernier diagramme. Il y a conflit concernant le CO₂. Ce n'est pas facile du point de vue technologiquement parlant, entre améliorer les polluants, réglementer la dépollution et améliorer le CO₂. Il y a toujours ce petit atome de carbone qui est gênant.

Un exemple tout simple : le catalyseur, par exemple, a été d'une efficacité drastique sur les polluants réglementés, mais, à côté de cela, il a remonté les consommations de 5 % et donc augmenté les émissions de CO₂ de 5 %.

L'autre contre exemple : l'injection pour diminuer les consommations de CO₂, mais malheureusement cette technologie remonte le niveau de particules et le niveau d'oxyde d'azote. Nous ne pouvons pas aujourd'hui règlementer la consommation des véhicules qui sortent, ni de CO₂. Il y a eu un accord volontaire de la part des constructeurs européens en disant « Notre objectif 2008 est de 140 g au kilomètre ». La moyenne est de 152 g au kilomètre. Là-dessus ne sont pas comptés les effets de la climatisation automobile, il faut donc ajouter 15 g au kilomètre. Toute une négociation est en cours pour que tout cela se fasse dans le meilleur des mondes.

S'agissant des modes alternatifs, la grande rupture, qu'avons-nous finalement à notre disposition pour faire face à cela, en dehors de l'essence ou du diesel ? Nous l'avons vu que le véhicule électrique est idéal pour la ville forcément, parce qu'il n'y a pas de pot d'échappement, pas de fumée, etc. Nous avons la chance en France d'avoir une production d'électricité non carbonée. Je ne parle pas ici de déchets nucléaires, etc. Le bilan CO₂ est favorable en France. Il n'y a pas de bruit. Il s'agit d'un véhicule idéal. Le problème est son autonomie, actuellement 80 kilomètres. Ce n'est donc pas un véhicule pour aller sur l'autoroute ou en week-end avec sa famille. De nouvelles générations de batteries amèneront, nous l'espérons, l'autonomie à 200 km, c'est au programme des recherches et développement.

Concernant les véhicules hybrides, ils ne sont pas rechargeables aujourd'hui sur tout le réseau. Cela viendra sans doute. Un constructeur japonais que tout le monde connaît a mis sur le marché un véhicule hybride avec un niveau d'émission de CO₂ à 104 g. Ce n'est pas la petite citadine, c'est tout de même la gamme supérieure, et c'est donc tout à fait remarquable. C'est une rupture technologique. Les constructeurs français se lancent dans l'hybride. Tous les constructeurs sont sur le coup et nous y viendrons.

A côté de cela, il y a les carburants gazeux, gaz naturel, mais il y a des problèmes de distribution parce qu'il y a une compression. Nous ne pouvons pas utiliser le gaz de ville en l'état. Cela est donc réservé à des zones captives : bus, camions à ordures, mais pourquoi pas aussi camions de marchandises, de livraisons en ville.

Viennent ensuite les biocarburants qui sont intéressants au niveau de la diversification d'énergie, donc au niveau, aussi de l'effet de serre, une voie sur laquelle il faut aller.

De la salle

C'est fini, là, oh !

Brouhaha.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Votre exposé portait sur les véhicules propres.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous avez maintenant 15 minutes pour intervenir. Un monsieur demandait la parole, je ne sais pas s'il la demande toujours. Non ? Si ? Si.

Jacques SARTRE, citoyen

Simplement une réponse sur le véhicule présenté. Je suis simple citoyen, fils d'ingénieur pétrole, frère de deux chercheurs dans le domaine des véhicules à basse consommation et frère d'un expert dans le nucléaire. Et enfin, je suis médecin à l'hôpital, et quand je suis arrivé, c'était le cinquième centre français de traumatologie routière grâce à l'autoroute qui passe à côté de chez nous.

Voilà. Donc, simplement pour dire que le véhicule innovant, le mode de consommation dont il est question, est un véhicule deux places qui fera un mètre de large.

Monsieur, le dernier intervenant, nous a parlé de l'amélioration de la consommation des véhicules. Il nous a dit qu'il va être présenté un véhicule à fort basse consommation. Je pense que la personne de l'ADEME ne nous a pas laissé beaucoup d'espoir sur les possibilités de réduction très importantes de la consommation des véhicules. Il nous a été présenté un véhicule qui aurait une très faible consommation, simplement, dans l'intervention de tout à l'heure, il y a autre chose dont on n'a pas parlé, l'intervention sur le véhicule à très faible consommation. Je tenais simplement à rappeler qu'on ne parle pas de véhicule de transport de fret et on ne parle pas de véhicules comparables à ceux que nous utilisons actuellement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il s'agit donc de petites voitures urbaines deux places.

Jacques SARTRE

C'était pour les transports, donc il nous est présenté un véhicule qui consomme peu, qui sera minuscule.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Laissez Monsieur Coroller répondre.

Monsieur COROLLER

Il ne s'agit pas de petite citadine. Le véhicule qui est présenté, l'hybride diesel n'est pas du tout une voiture deux places. Nous pouvons citer le constructeur français PSA, son modèle C4 n'est pas une petite voiture. Il affiche 3,5 litres aux 100, avec un taux d'émission avéré à 100g au kilomètre. Tel est l'objectif. Ce n'est pas deux 2 places, c'est la voiture hybride. Et c'est l'hybridation qui permet d'arriver à ces niveaux d'émission. Parce que l'hybridation, l'appoint de l'électricité dans une motorisation permet de faire fonctionner le moteur thermique à son régime optimal. C'est pour cela que le véhicule essence du constructeur Japonais qui est à 104 g atteint ces performances. Nous y sommes, nous savons le faire, simplement, il y a aujourd'hui un coût technologique important

d'accès à ces solutions. Cela va venir avec les véhicules, Prius, qui sont déjà des techniques classiques aux Etats-Unis et au Japon. L'année dernière, en France, il s'est vendu 2 500 véhicules hybrides. C'est un démarrage.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. S'il vous plaît c'est moi qui anime donc je donne la parole quand je pense que c'est terminé. Monsieur qui est en bleu, là-bas derrière.

Guy CHATAIGNER, Citoyen

Je ne suis pas contre la recherche bien au contraire. Mais nous pouvons peut-être prendre des solutions à court terme. Si nous suivons les préconisations de l'AIE, nous pourrions par exemple limiter la vitesse. C'est déjà une première mesure.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Ce qui est d'ailleurs une proposition de l'Etat.

Guy CHATAIGNER

L'AIE prévoit 90 km / h, sur l'autoroute.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout le monde est d'accord là-dessus ? Votons-nous ? 90 ? 110 ?

Guy CHATAIGNER

Nous pouvons voter surtout que, effectivement, après les présentations qui ont été faites sur la santé, c'est un élément.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il y a eu à un moment donné une tentative d'un ministre de proposer de baisser de 130 à 110 sur les autoroutes, mais cela n'a pas duré longtemps.

Guy CHATAIGNER

90 km/h sur autoroute, c'est diminution importante de la consommation de carburant, des émissions de CO₂, c'est l'AIE qui le dit, et ses conséquences sur la santé. C'est une diminution, cela viendra après, des accidents et de leur gravité. C'est une diminution, selon l'AIE, aussi des encombrements routiers.

Deuxième point, je peux paraître un peu paradoxal, mais réfléchissons-y. C'est une question d'égalité. Le deuxième pendant, je crois de notre République, l'égalité face aux risques d'accidents nécessite de mon point de vue la gratuité des autoroutes. Point d'interrogation, réfléchissons-y.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Même pour les camions, ou une taxe à côté ?

Guy CHATAIGNER

Je parle des automobilistes, l'égalité, c'est l'égalité du citoyen. Et, troisième point, hélas, le plus grave, le réchauffement climatique. J'ai entendu un certain nombre de chiffres, non pas farfelus, mais qui m'inquiètent. Il ne s'agit pas de réduire de 40 %, de 80 % à l'horizon 2050. Non, il s'agit de diviser par quatre le plus tôt possible, les émissions des gaz à effet de serre. C'est cela qui est préconisé. Donc, nous sommes très loin, là, de la volonté politique réelle qui est nécessaire. Nous n'y couperons pas si nous ne voulons pas crever, c'est cela qui est posé. Donc, c'est clair : cela impose un changement de politique générale, de politique économique, y compris au niveau du tourisme. Il faut relocaliser pour rapprocher le consommateur du producteur chaque fois que cela peut se faire. Il ne faut pas, cela va de soi, si nous sommes d'accord là-dessus, construire de nouvelles infrastructures autoroutières. Par contre, cela nous permettrait de récupérer les autoroutes existantes pour les aménager, les transformer en liaison locale. Cela résoudrait d'ailleurs les problèmes de transports plus locaux. Enfin, quant à Monsieur Blanchet, les voitures consommant 3,5 litres existent déjà, je peux vous donner un certain nombre de modèles et de marque, ce n'est pas de la grande gamme, mais cela existe.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Une petite voiture ? Une deux-chevaux ?

Guy CHATAIGNER

Non, une voiture qui roule. Non, pas une deux chevaux, Volkswagen propose une Lupo qui consomme 3 litres. Des modèles Peugeot-Citroën sont à 4 litres.

Philippe MARZOLF, Président de la CNDP

Donc, réduction de la vitesse sur autoroute, tout le monde avait l'air d'accord. J'ai même entendu 90 km/h ou 110. Zéro ? Nous n'allons peut-être pas aller jusque-là !

Véronique PUGEAT, Adjointe au maire de Valence

J'aimerais intervenir sur le sujet qui nous touche plus directement, Valence est directement confrontée aux problèmes de l'autoroute. Quelles seront les conclusions de ce débat public ? Il me semble tout de même important de faire savoir que le site de Valence est, en termes de nuisances, particulièrement dégradé du seul fait de la présence de l'autoroute.

À l'origine, la ville de Valence s'est construite au bord du Rhône et vit au bord de l'autoroute depuis 50 ans. Dans chaque projet que la ville engage, que cela touche de près ou de loin les transports ou les déplacements, nous veillons à maîtriser les nuisances impliquées par ces projets. Nous sommes dotés d'un PDU, nous avons engagé des travaux d'envergure dans le respect des règles préconisées par la loi sur l'air et nous nous trouvons confrontés à une contradiction : Comment rester crédibles – sachant que toutes ces mesures sont tout de même très difficiles à faire accepter par la population – quand l'autoroute déverse tous les jours son lot de pollution environnementales sonores ? À propos de ces pollutions sonores, la présence du Rhône aux côtés de l'autoroute ne fait qu'amplifier les bruits. Il suffit, pour en mesurer les effets, de passer sur la rive droite ou de se promener sur les terrasses de la ville de Valence. C'est évident.

Philippe MARZOLF

Il faudrait donc déplacer le Rhône ou l'autoroute.

Véronique PUGEAT

Non, il s'agit seulement d'un constat que je veux faire partager parce qu'il touche une population importante. Il y a les pics de pollution, dont toute la population profite, les risques liés aux transports de matières dangereuses en plein centre-ville. Ce sont des risques qui ne sont sans doute pas très bien mesurés. Il s'agit bien de sécurité et de santé publique et je pense qu'il est de notre devoir, pour l'intérêt général, de prendre en considération toutes ces nuisances qui sont au cœur de la ville.

Philippe MARZOLF

Vous avez une proposition ?

Véronique PUGEAT

Pour l'instant, non. Nous avons une qualité de vie bien légitime, nous voudrions cesser d'assumer des choix que nous pouvons considérer comme des erreurs du passé. Je n'ai pas la solution, je tire simplement l'alarme. Elle n'est pas nouvelle, elle est là depuis toujours et je voulais simplement le signaler.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Madame. Monsieur au fond, là-bas, voulait prendre la parole.

Lionel FRIDRICH, informaticien, Valence

Bonjour. Je voulais intervenir par rapport à ce que dit Monsieur Coroller par rapport à la nécessité de réduire nos émissions et nous semblons avoir foi dans les solutions techniques et la science pour corriger les choses. Cependant, nous ne remettons jamais en cause notre mode de vie. Celui-ci n'est pas généralisable, certains disent que notre empreinte écologique dépasse 2 planètes. En fait, lorsque Monsieur Coroller dit que nous avons, grâce aux progrès, diminué les émissions de

particules, il oublie de parler de l'effet rebond, c'est-à-dire l'effet annihilé par l'augmentation de la circulation.

En fait, ce que nous voulons, c'est pouvoir conserver notre mode de vie et notre taux de croissance, finalement. La croissance implique une augmentation des coûts et de l'efficacité, et pour conserver notre taux de croissance, on pousse à la consommation par divers moyens, pour conserver notre mode de vie. Malgré des voitures qui consomment moins, on va plus loin, etc. Il faut arrêter de remettre à plus tard : il faut remettre en cause notre mode de vie, finalement, dans le sens de la sobriété.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Monsieur.

Patrick COROLLER, Ademe

Vous avez tout à fait raison. Je me suis axé sur les technologies, mais l'autre effort est aussi l'effort du citoyen, de chaque automobiliste d'utiliser sa voiture pour bon escient, pour un bon usage. Je crois savoir que 20 % des trajets urbains qui sont faits en voiture font moins de 1 km. Cela fait dire que chacun prend sa voiture pour aller acheter sa baguette de pain.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Les enfants à l'école, tous les matins.

Patrick COROLLER, ADEME

Nous pouvons là aussi jouer sur la conduite douce, apaisée, il s'agit également d'un problème de comportement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Madame ?

Laurence PERONI, Vice-présidente de l'association des bords du Rhône

Merci de me donner la parole. Notre association est membre du réseau Action transports, intervenu lors de la précédente réunion. J'aimerais intervenir suite aux propos tenus par Madame Chiron sur les risques liés à la santé. Puisqu'il y a pollution pour les riverains, je me sens tout à fait concerné en premier chef puisque j'habite à proximité immédiate de l'autoroute. Tout ce que j'ai entendu m'a fait frémir, il y a des choses que j'ai apprises, que je ne connaissais pas, par exemple un effet notable à moins de 100 mètres de l'infrastructure, mes enfants, moi, etc., sommes en plein dans le mille. Je trouve cela extrêmement inquiétant et je trouve encore plus inquiétant qu'avec tout ce que nous a dit Madame Chiron, nous puissions, en 2006, raisonnablement envisager de créer une infrastructure supplémentaire.

Habitant à proximité de l'autoroute, lorsque je vois l'autoroute surchargée – j'admire chaque jour les 14 000 camions, je les vois de mes fenêtres, je sais donc ce que c'est, plus les 50 000 véhicules par jour – et que je vois la voie de chemin de fer à côté, désespérément vide – parce qu'il s'agit de la réalité, la voie de chemin de fer est vide aujourd'hui – tout simplement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est ce que nous entendons depuis le début du débat, ce manque de transfert. Le débat public est également là pour cela, s'il y a volonté du public d'arriver à des solutions, vous pouvez éclairer le gouvernement.

Olivier BOURET, Coordination d'associations

Je reviens sur la question de la santé et de la pollution. D'autres études sont faites, des PDU, me semble qu'une étude nationale parle de 9000 morts par an dus aux transports, c'est-à-dire deux fois plus que les accidents de la route. Pourtant, dans le rapport de présentation de la Commission du débat public publié par l'État, il est question de controverses, on dit « Peut-être y aurait-il un lien ». Lorsque que j'entends ce qu'ont dit les deux intervenants, je me demande s'il ne s'agit pas de mensonges de dire qu'il n'y a pas de lien. Pourquoi ne pas dire qu'il y a un lien et traiter le problème ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Messieurs de l'État, la question porte sur votre dossier.

Mireille CHIRON, INRETS

Il s'agit d'une question de niveau de risque acceptable ou à accepter par la société. Voyez s'agissant des accidents de la route, nous trouvons maintenant merveilleux d'avoir 5 000 morts !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est toujours trop, mais c'est mieux qu'avant. Qui veut répondre par rapport à ce qui est noté dans le dossier ?

Jean-Pierre CABBILLARD, Direction Générale des Routes

J'interviens parce que j'ai participé à la rédaction du document. Je ne suis pas du tout un spécialiste mais la phrase qui a été rappelée est sans doute maladroite. Ce n'est pas le lien qui était controversé, mais les problèmes de chiffres il y a plusieurs études, l'étude citée tout à l'heure, celle de l'Agence française de sécurité sanitaire et environnementale, avec d'autres chiffres. Il y a encore une autre étude, celle du Conseil pour l'application de l'Académie des sciences. Toutes ces études donnent donc différents chiffres et ce n'est pas l'impact qui est controversé, mais les chiffres qui nous paraissent aujourd'hui controversés.

Mireille CHIRON

Il ne faut pas confondre les études d'évaluation de risques, celles qui consistent à savoir combien il y a de morts en France dues à ces risques, et les études épidémiologiques. Les deuxièmes sont incontestables : nous mesurons depuis des années. Les résultats sont toujours donnés avec un intervalle de confiance, peut-être entre 10 000 et 30 000 morts, il y a effectivement une incertitude mais l'ordre de grandeur est absolument incontestable.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous n'allons peut-être pas regarder la question des chiffres. Je vous propose de passer à l'autre table ronde. Nous allons parler de la sécurité, c'est aussi important, je vous donnerai la parole ensuite

Jean-Marc DELORME

Nous n'avons pas parlé du bruit, qui est le plus important !

Dominique BOURG, CPDP

Il s'agissait de la table ronde d'hier.

Jean-Marc DELORME

Nous n'avons pas dit un seul mot sur le bruit !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous allons passer à la table ronde sur la sécurité, pardonnez-nous, merci.

Dominique BOURG, CPDP

Géographiquement, il s'agissait du sujet d'hier, il en a été question durant deux heures. Je vais donc donner la parole aux prochains intervenants de la seconde table ronde sur la sécurité, le transport des marchandises dangereuses, Messieurs Pfauvadel et Robert et Madame Berthelot, de bien vouloir venir à la tribune.

Protestations de la salle.

Jean-Marc DELORME

J'aimerais prendre la parole sur le bruit.

Non, vous ne prendrez pas la parole sur le bruit.

Jean-Marc DELORME

Nous ne sommes jamais au bon endroit, au bon moment !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Arrêtez de dire cela. S'il vous plaît, vous avez déjà pris deux fois la parole en réunion publique. Nous allons maintenant passer aux intervenants sur la sécurité. Je vous promets, je vous passerai ensuite la parole, en premier. Merci de respecter les règles, Monsieur Delorme.

Jean-Marc DELORME

C'est vous qui les faites, les règles, ce n'est pas nous !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Oui. C'est ce que nous appelons un tiers garant facilitateur, nous sommes responsables de cela.

Jean-Marc DELORME

En tant que représentant des citoyens, je suis en possession d'un rapport... Les débats sont aujourd'hui confisqués par les décideurs ! Nous, citoyens, avons des choses à dire !

Applaudissements.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous avons passé plus de vingt minutes.

Jean-Marc DELORME

Il y a vingt minutes de prise de parole avec un micro, et il n'y a ensuite pour la salle, pour toute cette population, que quinze minutes ! Seules cinq personnes peuvent s'exprimer. Il ne s'agit pas d'un débat public !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est le principe du débat public, pardonnez-moi.

Jean-Marc DELORME

C'est de l'endormissement !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Laissez-moi parler, s'il vous plaît.

Jean-Marc DELORME

Vous ne nous laissez pas parler, pourquoi le ferions-nous ? C'est tout de même incroyable : il y a eu une demi-heure d'exposition d'études et nous ne pouvons pas revenir dessus !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Pardonnez-moi, mais... Laissez-moi parler.

Jean-Marc DELORME

Pourquoi parleriez-vous plus que moi ? Moi, je vous dis que vous ne donnez que les chiffres. Vous nous dites qu'il y a un effet de serre, que nous avons tous crever, qu'il y a plein de maladies et vous faites ensuite comme si rien ne se passait !

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous devez comprendre une chose : le débat public consiste en l'expression publique, mais il s'agit d'abord d'information.

Protestations de la salle

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La preuve est que vous avez tout de même découvert des choses ce soir, tout le monde l'a dit. Dans une réunion thématique, plus d'information vous est donnée et un peu moins d'expression. Les réunions territoriales comportent un tiers d'information et deux tiers de parole au public. Pardonnez-moi, mais nous avons des principes et des règles.

Jean-Marc DELORME

Les véhicules propres et leurs limites, je m'excuse, ce n'est pas de l'information, c'est du survolage. L'important d'un débat public, c'est le retour de la population, non ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Tout à fait, nous l'avons très bien compris. Vous ne voulez pas de seconde autoroute, nous avons fait plus de dix réunions et nous faisons de l'analyse derrière. Nous avons compris que vous étiez prêts à accepter une limitation sur autoroute à 90 km/h, qu'il fallait changer la société, et diminuer les transports. Nous avons compris tout cela donc, laissez-nous passer à la table ronde sur la sécurité et vous aurez ensuite de nouveau votre droit d'expression.

Dominique BOURG, CPDP

Monsieur Pfauvadel, vous avez bien compris que personne ne dépasse d'une seconde ses 7 minutes ! Je vous prie de faire de même.

Table ronde

Sécurité dans les transports : quels impacts

Le transport des marchandises dangereuses Etat des lieux de la législation et des dispositifs

Claude PFAUVADEL

Mission Transport des matières dangereuses, DGMT

Je parlerai uniquement du transport de marchandises dangereuses. Je pars d'un certain nombre de constats pour faire un bilan de la situation. A priori, le transport de marchandises dangereuses est un sujet qui effraie, mais les chiffres sont tout de même un peu plus rassurants. Et je m'empresse de dire que lorsque je parle d'accidentologie, je ne parle pas des effets chroniques de maladies dues à la pollution, mais de la sécurité immédiate, prévention des accidents, effet immédiat.

En moyenne, sur la route, nous avons 192 accidents de transport routier de matières dangereuses, mais il y a en fait que 62 accidents dans lesquels la marchandise dangereuse a joué un rôle, incendie, etc. Le reste n'était que des accidents de la circulation. Sur les années 1998 à 2000, nous avons eu en moyenne 8 tués dus à des accidents de véhicules de matières dangereuses, et parmi ces 8 tués, seuls 3 sont liés à la matière dangereuse elle-même.

En matière ferroviaire, moyenne entre 2001 et 2004, nous comptabilisons 4 accidents par an, mais ceci est à relier à un trafic nettement moindre : presque 6 fois moins en quantité et pratiquement 20 fois moins en nombre de wagons, par rapport au nombre de véhicules circulant.

Au niveau du trafic, je n'entrerais pas dans le détail du tableau, 9 milliards de tonnes par kilomètre représentent 4,5 % du transport routier de marchandises en général. Les accidents n'apparaissent pas ici, mais en gros, 4,5 % du trafic occasionnent environ 1,2 % des accidents de véhicules de transport de marchandises. Cela veut dire que ce type de transport, si nous regardons les chiffres, est 4 fois moins accidentogène en termes de nombre d'accidents.

Le problème particulier du transport de matières dangereuses est le risque de catastrophe. Il s'agit globalement d'un transport sûr, encore plus sûr qu'un transport de marchandises normal, mais il y a ce risque de catastrophe qui n'est pas quelque chose de proportionnel ou de linéaire, un peu comme les crues, les ouragans, etc. Il est cependant intéressant de retenir la structure du trafic. J'ai détaillé les produits mais retenez par exemple que 72 % des transports de matières dangereuses par la route concernent les produits pétroliers, carburant, combustible, gaz pour le chauffage. Ce sont donc des transports qui sont tout de même relativement locaux, il ne s'agit pas de trafic longue distance. 24 % de ces transports sont des produits chimiques, vous avez là-dedans du local et du longue distance, mais nous avons beaucoup de produits, à part la chimie fine qui représente une faible quantité, mais cela relativise beaucoup.

Voici la structure du ferroviaire, simplement pour montrer que la structure est quasiment la même. Certaines matières ne sont pas tellement transportées par voie ferroviaire parce que le volume n'est pas très important et il est plus rentable de les transporter par la route.

La sécurité des transports comprend deux aspects : La sécurité intrinsèque qui est assurée par la réglementation. Retenez qu'il s'agit de conventions internationales supérieures à la loi nationale, je parle pour l'ensemble des modes, que les réglementations des différents modes sont harmonisées entre elles et qu'une directive européenne applique les mêmes règles aux transports nationaux. Viennent ensuite les mesures de sécurité liées à l'insertion des transports dans un environnement, principalement le contournement des zones sensibles et le choix modal.

Les objectifs de la réglementation sont de protéger les personnes, les biens et l'environnement et évidemment de faciliter la libre circulation, il ne faut pas oublier cela, c'est un aspect important.

Par quels moyens ? Nous identifions les dangers, nous classons les matières, les emballages, les conditionnements, vrac, citernes. Il y a des matériels de transport, véhicules, wagons spécialement équipés et il y a évidemment toute une série de dispositions exploitation, formation des conducteurs, documents de qualité liée à la sécurité, etc. Une partie de cela est harmonisée au niveau mondial par le biais de l'ONU, cela va largement au-delà de l'Europe, est une partie est régionale, donc européenne.

Il y a des restrictions de circulation, pour le routier, les décisions relèvent de l'autorité propriétaire de la voirie, maire, conseiller général, mais les conventions internationales limitent la capacité de restreindre la circulation. La réflexion doit être locale et concerner une zone à risque ou un ouvrage particulier et ne doit pas être discriminant entre les étrangers et les nationaux.

S'agissant de report modal, il faut voir que pour les matières dangereuses...

Protestations de la salle.

Ce report modal est juridiquement difficile à imposer et les conventions garantissent le libre passage des véhicules conformes. Nous ne pouvons ensuite pas vraiment dire que nous allons absolument dans tous les cas avoir un gain de sécurité en passant d'un mode à l'autre. Nous devons réellement voir les choses au niveau des itinéraires, des sites particuliers. Les voies de chemin de fer passent également en ville.

Dominique BOURG, CPDP

Merci à vous. Nous enchaînons tout de suite avec Monsieur Robert de la SNCF.

Le point de vue de la SNCF : précaution, taux d'accidents, risques

Michel ROBERT
SNCF

Je voudrais tout d'abord faire un bref rappel concernant le transport des marchandises dangereuses. Il s'agit d'un transport qui bénéficie du système général de sécurité, à savoir qu'il s'agisse d'un train de voyageurs ou d'un transport de fret, les règles sont les mêmes. Du coup, ces transports bénéficient de ces avantages, c'est-à-dire des vérifications des systèmes d'exploitation, de la maintenance, voire des audits. Autre généralité, la SNCF respecte le RID, cette réglementation internationale du transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Il y a différentes obligations à cette réglementation qui est appliquée en France par un arrêté qui est généralement révisé tous les deux ans. Elle traite des obligations de l'expéditeur, de l'emballeur, du chargeur et aussi du transporteur. Monsieur Pfauvel disait également que cette réglementation était internationale, et surtout européenne. L'axe rhodanien et l'arc languedocien absorbent une partie du trafic international et particulièrement européen. Nous envoyons, aux autres entreprises ferroviaires, qui répondent aux mêmes exigences, le même type de transport. La construction du matériel est quasiment identique puisque les règles sont données par ce lobbying. Dernière généralité, la concertation. Nous ne travaillons pas seuls dans notre coin, nous avons des expéditeurs, des industriels, nous nous rencontrons. Il y a des associations européennes comme l'Union des industries chimiques, la même chose pour les pétroliers, les gaziers, afin de faire évoluer nos procédures. Nous élaborons des retours d'expérience sur ce qui s'est passé afin d'améliorer nos procédures.

S'agissant des développements spécifiques aux marchandises dangereuses, pour ne vous parler que de cela ce soir, et depuis quelques années, depuis 1989, nous avons mis en place un réseau d'experts sur l'ensemble du territoire. Ce sont des gens formés, la plupart sont conseillers à la sécurité. Et leur rôle est une aide, un appui, de l'information de tous les acteurs du transport des marchandises dangereuses. Un élément important dans le suivi qui est le nôtre est Présence Fret. Présence Fret est une entité nationale du fret qui est l'interface clientèle avec les services de secours, éventuellement, lorsqu'il y a un événement. Présence Fret connaît tout ce qu'il y a dans les wagons, le suivi, il a les outils informatiques pour le faire. Il y a également une formation spécifique des agents en charge de la vérification des envois, rien de tel que la prévention pour éviter les dysfonctionnements, les anomalies en cours de route. Nous avons une vérification systématique, et nous y reviendrons sur la prochaine diapositive. Enfin, des investissements dans les techniques. Ce sont, entre autres, des dispositifs de détection des anomalies sur les organes de roulement, un maillage plus serré a été effectué au milieu des années 90. Également, et ceci va arriver dans les semaines à venir, pour le mois de juin, le GPS train : les wagons de marchandises dangereuses seront équipés d'un GPS qui pourra indiquer le positionnement le plus précis possible, bien que nous sachions à l'heure actuelle, dans le système informatique, le trajet qui a été effectué. Également, quelque chose que vous attendez certainement et qui concerne le feroutage, l'autoroute ferroviaire rapide. Je voulais le rappeler parce que 50 % du trafic effectué sur ce mode est constitué de marchandises dangereuses.

S'agissant de la prévention, puisqu'il s'agit un peu d'un credo, et toujours en relation avec les obligations qui nous sont faites par la réglementation, ce sont les opérations de vérification avant l'expédition. Nous avons des points très particuliers à vérifier concernant les marchandises

dangereuses. Cela va à l'unité de transport, mais il y a également les vérifications habituelles concernant les organes de roulement, mais que nous faisons sur n'importe quel véhicule. Dans la mise en qualité, nous avons également 120 procédures locales d'acceptation de ces envois, 70 Plans locaux marchandises dangereuses qui sont des plans d'interventions qui se sont basés, surtout sur les chantiers traitant d'un certain nombre de marchandises dangereuses, sur une étude du secteur et des risques. Un système d'information intègre l'information de chaque wagon qui est expédié à une entité informatique saisie dans le système informatique. Il y a également un retour d'expérience spécifique aux marchandises dangereuses. Ce retour d'expérience est fait en relation avec les expéditeurs.

Enfin, l'accidentologie. Je parle de 200 anomalies, mais ce ne sont bien sûr pas des accidents au titre de la réglementation du RID ou de la DR, ou de la voie navigable. 200 anomalies représentent parfois une soupape de sécurité pour des gaz de l'air, un suintement. Il faut savoir qu'il n'y a pas de demi-mesure dans nos procédures, nous sommes obligés de prendre en compte ce genre de situation. Au cours des dix dernières années, nous avons transporté 180 millions de tonnes de marchandises dangereuses, avec en moyenne 4 accidents et aucune victime. Merci.

Dominique BOURG, CPDP

Madame Berthelot va maintenant vous apporter un avis plus neutre, un avis d'experte.

Le point de vue d'une experte

Martine BERTHELOT

Experte

Je vais aujourd'hui vous parler de l'ensemble du vécu au niveau industriel et de la volonté de développer des modes moins polluants.

Je dirais simplement qu'au niveau du transport des matières dangereuses, 57 % sont transportés par route, 37 % par train et 6 % par voie fluviale. Ces chiffres sont comparables dans l'ensemble des pays européens. Je reviendrai là-dessus parce que le chargeur industriel est largement responsable d'un incident de matières dangereuses et également tous les intervenants de la chaîne de transport, les transporteurs, les stockeurs et le destinataire.

Je voudrais préciser que la plupart des transports de produits dangereux se fait en citerne, mais ils existent également par colis. Au niveau modes de transports ferroviaire, 50 % des transports de l'industrie chimique se fait par trains complets. Il faut savoir également que 50 % des transports se font en wagon isolé. Les entreprises seront les opérateurs historiques tels que la SNCF et des opérateurs privés en national et international. Sur le plan commercial il faut savoir que nous avons une distinction entre les transports spots, c'est-à-dire épisodique, et les transports internationaux. Il y a donc pour cela des contrats annuels.

Sur cette diapositive, j'ai simplement repris les accidents survenus sur 10 ans. Nous constatons certains pics, nous avons un maximum à 120 accidents par route et je suis surprise que malgré un taux faible, nous constatons en 2004 une augmentation du nombre d'accidents. Je voudrais dire, par mon expérience de l'industrie chimique, que les accidents principalement n'impactent pas le produit et interviennent souvent dans le triage.

Je ferais simplement un point sur ceci car c'est ce qui m'interpelle actuellement : Il y a quand même des entreprises européennes, pas en France, qui ne respectent pas la réglementation. J'ai vu du stockage de soude, alors que le transporteur n'était pas habilité au transport des produits chimiques. Il faut savoir aussi que l'arrivée de dix nouveaux pays dans l'Union européenne amène des flux et il y aurait lieu de regarder plus précisément pour s'assurer du respect.

J'ai quelques retours d'expérience que j'ai pu constater sur ces quatre dernières années, c'est que les entreprises, les industriels de la chimie, premièrement, n'ont pas forcément la même échelle de risque/sécurité au niveau des acheminements MD. Je parle du niveau européen. Il faut savoir qu'il y a des entreprises qui sont beaucoup plus contraignantes sur le matériel. L'industrie chimique souhaite, dans la majorité des cas, maîtriser ses transports jusqu'à la destination finale.

De la salle

Qu'est-ce que cela veut dire ?

Martine BERTHELOT

Vous allez le voir ; je vais développer. Il y a une volonté de développer des modes moins polluants, plus sûrs, mais effectivement à prix plus compétitifs. Vous savez que l'industrie chimique

européenne n'est pas forcément dans une très bonne situation puisqu'un certain nombre de restructurations ont lieu. Donc les prix doivent être compétitifs et la qualité doit être au service de la ponctualité. La ponctualité est respectée à plus de 98 % en transports routiers.

Ce que je peux dire, c'est que le ferroviaire en général est de 1,5 à 2 fois plus cher que la route et n'offre aucune fiabilité en termes d'engagements de livraisons. En plus, dans le cas de développements de marchés vers des pays lointains comme l'Ouzbékistan ou l'Ukraine, nous voyons de plus en plus de transports en enlèvement client. Aujourd'hui, nous n'avons pas la maîtrise absolue au niveau de la sécurité, au niveau de la langue et au niveau de l'état du matériel. J'ai vu aussi une expérience en Allemagne qui sous-traite avec des opérateurs étrangers. Effectivement, ce problème est présent. Donc il est aussi plus difficile de proposer des transports multimodaux qui apportent une plus grande sécurité.

J'ai deux exemples. Un premier exemple était un projet de transport ferroviaire en wagon conventionnel où l'usine n'est pas embranchée. J'attends aujourd'hui la réponse de la SNCF parce que les gares qui sont habilitées au transport de matières ne sont pas très nombreuses. En plus, il y a une restriction pour les personnels de manutention en gares pour respecter la réglementation dont nous avons parlé tout à l'heure. Il faut que les personnels soient formés, habilités et subissent régulièrement des modifications.

Donc aujourd'hui, nous avons besoin d'un schéma de transport de masse. Je vais terminer là-dessus. Nous n'avons pas trop parlé des plans de sûreté et cela s'est mis en place en 2005. Effectivement, il y aura plus une obligation au niveau des zones de transport de masse, au niveau des zones de transfert, au niveau des ports, au niveau des ports Interland et au niveau des gares de péage. En plus, il s'agit d'un impact climatique très important. Là, cela ne vous concerne pas puisque Monsieur Coroller a largement parlé de l'Ademe. Il y a l'impact sur l'augmentation du pétrole.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci, Madame.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Vous confirmez que le transport ferroviaire en 2005 est beaucoup plus cher avec moins de fiabilité ? Y a-t-il 98 % de fiabilité pour que les marchés arrivent à temps ?

Une intervenante

Dans quelles conditions ?

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Nous posons la question à la SNCF.

Michel ROBERT, SNCF

Sur la fiabilité du système, il y a des écarts en ce qui concerne la ponctualité. Mais nous avons une obligation de sûreté.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Vous avez 15 minutes, Monsieur Delorme.

Jean-Marc DELORME

Ce que je voulais dire dans ce débat, c'est qu'il y a des choses qui sont intéressantes à noter : il y a un rapport qui vient de sortir du Ministère de l'Ecologie. C'est un rapport de l'Etat qui dit des choses très intéressantes. Nous venons, nous, réseau transport pour l'Ardèche, de le verser sur le site de la Commission du débat public. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est l'Etat.

Dans ce premier rapport dans tous ces débats publics sur les infrastructures de transport, le débat est confisqué par des experts qui nous donnent des chiffres. Il est confisqué par les décideurs. En fait, le public que nous convions dans ces réunions ne peut pas s'exprimer. C'est ce que nous voyons aujourd'hui. Nous en sommes un peu navrés. C'est la première chose.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

S'agit-il du ministère de l'Ecologie ?

Jean-Marc DELORME

Oui, c'est le ministère de l'Ecologie dans un rapport qui s'appelle *Publication des comptes de l'économie pour l'économie et l'environnement*. Lisez-le ! C'est très intéressant ; il y a plein de chiffres qui sont très intéressants.

La deuxième chose qu'ils disent dans ce rapport, c'est que si nous ne faisons rien en termes de réchauffement climatique, cela va coûter pour la société, dans les années qui viennent, 174 000 milliards de dollars. Cela veut dire que dans le débat que nous avons pour savoir si nous allons mettre un peu d'argent dans le ferroviaire, nous sommes complètement à côté du sujet. Cela va coûter 174 000 milliards de dollars à la société !

Dominique BOURG, CPDP

C'est deux fois le PNB mondial. C'est du point de vue international ?

Jean-Marc DELORME

C'est au niveau international. Ce sont des chiffres qui sont gigantesques. Là, nous sommes en train de discuter de choses qui sont insignifiantes. Je continue parce que j'ai trois petits points qui vont être rapidement dits. Ensuite, en termes de pollution, en termes de santé – c'est vrai qu'il y a des médecins ici qui connaissent cela beaucoup mieux que moi parce que je ne suis pas médecin –, c'est aussi qu'en termes de pollution, un citoyen dans l'Union européenne, avec les émissions de particules, perd neuf mois dans sa durée de vie rien qu'en aspirant les saloperies que nous balancent les voitures et les camions. Neuf mois ! Cela veut dire qu'il n'y a même pas à débattre. Il y a des choses à faire tout de suite de façon évidente.

Un point qui est important dans ce débat : on nous dit à nous, association « mais l'économie est très importante. » C'est-à-dire que quand vous venez en disant « il faut changer les choses », on nous répond « oui, mais pour l'économie, comment faisons-nous ? » Ce rapport dit des choses très intéressantes ; il dit « aujourd'hui, il n'y a absolument rien qui démontre que, quand nous réduisons les transports, quand nous faisons les choses comme nous devrions les faire, nous avons un impact négatif sur l'économie. C'est dit dans ce rapport. Donc nous n'en sommes pas sûrs du tout, ce sont des suppositions. Il n'y a aucun lien entre les transports et l'économie. Vous pouvez très bien réduire les transports, vous aurez une économie qui marchera aussi bien. Nous pourrions citer plein d'exemples.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Cela peut être des couplages où nous nous sommes aperçus que le PIB des transports augmentait.

Jean-Marc DELORME

Même cela n'est pas vrai. Ils le disent : « finalement, personne n'a fait des études sérieuses », puisque nous faisons beaucoup d'études sur le sujet. Dernier point : on nous parle de l'électrique. C'est vrai que cela ne fait pas de particules. Aujourd'hui, c'est l'anniversaire de la catastrophe de Tchernobyl. Nous savons qu'en Europe de l'est, nous avons encore beaucoup de centrales. En France, sommes-nous vraiment très bons en termes de maîtrise nucléaire ? Est-ce que si demain

nous avons des soucis avec le terrorisme ou des soucis avec notre façon de fonctionner, avec des mouvements sociaux, serons-nous capables de maintenir la sûreté de ce nucléaire ? Aujourd'hui, c'est l'anniversaire de Tchernobyl. Il faut aussi y penser dans ce débat, c'est-à-dire que l'électrique dans le Rhône, cela tourne ; cela déborde un peu de temps en temps, mais les catastrophes ne sont pas du tout du même niveau. Voilà ce que j'avais à dire. Quand je dis « je », ce n'est pas « je », c'est l'ensemble des citoyens qui se sont exprimés tout à l'heure puisque c'est tous ensemble que nous avons préparé ce dossier ; c'est nous, réseau de transporteurs, nous, association et vous, citoyens.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie

Juste un ou deux points un peu rapides et j'aimerais bien que nous poursuivions cela de façon plus précise après sur des textes précis parce que c'est un peu difficile dans un débat comme cela de ne pas savoir exactement de quel texte nous parlons. D'abord sur le débat public, je serais très surpris que le rapport dise que le débat public, nous n'y croyons pas alors que c'est l'existence même des débats publics qui permettent de le rappeler. C'est dans le code de l'environnement ; donc c'est une disposition législative que nous appliquons et si nous n'y croyons pas, nous ne serions pas là.

De la salle

Et l'autoroute de Gap alors ?

Michel BADRE

C'est plutôt son rôle à lui, c'est une disposition du code de l'environnement que nous appliquons. Il se trouve que nous sommes en démocratie et qu'il y a des choses qui vont dans un sens ou dans un autre. Je répète sans aucun complexe que pour chacun, individuellement, moi comme vous, il arrive que des décisions soient prises qui ne soient pas conformes à ce point de vue-là. C'est un fait et c'est la démocratie qui marche comme cela.

Je continue sur le rapport que vous avez cité. Je crois avoir compris – mais je n'en suis pas sûr – qu'il s'agit du rapport annuel sur l'économie des comptes de l'environnement qui résulte d'un travail complexe avec un tas de gens représentant différents ministères dont le Ministère de l'Équipement, celui de l'Ecologie et d'autres. Je n'ai pas vu le texte *in extenso*, j'ai vu une synthèse dont je sais qu'elle a été pesée mot pour mot très soigneusement. Il n'y a rien de semblable à ce que vous venez de dire, notamment sur le fait que le débat public ait été confisqué. Je suis certain que ce n'est pas dans la synthèse et je suis à votre disposition pour que nous regardions cela à la sortie.

J'ai dit que dans la synthèse que j'ai lue, il n'y avait rien de semblable.

De la salle

Il faut vérifier ses sources !

Michel BADRE

Ensuite, le rapport lui-même a été présenté, si j'ai bien compris, en version provisoire, par Madame Olin, la Ministre de l'Ecologie, la semaine dernière. Je pense que nous pourrions plus facilement

discuter quand il sera connu, public et qu'à ce moment-là, nous aurons un texte précis. Là, nous pouvons échanger des arguments et nous les envoyer à la figure, cela ne servirait à rien. Ce que je voudrais dire – parce que nous avons le droit aussi, quelle que soit la position que nous avons, quelle soit associative ou fonctionnaire ou autre, je l'ai déjà dit au cours d'une réunion antérieure, mais je le redis volontiers –, c'est que nous sommes là parce que nous avons des convictions.

Si je n'étais pas convaincu que l'effet de serre est un vrai problème, je ne serais pas là. C'est parce qu'il y a un problème de fond. Nous pouvons nous envoyer des arguments à la figure, cela ne fait pas beaucoup avancer. Ce qui fait avancer derrière, c'est de savoir quelles décisions concrètes pourraient être prises. C'est bien cela que nous essayons de faire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur, je ne me rappelle plus votre nom : médecin, Docteur Michel. Allez-y !

Docteur Michel-Bernard VAN GLABEKE DER MEERSCH

Nous voulions parler du bruit. Le bruit est une contraction logique de braire et de rugir. Je trouve quand même que le débat a une évolution intéressante. J'ai noté le changement climatique et la pollution. Je trouve que le stade d'après est de constater que nous nous conduisons comme des voyous, c'est-à-dire que nous utilisons des ressources qui appartiennent à la planète. Nous prenons un risque sur la survie de l'humanité. Le petit point de proposition qu'on nous donne, c'est que nous allons faire d'autres carburants. Quand nous parlons d'hydrogène, c'est l'électricité d'origine nucléaire qui sera utilisée d'ici 40 ou 50 ans ; alors là, nous laisserons encore des tonnes de déchets radioactifs pour plusieurs milliers années.

La conclusion de cela, c'est que nous nous conduisons comme des voyous. La solution que nous proposons est claire : nous sommes de plus en plus nombreux à penser que, pour sortir de cette croissance intermédiaire, la seule possibilité est la décroissance équitable et durable. Mais ce n'est pas facile. C'est parce que ce n'est pas facile que je suis particulièrement inquiet. Ce que nous attendons des politiques courageux, c'est d'étudier les dossiers et de faire part à la population, de dire « voilà les problèmes, voilà les décisions qui peuvent être prises et voilà pourquoi il faut les prendre. »

Est-ce que nous assistons vraiment à cela ? Non. Il y a l'exemple du projet de Gap au niveau touristique. Les compétences du débat public étaient claires. Le Ministre essaye de surfer sur la démagogie. Nous attendons des hommes politiques non pas de lancer à la cantonale « alors, dans les autoroutes, 70 ou 90 ? » Ce que nous attendons, c'est de dire « cela va mal, nous ne sommes que 60 millions, il y a 200 000 nouveaux habitants sur la terre chaque jour, 76 millions par an. Nous sommes en concurrence avec 1 300 000 000 Chinois et Indous.

Nous sommes là. Qu'allons-nous essayer pour pouvoir continuer à aller dans nos 4x4 ? Il faut le dire courageusement : ce n'est pas possible ; il faut changer de comportement ! Merci.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il faudrait que vous le fassiez par écrit. Tout le monde le sent, nous l'entendons de plus en plus ; mais très concrètement, il faut voir comment nous arrivons à le faire. Il y a une dame qui demande la parole.

Nathalie NIESSON, Conseillère régionale Rhône-Alpes

Nous allons donc avoir des débats sur la vallée du Rhône. Aujourd'hui, nous n'avons pas encore parlé avec Jean-Jacques Hérand et Bernard Soulage sans pouvoir dire comment cela va se passer. Mais quand même, nous sommes contre l'augmentation de capacité de l'autoroute A7 et nous sommes pour la diversification des modes de transport dans notre région. Cela étant dit, faut-il encore que ces modes de transport alternatif qui sont le fluvial et le ferroviaire aient les moyens d'être à la hauteur. Puisqu'il faut parler concrètement, la région Rhône-Alpes et le département de la Drôme se sont engagés financièrement sur la modernisation du sillon alpin, la liaison ferroviaire entre Grenoble et Valence.

Donc ils se sont engagés financièrement de façon très volontariste. Donc je vous demande très concrètement, puisque vous représentez l'Etat, en tout cas une Commission...

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La Commission est indépendante de l'Etat. Je rappelle que les textes sont là.

Nathalie NIESSON

Je demande donc aux représentants de l'Etat que l'Etat s'engage financièrement, au-delà des inscriptions d'intention sur le contrat de plan, sur la modernisation du sillon alpin ; cela veut dire : doublement des voies, électrification des voies pour que ce sillon alpin ait une vraie liaison entre l'est de la région avec l'Italie sur la vallée du Rhône en mode de transport alternatif et que cela soit vraiment un mode de transport alternatif.

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Il m'est d'autant facile de répondre puisque je l'ai proposé en 1998. Effectivement, ces investissements de complément et d'électrification sont au contrat de plan.

De la salle

Lequel ?

Jean-Didier BLANCHET

Je pense que cela sera réalisé. Des études sont en cours. Nous pourrions demander à RFF, qui ne doit pas être loin, de nous dire où ils en sont !

De la salle

Quel contrat de plan ? Celui de 2000-2006 est fini.

Jean-Didier BLANCHET

J'avais dit qu'il y avait un retard sur ce sujet.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur, devant ! Avez-vous l'information précise ? Quand les études seront-elles finies ? Quand les travaux commenceront-ils ? A quelle date se fera l'exploitation ?

Monsieur LEBRUN, RFF

Concernant les travaux d'amélioration du sillon alpin sud, effectivement, une partie de ces travaux est programmée au titre du contrat de plan en cours pour les travaux préparatoires qui vont s'engager dès cette année en ce qui concerne la partie Voiron/Saint-Marcellin. Ces travaux vont aboutir, à la fin de l'année 2009, à la mise en service de toute la partie comprise entre Voiron/Saint-Marcellin. La partie située entre Saint-Marcellin et Romans va démarrer d'ici un an, un an et demi et sera mise en service un an plus tard, à l'horizon 2010.

De la salle

Vous n'avez pas honoré le contrat. 2006 n'est pas 2008 !

Monsieur LEBRUN

Ensuite, il y a des retards. Pour répondre au deuxième point qui concerne l'électrification, les études d'électrification sont effectivement en cours, mais l'échéance de la réalisation va au-delà de 2010, peut-être vers 2012.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci.

Dominique BOURG, CPDP

Je vais demander aux intervenants de la prochaine table ronde qui concerne les accidents de la route de bien vouloir venir à la tribune. Nous allons écouter d'abord Madame Marie-Thérèse Goux.

Les accidents de la route : comment réduire les risques sur les grands axes ?

Le point de vue de l'Etat en matière de régulation de la vitesse

Marie-Thérèse GOUX
DSCR, Ministère des Transports

Les autoroutes sont des infrastructures très particulières au point de vue de la sécurité routière. C'est pour cela que je vous propose d'en faire un bilan, de chercher les éléments d'analyse et des explications. Je terminerai par un exposé sur les dispositions que l'on nous a fait prendre pour toujours améliorer la sécurité routière sur ces infrastructures.

Les autoroutes ont un statut réglementaire très particulier, propre à ce type d'infrastructures. Dans le code de la route, l'usage de ces autoroutes est restreint, les vitesses sont encadrées. Contrairement aux autres infrastructures, les caractéristiques techniques de ces infrastructures sont complètement standardisées ; ces caractéristiques s'imposent bien sûr à tous les concepteurs : ce sont la géométrie des accès, les sorties, les qualités de roulement.

Enfin, la qualité, l'entretien, l'exploitation et la gestion quotidienne des autoroutes sont de niveau élevé, que cela soit au niveau des autoroutes de l'Etat ou des autoroutes concédées. Il y a des cahiers des charges très précis, des objectifs de qualité en termes de surveillance des conditions de circulation, sur la qualité des infrastructures, de la viabilité, de la rapidité des interventions, de l'information au niveau collectif. Tout cela va vers un service à l'utilisateur de qualité.

L'analyse des statistiques d'accidents a montré, sur les dernières années, que l'autoroute est quatre fois plus sûre que la route nationale. Si aujourd'hui, les pratiques sont quasiment les mêmes sur les routes nationales et sur les autoroutes, il y a 6 % de tués sur les autoroutes et 23 % sur le réseau routier nationale. Cependant, les accidents sont deux fois plus graves sur les autoroutes que sur les autres réseaux routiers. Les grandes causes d'accidentalité sur les autoroutes sont les comportements des usagers. Dans 3 % des cas, les accidents sont dus à des chocs arrière, à des carambolages. 31 % des tués sur autoroute n'ont pas la ceinture de sécurité. 30 % ont des vitesses inadaptées et 25 % à cause de l'alcool et de la drogue.

Quelle a été l'évolution des accidents et des tués sur les autoroutes françaises, sur les autoroutes de liaison, sur les autoroutes concédées ? Sur les 13 000 kilomètres d'autoroutes existantes, nous avons eu très peu d'évolution jusqu'en 2002. Vous voyez sur le graphique plus haut que sur la quasi-totalité des infrastructures routières en France, nous avons une évolution constante entre 1990 et 2002, due en grande partie à l'amélioration apportée à la qualité de l'infrastructure. La qualité de l'infrastructure autoroutière est stable. Entre 1990 et 2002, nous avons un chiffre de 500 morts quasiment inévitable sur les autoroutes françaises.

Par contre, à partir de 2002, nous assistons à une baisse conséquente que vous voyez sur la partie du bas. Nous avons enregistré, entre 2002 et 2004, -45 % de tués et -37 % d'accidents. Nous avons une légère hausse en 2005. Nous allons nous promener autour de 30 ou 35 % de baisse entre 2002 et 2005. Pourtant, la vitesse a évolué de la même façon sur la route et sur les autoroutes. Ce sont des baisses régulières d'à peu près 10 % entre 2002 et 2004. Par contre, les infractions ont beaucoup plus diminué sur les autoroutes que sur des autres réseaux. Nous avons divisé par trois le nombre

d'infractionnistes qui roulaient au-delà de 10 km/h de la vitesse limite. La vitesse moyenne peut évoluer.

Souvent, nous parlons des poids lourds dans l'accidentalité, que cela soit sur route ou sur l'autoroute. Rappelons que les poids lourds représentent 20 % de la circulation sur les autoroutes et 5 % de la circulation sur l'ensemble des routes. Si les poids lourds sont moins impliqués sur les accidents de la route, il y a une accidentalité qui est légèrement inférieure à la circulation. Par contre, la gravité des accidents des poids lourds est beaucoup plus forte. Nous avons pratiquement une différence de dix points entre l'implication et la gravité des accidents.

Pratiquement plus d'un mort sur quatre sur autoroute se fait dans un accident qui implique les poids lourds. Par contre, tout n'est pas dû aux poids lourds. Nous avons fait une analyse récente de 2000 accidents sur autoroute. Nous avons analysé les responsabilités à partir des PV et nous nous sommes rendu compte que le problème était vraiment un problème de cohabitation entre les VL et les PL. Je pense que l'ASF justifiera le cas particulier de l'action sur l'A7 et l'A9. L'accidentologie est légèrement inférieure à la moyenne nationale.

Que pouvons-nous envisager pour améliorer la sécurité des usagers ? Le respect des règles, la communication, l'information. Nous allons faire une particularité à l'information routière, à l'information sur les dangers immédiats, chose que nous ne pourrions pas développer partout. Nous allons essayer de concevoir des infrastructures routières, des autoroutes. Nous allons inciter l'utilisateur à conduire sans agressivité, sans chercher la vitesse.

Pour améliorer la sécurité, deux mesures très particulières des autoroutes concernent les réglementations de circulation. Il y a les réglementations de vitesse. C'est au fond quelque chose que nous avons expérimenté sur la RN10 et qui est les restrictions de régulation pour les PL. Nous l'appliquons ces restrictions de 20 à 30 kilomètres. Nous réservons une ou deux voies aux PL pour permettre une meilleure qualité de ce trafic de voitures, moins d'agressivité, un meilleur comportement. Nous espérons donc avoir une amélioration de la sécurité routière. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci à vous. Nous allons écouter Monsieur Michel Perroux.

Le point de vue de la prévention routière

Michel PERROUX
Prévention Routière

Nous connaissons avec précision les facteurs qui sont à l'origine des accidents et qui constituent les risques sur autoroutes. Ces facteurs sont tirés de l'analyse des accidents mortels et quadrillés par l'association des accidentés d'autoroutes. Parmi ces facteurs, il y a en a trois que je citerai : le premier est l'hypovigilance qui est due à la fatigue et à la somnolence et qui est la cause de 35 % des accidents mortels. La vitesse et la conduite dangereuses sont également à l'origine de 35 % des accidents mortels. Les facteurs se décomposent en deux : un facteur de vitesse excessive pour 20 % des accidents et un facteur de dépassement dangereux et distance de sécurité qui est la cause de 12 % des accidents mortels. Encore un facteur qui, lui, fait de la résistance : alcool, drogue, et qui est encore très grand dans 26 % des cas.

Il apparaît que tous ces facteurs qui sont à l'origine des accidents mortels ont un lien très fort avec le comportement du conducteur. Il est à noter que ces facteurs comportementaux sont des causes récurrentes des accidents sur les autoroutes. L'hypovigilance est le premier facteur d'accidents mortels : un accident sur trois. C'est un risque qui est encore trop largement méconnu et sous-estimé par les automobilistes qui le considèrent comme un facteur d'accident secondaire. Il est considéré comme un phénomène que nous pouvons gérer. Ils ont tendance à le banaliser et surtout à le considérer comme une excuse ou une fatalité.

En particulier, il est intéressant de noter que le risque de fatigue concerne tous les conducteurs, même les plus jeunes, toutes les durées de trajet et tous les motifs de déplacement. Il est à noter que les poids lourds sont sur-représentés dans ce risque concernant la vigilance, qu'ils sont à l'origine de 25 % des accidents liés à l'hypovigilance alors que comme nous l'avons dit tout à l'heure, ils ne représentent que 10 % du trafic autoroutier. Une campagne d'information et de sensibilisation avait été lancée en fin d'année 2005 avec des sociétés d'autoroutes par le biais d'affiches et de dépliants tournés vers les conducteurs pour les informer sur les comportements à avoir.

Il reste encore beaucoup de travail à faire pour les amener à être plus responsables. La vitesse est aujourd'hui encore un des premiers facteurs d'accident sur les autoroutes. Il existe un lien entre vitesse et nombre d'accidentés. Il a été démontré que quand les vitesses moyennes diminuent d'un kilomètre/heure, nous avons pu constater que les tués diminuaient de 4 %. Ainsi, en 2004, nous avons constaté une baisse très significative du nombre de tués, de 34,5 % des tués sur les autoroutes. En revanche, en 2005, les autoroutes ont été, par périodes – en début d'année et en fin d'année –, l'objet ou le théâtre d'une hausse des vitesses précitées. La conséquence immédiate est bien sûr le chiffre des accidents qui se sont très nettement détériorés au cours de l'année 2005. Nous en reparlerons tout à l'heure.

La vitesse potentialise la violence du choc et donc augmente le risque. Le respect des limitations de vitesses est donc un enjeu majeur. Il est absolument essentiel de les faire respecter. Néanmoins, la vitesse est également contagieuse par effet d'entraînement. Il est donc nécessaire d'installer sur tous les véhicules neufs un limiteur de vitesse.

Je vais passer assez rapidement sur le facteur alcool, drogue et médicament. Il s'agit d'un accident sur quatre quand même. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est un facteur qui fait de la résistance parce qu'en particulier, il est responsable de 13 % des tués en 1999, 22 % en 2002, 26 % en 2006.

Donc, c'est un facteur qui ne bouge pas par rapport aux autres facteurs qui diminuent. C'est principalement l'alcool qui est en cause pour 25 accidents sur 31. 11 accidents sur 31 concernent la drogue. Je pense que l'alcool reste un problème majeur de la sécurité routière.

Je vais revenir sur un dernier facteur qui est également important et qui n'apparaît pas comme un facteur qui est à l'origine des accidents ; c'est le port de la ceinture de sécurité. En effet, quand nous mesurons le risque, nous l'estimons en fonction de la probabilité de l'occurrence. Il y a également un autre paramètre qu'il faut intégrer, c'est la gravité des accidents. La ceinture de sécurité a bien sûr un lien direct avec la gravité des accidents. Concernant la ceinture de sécurité, nous avons encore, sur l'autoroute, un pourcentage très important de victimes qui ne portaient pas la ceinture de sécurité. En 2004, nous voyons les chiffres : 35 % des tués n'étaient pas ceinturés et ce taux passe à 82 % pour les passagers qui sont à l'arrière.

Nous avons contracté en 2004, avec l'association des sociétés françaises d'autoroute, une campagne de communication orientée vers le port de la ceinture de sécurité. En 2004, le port de la ceinture était de 68 % seulement pour les passagers à l'arrière contre 97 % à l'avant. Il y a encore un travail très important à réaliser dans ce domaine.

Ces facteurs concernent n'importe qui. En revanche, pour tout ce qui concerne la vitesse, l'alcool, la ceinture, nous sommes bien là face un problème de comportement du conducteur. Or, à la suite de cette analyse, il apparaît clairement que les risques sur les autoroutes restent avant tout liés au comportement du conducteur. Depuis 2002, nous avons noté un réel changement du comportement du conducteur, mais néanmoins, ce changement était relativement fragile et pas définitivement ancré dans les esprits.

En effet, en particulier après l'année 2004 qui était prometteuse, les résultats de 2005 marquent une hausse très importante du nombre de tués sur les autoroutes. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais l'on m'annonce un peu plus de 30 %. Donc il va falloir encore expliquer, développer des actions nouvelles de sensibilisation et enfin améliorer la sécurité.

Le point de vue de l'ASF

Martin VIAL
ASF

Le premier point que je souhaite aborder est : « comment parvenons-nous encore aujourd'hui à réduire les accidents dans un environnement qui se dégrade ? » Le deuxième point sera : « quelles sont les limites de cet exercice et l'élasticité dans la vallée du Rhône ? ». Les chiffres sont à la hausse. Troisièmement, nous verrons les solutions pour 2010.

Les chiffres concernent uniquement la vallée du Rhône. L'unité habituellement utilisée est le nombre d'accidents par 100 millions de kilomètres parcourus. Ces chiffres-là sont très faibles. Je vais vous montrer les comparaisons avec d'autres régions. Il y a aussi des évolutions sur l'autoroute A7. Un petit mot sur les transports de matières dangereuses : c'est 8 accidents par mois.

La part des poids lourds : en bas, le trait bleu, c'est le pourcentage des poids lourds, entre 16 et 18 %. Mais sur l'autre, nous voyons que le nombre total des accidents de poids lourds dans le Rhône représente 22-23 % des accidents totaux. Si nous ne considérons que les accidents corporels de poids lourds et si nous considérons les accidents mortels, nous en trouvons beaucoup plus parce qu'ils viennent rejoindre les accidents mortels. Nous avons des poids lourds sur l'autoroute, avec des conséquences importantes.

Les tendances sont aujourd'hui favorables.

Le petit diagramme en bas, c'est la part de l'accidentologie de l'autoroute par rapport au réseau national. Nous voyons que cela tourne autour de quatre pour l'autoroute A7.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Le compteur n'a pas été remis à zéro. Donc vous avez parlé quatre minutes pour l'instant, il vous reste trois minutes.

Martin VIAL

Une année sur l'autre, même s'il faut les tirer vers le bas, c'est-à-dire que nous avons toujours quatre fois moins d'accidents. Comment y arrivons-nous ? Il y a trois familles de réponses. La première concerne les équipements. Les équipements d'autoroutes ne sont pas des équipements qui permettent de prévenir les accidents, mais ce sont des équipements qui permettent d'en réduire les conséquences. Il y a la sécurisation ou la mise en place de glissières en béton modulable.

Il y a un programme de caméras. Nous avons augmenté le nombre de caméras. C'est la première famille de mesures.

La deuxième famille est la gestion du trafic et la communication. Nous avons mis en place des politiques concernant la vitesse, de nombreuses actions de sensibilisation et des programmes de recherche, notamment au Ministère de la sécurité routière.

Surtout, nous avons mis en place en 2004 et 2005 une régulation des vitesses qui consiste à adapter la vitesse aux conditions de circulation.

Il y a une troisième raison sur laquelle nous intervenons un peu plus, sur le fait que les autoroutes sont moins dangereuses que les nationales. Vous voyez la ligne de Valence.

Nous aurons à le résoudre demain au fur et à mesure que le trafic augmente.

Demain, l'augmentation de trafic se fera-t-elle plutôt en limitant des poids lourds ? Il suffit de voir ce qui s'est passé derrière nous. Dans les quinze dernières années, nous voyons la croissance des véhicules légers. Nous constatons que nous avons une courbe en rebond qui suit l'économie du pays et est issue des événements importants. Mais cela ne descend quasiment jamais au dessous de zéro. Les poids lourds augmentent plus rapidement.

Quel est le problème aujourd'hui ? C'est que nous avons besoin de mesures concrètes parce que demain, je ne pense pas que nous opterons pour le mécanisme européen qui va être codifié par le débat sur la vallée du Rhône. Tout ce que je demande, c'est que nous arrivions à résoudre cette équation.

Le point de vue du Conseil Général de la Drôme

Didier GUILLAUME
Président du Conseil Général de la Drôme

Pascal PERTUSA
Président du SDIS 26

Didier GUILLAUME

Bonjour. En sept minutes, nous allons faire un petit exposé à deux voix. Tout d'abord, si vous le permettez, deux préalables : si, à l'issue du débat public, nous ne disons pas, en conclusion, qu'il faut changer notre mode de vie, notre mode de consommation et notre mode de distribution, alors je pense que nous irions tous à un échec programmé sur un désastre pour notre vie et notre planète. D'après ce que j'entends dans les trois ou quatre réunions auxquelles j'ai assisté et ce que je sais de ce que veulent les citoyens, la conclusion de l'Etat était « nous augmentons les tuyaux et nous augmentons l'autoroute A7. » Ce serait irréalisable, inconcevable et insupportable pour les Drômois.

La Drôme, c'est une dynamique économique et démographique, mais c'est aussi – vous avez les chiffres et je n'y reviens pas – des milliers et des milliers de véhicules dans un couloir de cinq à quinze kilomètres largement peuplé de plus de 350 000 habitants.

Aujourd'hui, la situation de ce corridor est très tendue. Toute l'incidence conduit à des blocages complets des transports dans notre vallée du Rhône et dans notre département, ce que nous appelons les bouchons de la Drôme. La Drôme est plus connue pour ses bouchons que pour sa qualité de vie. Il y a un report de la circulation sur les routes départementales qui, elles aussi, ne sont pas conçues pour accueillir ces trafics. Il y a un risque pour les riverains parce qu'évidemment, lorsque l'autoroute est touchée, c'est catastrophique ! Les nuisances sont évidemment sans cesse croissantes. C'est une congestion qui perturbe la mobilité des Drômois. C'est l'augmentation du bruit et demain, ce sera intenable si les choses vont dans cette direction. Je passe la parole à Pascal Pertusa pour deux slides.

Pascal PERTUSA

Didier Guillaume reprendra la parole dans un instant. Je vais essayer d'être aussi bref que lui. En tant que Président du service départemental des incendies et de secours, je voudrais simplement vous donner quelques chiffres par un constat, poser des questions et vous expliquer nos inquiétudes. Aujourd'hui, 600 interventions en 2005 représentent quand même beaucoup d'interventions des sapeurs pompiers sur l'autoroute ; nous avons eu 200 interventions pour les accidents de la route, 50 sur les incendies divers, 300 secours à personnes sur les axes routiers, mais aussi sur les aires de repos et 50 interventions diverses qui ne sont pas notées.

Nous avons là un constat catastrophique puisque nous sommes dans des conditions d'intervention très délicates. Nous prendrons sûrement plus de dispositions – Didier en reparlera tout à l'heure – pour désengorger l'autoroute A7. Nous avons donc un protocole mis en place avec la gendarmerie, les ASF et bien sûr le service départemental qui souligne toutes ces difficultés d'intervention sur l'autoroute à trois voies qui est très circulée.

Nous avons connu des accidents tragiques, l'accident de Loriol, et puis, il y a tous ces risques de sur-accidents que nous connaissons régulièrement. Il y a des blocages au niveau de l'A7 sur les voies départementales et nationales. Nous avons donc dû faire de très lourds investissements pour notre sécurité, les sapeurs pompiers de la Drôme, avec des achats de véhicules de sécurité et un financement important supplémentaire du Conseil général, tout cela au service des Drômois.

Nous avons donc des difficultés majeures dans le cadre de la fermeture d'autoroute parce qu'effectivement, lorsque l'autoroute est fermée, les voies départementales et nationales sont surchargées lorsque nous ne devons pas reloger ou loger provisoirement des personnes qui ne peuvent plus circuler sur l'autoroute A7 et qu'il faut dépanner pour une nuit éventuellement. Nous avons une situation qui ne peut qu'empirer si nous ne faisons rien sur cette autoroute. Le trafic routier augmente de façon relativement forte. Nous l'avons dit aujourd'hui. Il est prévu qu'il augmente de façon beaucoup plus forte si nous ne faisons rien dans les années à venir. Les interventions deviennent de plus en plus nombreuses. Nous augmentons le nombre de risques. Elles deviennent dangereuses, de plus en plus risquées. Il y a beaucoup de choses que nous ne souhaitons pas voir augmenter aujourd'hui.

Nous mettons de plus en plus de moyens sur les routes pour limiter les risques de sur-accidents et les risques sur les sapeurs pompiers et pour mettre en sécurité les usagers et les accidentés. Aujourd'hui, on connaît sur une autoroute à trois voies. Je n'ose pas imaginer, en tant que Président de service, un protocole pour arriver à gérer une autoroute à quatre voies ou à cinq voies, avec des interventions qui deviennent encore plus catastrophiques, encore plus dangereuses, aussi bien pour les riverains parce que cela aurait une ampleur encore plus importante s'il y avait des accidents sur l'autoroute à cinq voies. Il y a donc encore des moyens supplémentaires à mettre en œuvre et il y a des risques encore accrus pour les sapeurs pompiers qui devraient intervenir sur une autoroute d'une telle dimension. Nous aurons à gérer, sur une autoroute d'une telle dimension, tout ce qui touche au relogement, au plan neige, que nous verrons certainement.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Il nous reste deux minutes pour quatre slides.

Didier GUILLAUME

Nous voulons affirmer que c'est aussi à l'Etat d'assurer la sécurité des Drômois. C'est pour cela que pour réduire les accidents – c'est le thème d'aujourd'hui –, il y a des propositions qui sont faites là – nous en ferons d'autres – par la régulation du débit, par une modification des vitesses, l'interdiction de dépasser, etc. C'est aussi parce que, lorsque l'autoroute est bloquée, les véhicules viennent sur les routes départementales ; il faudrait nous apporter aussi une aide pour mettre en place un réseau départemental digne de ce nom pour arriver à assumer ce trafic et notamment que l'Etat assume ses engagements sur le contrat de plan, sur les déviations sur la RN7 de Loriol, Montélimar ou Saint-Rambert.

Evidemment, il y a d'autres projets. Nous avons été très déçus après le débat public sur l'A51. Il faut arriver à réduire les nuisances. C'est aussi quelque chose de très fort pour nous, en attendant la protection publique. Cela a été évoqué tout à l'heure par une personne.

Il y a aussi les compensations financières à la Drôme. Lorsque nous savons que nous avons, dans la Drôme, le radar le plus rentable de France, que tout cet argent va au Ministère de l'Intérieur, nous

aurions été un peu pour le redistribuer en termes de sécurité dans le département. Je crois que c'est quelque chose de très important. 521 infractions par jour à Saint-Marcel-les-Sauzet !

Pour conclure ce dernier slide, la Drôme veut profiter de ses atouts géographiques et nous avons besoin de faire des propositions pour la vie – nous aurons l'occasion de le redire – en développant des plates-formes multimodales : fleuve, fer, route. Nous avons un port à Valence ; il faut développer, du fer/route à Montélimar ou ailleurs, peaufiner les infrastructures qui la traversent. La gare TGV Allan est essentielle pour nous ; elle nous permet de racheter du trafic sur le train au sud de notre département en Europe du sud, sur le Rhône et de réaliser certaines infrastructures relatives à la route, l'objectif étant de préserver le cadre de vie.

Simplement une information : nous allons délibérer le 3 juillet au Conseil général pour participer au débat et le 19 juin, nous organisons une réunion publique citoyenne avec des acteurs drômois afin qu'ils aient le temps de s'exprimer et pour qu'ensemble, nous essayions de construire des propositions.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci beaucoup.

Echanges avec le public

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Qui veut s'exprimer ? Monsieur derrière et Monsieur là-bas qui s'est déjà exprimé. Allez-y !

Daniel DOMINGO, Drômois

Domingo Daniel, citoyen de la Drôme. Cela fait plusieurs fois que je lève le doigt. Je vais aller vite. Déjà, je voudrais émettre des doutes sur l'utilité de cette parodie de démocratie participative.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Excusez-moi, grâce à ce débat public, nous sommes en train de vous parler.

Daniel DOMINGO

Nous prenons sur notre temps pour venir ici, sur notre temps familial. Je pense que dans la salle, il y a un certain nombre de personnes qui ont déjà pris du temps depuis 2002 pour aller voter. Nous avons vu les consultations électorales comme elles ont été entendues par ce gouvernement. Je pense qu'il y a d'autres personnes qui ont pris aussi du temps, depuis 2003, dans des mouvements sociaux, qui ont été aussi entendus de manière assez médiocre par le gouvernement. On voudrait nous faire croire que des petites consultations comme cela, où nous exprimons des généralités finalement, vont être entendues par le gouvernement. J'ai un peu de doute.

Dominique BOURG, CPDP

C'est à l'horizon 2020.

Daniel DOMINGO

Nous allons changer de gouvernement peut-être. Je voudrais continuer sur la forme qu'a prit ce débat public. C'est vrai qu'avec une demi-heure pour trois intervenants, trois experts et un quart d'heure pour 200 ou 300 personnes, il est difficile d'avoir une idée claire de ce que nous pensons dans la Drôme. Je ne vais pas remettre en question la qualité des intervenants, mais de toute façon, en sept minutes, sur des sujets comme cela, je pense que nous ne pouvons que dire des généralités ; nous ne pouvons qu'aborder les choses superficiellement. Il faudrait beaucoup plus de temps pour aller plus loin. Là, le programme était très chargé. C'est l'un de vous qui était responsable de l'organisation de ce programme.

Je voulais déjà intervenir par rapport à la santé. Pendant les interventions sur les substances polluantes, j'avais l'impression d'être dans une conférence sur les risques du tabac, sur la tabagie. En remontant, nous voyons que, par rapport au tabac, nous faisons des campagnes d'information, presque des campagnes de propagande pour arrêter la cigarette. Peut-être qu'il faudrait commencer à faire des campagnes d'information sur le risque des transports, sur les risques de la pollution et

peut-être commencer à faire des campagnes pour se désaccoutumer des déplacements et des transports.

C'est vrai que j'ai arrêté de fumer, alors je sais que c'est difficile de s'arrêter de fumer. Avant de le faire, cela semble impossible, mais nous y arrivons quand même. Je pense que c'est la même chose pour les déplacements. Je sais que nous sommes dans une réunion sur les transports. Nous avons beaucoup parlé de l'amélioration des transports. Peut-être qu'il faudrait réellement penser à une réduction des transports parce que finalement, j'entends beaucoup de gens qui sont à fond pour le ferroutage.

Mais est-ce qu'avec le train, nous n'allons pas agrandir encore d'autres tuyaux ? Evidemment, ce sera à nouveau plus facile de circuler. Est-ce qu'en mettant certains camions sur le fer, nous n'allons pas avoir à nouveau plus de camions sur les routes ? Puisque cela circulera mieux, pourquoi cet espace ne serait pas repris par d'autres camions ? C'est pour cela que je dis que ce qui est important, c'est d'arrêter les déplacements de marchandises, d'arrêter d'amener des tomates françaises en Italie pour amener des tomates italiennes en France. En plus, cela permettrait d'éviter que nos charmants agriculteurs soient en concurrence les uns avec les autres parce qu'ils n'en peuvent plus !

Je voulais finir très vite sur une chose : quand on habite dans la vallée du Rhône, entre le TGV et l'autoroute et qu'on voit en perspective, l'autre côté tout seul et que nous entendons parler d'une nouvelle installation d'autoroute, je crois qu'il y a un moment où nous allons vraiment nous laisser pousser des plumes ; nous allons détacher la hache de guerre.

Michelle DEPLANCHE, Drômoise

Tout à l'heure, j'ai entendu parler de propositions. Les miennes sont les suivantes : pour appuyer ce que j'ai entrevu au Conseil général, je défends le vélo. Donc j'aimerais que, quand je vais à Lyon ou n'importe où je puisse mettre plus facilement mon vélo dans le train. Il y a des gens qui m'aident parfois gentiment. Mais il manque de tremplins, de rampes ou d'ascenseurs pour mettre le vélo dans le train.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Plus de vélos dans les trains ! Juste en un mot, est-ce que c'est possible, pas possible ? Cela peut se développer ? C'est en projet ?

Michel ROBERT, SNCF

Cela fait effectivement partie des projets que nous travaillons avec le Conseil régional. Dans le cadre des TER, nous essayons de favoriser l'accessibilité des voyageurs avec les vélos. Mais c'est un problème parce qu'à partir d'un moment, il faut trouver une limite à la dimension des trains et trouver le plus grand compromis entre le nombre de personnes que nous transportons et la longueur du train, puis l'accès des vélos dans les trains.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

A Lyon, il y a des locations de vélos.

Roger GRESSE, Drômois

Il faudrait comprendre que si le doublement de la voie ferrée entre Grenoble et Valence a pris du retard, c'est qu'aujourd'hui, il faut savoir que dans l'arrêté du Ministère des transports, 70 % des crédits du Ministère des transports vont à la route.

Pour revenir au fond du problème, RFF n'existait pas. L'entreprise SNCF a versé 200 milliards de francs. Ces 200 milliards de francs étaient dus à la construction des voies de TGV. Aujourd'hui, RFF n'a pas de financement supplémentaire. C'est pour cela que les retards ne sont pas étonnants puisqu'ils sont obligés de se tourner vers la SNCF pour essayer de financer leur propre dette ; ce qui fait que cela n'a rien changé par rapport à ce qui existait en 1997.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Merci. Peut-être qu'il faudrait rétablir les chiffres sur le pourcentage de financement du Ministère de l'Équipement entre la route, le fer et le fluvial ?

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Il y a d'autres éléments de financement. Il y a l'AFIT, l'Agence pour le Financement de l'Infrastructure de Transport. Là, je réponds au passage à une réclamation du Président du Conseil général qui disait qu'il fallait rétrocéder à la Drôme une partie des produits des contraventions. L'AFIT finance l'électrification de la ligne Valence-Grenoble : il y a un retour à la Drôme.

Quant à dire que l'Etat ne fait rien pour RFF, c'est de l'ordre de 2 milliards d'euros par an ; alors je pense qu'il faut relire le financement.

De la salle

C'est ridicule.

Jean-Didier BLANCHET

Ce n'est pas ridicule. C'est la vérité.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

C'est 24 milliards d'euros.

Jean-Didier BLANCHET

La subvention de l'Etat était de 2 milliards d'euros en 2001.

Jacques SARTRE, Drômois

Jacques Sarre, citoyen. Pour essayer d'être synthétique, contrairement à beaucoup de gens, cette réunion de débat et d'information m'intéressait parce que j'ai entendu que la circulation sur les autoroutes avait un effet sur l'effet de serre, sur la santé, comportait des risques. On ne nous en a pas parlé, mais nous pouvons également parler de son prix car l'énergie va même augmenter de façon importante dans les années qui viennent.

La question que je me pose est « dans ces conditions-là, comment peut-on encore nous parler d'un projet d'autoroute ? »

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur Blanchet ?

Jacques SARTRE

Comment est-ce que vous parlez encore d'un projet d'autoroute ?

Jacques SARTRE

On nous a dit que les moteurs thermiques vont s'améliorer un peu, mais pas beaucoup. J'ai l'impression que nous sommes en face de choix qui ne sont plus des choix en termes de qualité, mais en termes de société. Les réponses ne dépendent plus de l'urbanisme ; si nous n'avons plus besoin de faire quinze kilomètres pour emmener ses enfants à l'école, quinze kilomètres pour aller faire ses courses, cent kilomètres pour aller à l'océan, nous consommerons certainement moins d'énergie que si nous avons des véhicules à basse consommation.

Si nous arrêtons de gérer les transports en flux tendus... ce sont des petites solutions pas chères qui permettraient de grosses économies. Je ne tiens pas à apporter des solutions qui me dépassent. Simplement, j'ai l'impression que l'enjeu ici n'est pas de savoir s'il nous faut ou pas une autoroute ; l'enjeu est de savoir : « quelles alternatives pouvons-nous développer pour que nous puissions nous passer de cette autoroute ? » Je crois que même si nous les avons, nous n'en profiterons pas bien longtemps.

Je suis persuadé que les ressources énergétiques dont nous bénéficions, nos descendants n'en bénéficieront pas. Si j'ai fait la réflexion de tout à l'heure à mon entourage, c'est qu'on nous parle actuellement de prise énergétique. Je suis désolé ; comme je l'ai dit, je ne suis pas un ingénieur pétrolier. Ce sont des choses que j'entends depuis les années 70. En 1970, il y a eu la publication *Principes peak oil*. Nous savons depuis fort longtemps que les ressources énergétiques ne dureront pas. Que l'échéance soit à 2005, 2010, 2020 ou 2050, cela n'a pas d'importance. Nous savons que, de toute façon, à échéance d'une ou deux générations, nous serons obligés de changer nos comportements.

Monsieur, la personne des autoroutes du sud de la France, a dit « je ne pense pas que nous pourrions changer le comportement des conducteurs européens, je ne pense pas que l'opposition et les citoyens de la vallée du Rhône changeront le comportement européen. » Par contre, je crois que le prix de l'énergie les obligera à changer.

Michel BADRE, ministre de l'Ecologie

Ce n'est pas par erreur que c'est le représentant du Ministère de l'Ecologie qui vous répond et pas le représentant du Ministère des transports. Nous nous sommes concertés tous les deux sur la réponse. Nous avons bien dit et écrit dans le dossier support – et nous l'avons rappelé au début de la réunion – que nous ne sommes pas dans un débat de projet. Nous n'avons pas fait un dossier pour savoir s'il fallait ou s'il ne fallait pas doubler l'autoroute à hauteur de Valence. Le débat porte sur la politique des transports à l'échéance de 20 ans.

Je rappelle – et je l'ai déjà dit tout à l'heure – que l'Etat n'était aucunement obligé d'organiser ce débat ; il l'a fait de sa propre initiative.

De la salle

Et le développement durable !

Michel BADRE

Si le projet avait été de doubler l'autoroute à hauteur de Valence, il aurait été obligé de faire ce débat. Donc nous ne sommes pas sur le même sujet. Nous en sommes tous conscients ; ce n'est pas la peine de se faire des procès d'intention les uns et les autres. Nous avons tous des avis ; nous sommes tous concernés personnellement par ce qui va se passer dans l'avenir et nous nous posons tous des questions. Excusez-moi, mais je n'aime pas le terme de développement durable parce que je trouve que c'est une tarte à la crème dans laquelle nous noyons tout. Nous disons tous « nous avons le développement durable et tout va bien. »

Nous sommes là pour faire des choses précises et pour parler de choses précises. Nous avons parlé d'effet de serre. Nous avons parlé de ressources pétrolières. Je crois qu'il n'y a aucune ambiguïté. Tout le monde sait que ce sont des problèmes majeurs et que nous devons les affronter sérieusement. Nous avons dit aujourd'hui – mais pourtant, vous le savez tous – que les problèmes économiques existent aussi et que ce n'est pas du jour au lendemain que nous pouvons dire tout d'un coup que nous allons arrêter de circuler. Le système logistique existe. Le système économique existe. Nous ne les modifierons pas demain.

C'est bien pour cela que nous avons soumis un dossier qui porte sur la politique des transports, qui ne porte pas sur le doublement de l'A7 à Valence. C'est pour cela aussi qu'il y a toute une famille de mesures qui s'appellent « les changements de comportement » dans laquelle nous disons par exemple que nous proposons et que nous mettons en débat une hausse des prix des carburants. Quand nous disons une hausse des prix du carburant – c'était la réunion à Lyon le jour où nous avons parlé de cela –, un expert a dit très précisément « il ne s'agit pas d'augmenter le prix de l'essence de 10 %, cela ne changera rien, nous le savons très bien. » Il a dit – je cite ses chiffres – que pour lui, le bon niveau serait de passer à environ trois euros par litre au lieu de un et quelques selon le type de carburant. Il a dit aussi que cela ne pouvait pas se faire du jour au lendemain parce qu'il y a des problèmes de transition.

Je lis le document qui a été fait par l'atelier citoyen et qui est sorti il y a deux jours. Dans ce document, il est assez frappant de voir qu'ils ont repris beaucoup de choses et que ce point-là est occulté parce que les gens n'aiment pas qu'on dise « tiens, il faudrait augmenter le prix des carburants et l'augmenter très fort. » Nous savons tous aussi que dans le développement durable, il

y a un aspect social. Si demain, nous passons le litre de carburant à trois euros, qui va en souffrir le plus ? Ce sont qui habitent loin en banlieue, ce n'est pas moi qui habite dans le centre de Paris et qui roule en vélo parce que je peux me le permettre et que j'ai des sous pour le faire. Celui qui habite à trente kilomètres en banlieue et si, du jour au lendemain, on lui porte l'essence à trois euros par litre, il sera très sévèrement pénalisé et du jour au lendemain.

C'est bien pour cela que nous ne pouvons pas nous permettre de lancer des affirmations en l'air dès lors que nous avons un minimum de sens des responsabilités. C'est aussi le sens des responsabilités – nous en sommes tous convaincus – de dire que l'effet de serre dépend de la source pétrolière ; nous ne pouvons pas passer à côté. Mais il me semble que c'est nous qui l'avons soulevé sur la table. Nous ne sommes pas les premiers. Beaucoup de gens l'ont fait aussi, mais nous n'avons pas attendu longtemps pour le faire.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Monsieur, voulez-vous réagir ? Encore deux interventions seulement !

Jacques SARTRE

Cela va être très court. Juste une question : vue la façon dont ont été conduits les exposés, nous avons l'impression que l'on veut nous faire dire que nous ne voulons pas d'autoroute. C'était prévisible. Or, la question que je me pose est « est-ce que l'Etat a besoin que les citoyens disent qu'ils ne veulent pas d'autoroute pour les mettre en face de leurs responsabilités ou pour résister à des pressions qui dépassent le niveau de l'Etat, le niveau européen ? » Je n'en sais rien. Pourquoi ? Est-ce que vous, les citoyens, vous voulez provoquer une prise de conscience parmi les citoyens ou bien est-ce qu'il y a simplement des enjeux européens ? J'ai cru comprendre que nous ne pouvions pas nous opposer au transit de certaines marchandises. Est-ce qu'il faut une opposition des citoyens pour aider l'Etat français à résister à la législation européenne sur le transport des marchandises ?

Jean-Didier BLANCHET, ministre des Transports

Il y a des cas – je pense à la Suisse – où nous avons des choses un peu analogues. Des citoyens ont décidé par référendum qu'ils ne voulaient pas que les camions qui traversent la Suisse soient plus de 650 000. Il s'en est suivi la politique sur les transports qui a consisté à créer la taxe sur la circulation des poids lourds.

Dans le même temps, la Suisse négociait avec l'Europe les conditions commerciales lui permettant de suivre l'ensemble des dispositions européennes et l'Europe l'a obligé à laisser passer quand même ces camions à des prix comparables à des prix limités. Autrement dit, il y a eu une négociation. Donc, ceci est compatible.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

La Suisse n'est pas dans l'Europe.

Jean-Didier BLANCHET

Elle n'est pas dans l'Europe, mais elle a négocié des conditions qui rentraient dans ce cadre. Avec cela, il y a des exemples où des pays sortent des contrats de cette sorte. C'est sûr qu'à l'intérieur de l'Europe, le BA-ba du côté de l'Europe est la libre circulation des personnes, des biens et des services. Par conséquent, il est vrai qu'il n'y aucune possibilité d'empêcher un quelconque Espagnol ou Polonais de passer. Donc, il faut prendre des mesures pour limiter – là, nous retombons dans le dossier – la circulation des poids lourds, les reporter sur les trains. C'est une idée que nous avons exprimée avec le report modal.

Il est vrai que les traités de l'Union européenne ne font aucune discrimination vis-à-vis des transporteurs. Un transporteur espagnol va vouloir passer sur l'autoroute.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Deux interventions encore.

Jean-Charles KOHLAAS, Conseiller régional Rhône-Alpes

Je viens du Rhône. Un complément de ce qu'a dit ma collègue tout à l'heure, le Conseil régional délibèrera le 18 mai entre 11 heures et 13 heures. Quand ce sont des séances publiques, je vous invite à réserver vos places pour écouter ces débats et y participer.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Et le soir même, il y aura l'audition publique à Lyon où le Conseil régional viendra présenter sa délibération.

Jean-Charles KOHLAAS

Un petit mot quand même parce que je ne peux pas ne pas réagir aux propos de Monsieur Blanchet sur le contrat de plan. Donc il faut savoir que l'Etat s'est largement désengagé du contrat de plan de la région. Aujourd'hui, on nous dit que le contrat de plan qui devait être réalisé en 2006 le sera en 2013. Lorsqu'il y a des infrastructures de transport ferroviaire – il y en avait un certain nombre, il n'y avait pas que le sillon alpin –, l'Etat ne finance plus que le sillon alpin. Dans le sillon alpin, il y a 60 millions d'euros de l'Etat et 260 millions d'euros de la région.

Je veux juste faire une intervention parce que beaucoup de choses ont été dites sur la relocalisation, sur la décroissance, et qui me semblent être très intéressantes. Nous avons vu l'impact des trafics sur la santé globalement, que cela soit la pollution, les accidents ; tout cela a un coût. J'ai pris un chiffre tout bête : 13 millions de journées d'arrêt de travail liées directement à la pollution représentent un milliard d'euros, juste pour les journées d'arrêt de travail. Si nous rajoutons les coûts de soin, les coûts d'hospitalisation, si nous arrivions à faire la somme de tous ces coûts externes, je pense que nous dépasserions la centaine de millions d'euros.

Pour répondre à la réponse un peu simpliste qui nous a été dite il y a moins de cinq minutes par Monsieur Blanchet et Monsieur Badré – je suis vraiment surpris des suites –, ces sous sont actuellement payés par les citoyens, par les impôts. Le coût d'un service est payé par les impôts.

De la salle

Et la Sécu ?

Jean-Charles KOHLAAS

Tout cela doit être payé par les pollueurs, par les responsables ; c'est la loi ! La libre circulation existe, mais la libre circulation au réel coût. A partir du moment où nous reporterons les vrais coûts des transports routiers sur les transports routiers, je pense que, contrairement à ce que dit Monsieur Blanchet, nous aurons une demande de mobilité non plus croissante, mais vraiment décroissante. Les consommateurs – nous sommes tous des gens en déplacement –, nous payons bien sûr trop faiblement nos coûts de déplacement et nous les repayons derrière par nos impôts. Si nous diminuons cette part pour la réinvestir sur autre chose et que nous payons les frais de déplacement à leur juste coût, nous rééquilibrerions les vrais déplacements, ceux qui sont nécessaires et utiles.

Gérard PERRIER

Je voudrais juste poser une question au représentant dl'ASF. Auparavant, j'aimerais donner un élément de droit européen à la question qui a été posée tout à l'heure. Il existe une interdiction des poids lourds du samedi à 22 heures au dimanche à 22 heures sur les autoroutes en France. C'est une disposition qui contrevient complètement au libre accès des pays et des entreprises aux infrastructures de transport. Comment a-t-elle pu être mise en place ?

C'est une mesure de la sécurité routière que la France a imposé à l'Union européenne. Comment cela a-t-il été fait ? Très simplement, nous pouvons effectivement déroger à ce principe de libre circulation pour l'accès aux infrastructures de transport à condition que les mesures prises soient proportionnées au but à atteindre, que les buts à atteindre soient des objectifs européens. En l'occurrence, il s'agit de la mesure pour l'interdiction des poids lourds.

Nous pourrions interdire aussi les poids lourds à certaines heures de la nuit. Nous pourrions faire d'autres interdictions qui permettraient à l'ASF d'entretenir ce réseau sans faire passer l'autoroute à deux voies. C'est donc aussi la question que je voulais poser au représentant de l'ASF « est-ce que cela fait aussi partie des objectifs d'ASF, comme de tous les institutionnels que nous avons vus à la tribune, de diviser par quatre les émissions de CO2 sur son domaine routier ?

Martin VIAL, ASF

C'est une bonne question. Pour les émissions de gaz à effet de serre, je vais vous citer un exemple : nous avons mis en place la régulation de trafic cet été. Nous avons économisé 250 000 heures de bouchon par kilomètre de bouchon. Avec ces simples mesures, nous avons économisé de l'ordre de 210 000 litres de carburant et cela représente en gros 500 tonnes de CO₂.

Il ne suffit pas de le dire, il faut le faire aussi. Mais nous essayons à chaque fois, par les initiatives que nous pouvons prendre, d'avancer aussi. Mais nous ne pouvons pas avoir d'objectif de limitation de quoi que ce soit dans la mesure où nous sommes obligés d'accepter tout ce qui se passe sur les autoroutes.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Mais c'est quand même l'Etat qui a un objectif de facteur quatre sur cinq ans. Donc nous voyons que tout le monde fait partie de l'Etat. Chaque acteur doit être responsable par rapport à cela. Merci, Mesdames et Messieurs, d'avoir été patients jusqu'à 21 heures 30. Vous étiez plus de 220. Je rappelle que le 9 juin, il y a une réunion territoriale à Montélimar et le 5 juillet à Valence. Dans les réunions territoriales, c'est vous qui avez les deux tiers de la parole. C'est la salle qui aura la parole pendant ces soirées. Merci et bon retour !

Index

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe exacte des noms suivants :

Jean-Jacques Hérand.....	41
Jean-Pierre CAMBIARD.....	26
Jean-Yves BARNET.....	10
Principes peak oil.....	55