

LES AMIS DE LA TERRE

POLLUTION DE L'AIR, GAZ A EFFET DE SERRE ET SANTE PUBLIQUE : L'IMPACT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



> CONTACT

Les Amis de la Terre
Association Loi 1901,
créée en 1976. Numéro 970
4 quai Mounier - 38000 Grenoble
E mail : isere@amisdelaterre.org
Tél : 04.56.00.33.86

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission particulière
du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron

- **D**epuis près de 30 ans la liaison entre Grenoble et Sisteron fait parler d'elle !
- Depuis le 7 juin dernier, un Débat Public nous permet enfin de nous arrêter sur les véritables enjeux de ce projet : Que souhaitons-nous réellement ? À quel prix (au sens propre comme au sens figuré du terme) ? Quel héritage lèguerons-nous aux générations futures ?
- Ces questions ont une résonance toute particulière s'agissant de l'agglomération grenobloise. Des pics de pollution dus au trafic automobile, et malheureusement de plus en plus réguliers, poussent les habitants à revoir leurs habitudes de déplacement. Une politique de développement des transports en commun a été mise en place par la Métro : deux lignes de tram sont actuellement en circulation et une troisième verra prochainement le jour, de nouveaux itinéraires cyclables ont été mis en place et un service de location de vélos urbains permet désormais aux grenoblois de se déplacer en centre ville rapidement en laissant leur voiture au garage. Ces efforts, destinés à améliorer la qualité de l'air sur l'agglomération, risqueraient d'être anéantis par la construction d'une infrastructure de type autoroutière.
- Les effets de la pollution atmosphérique se font sentir chaque jour. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Grenoble rassemble un certain nombre de données relatives à la nature des principaux polluants dus à la circulation automobile dans l'agglomération.
- On constate que leur concentration est particulièrement élevée aux abords des principaux axes de circulation (A48, A41, rocade Sud, A51).
- En outre, ces polluants ont de sérieux impacts sanitaires (asthme, morts prématurées...)
- Enfin, rappelons que la France s'est engagée, lors des accords de Kyoto, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. La création de nouvelles autoroutes est en parfaite contradiction avec ces objectifs. Sur ce point, les Amis de la Terre rejoignent l'analyse de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) et présente les citations rassemblées par cette fédération.
- Parallèlement à cela, chacun sait que les réserves de pétrole s'amenuisent. Les prévisions les plus optimistes estiment qu'elles pourraient continuer à nous fournir jusqu'en 2030. Mais que se passera-t-il après cette date ?

> Les polluants dans l'agglomération grenobloise

Dans la zone du PPA de Grenoble, la circulation routière est à l'origine des principaux polluants suivants (en %) :

- > 78% des oxydes d'azote
- > 65% des monoxydes de carbone
- > 33% des composés organiques volatils non méthaniques
- > 22% des particules en suspension
- > 8% des dioxydes de soufre

a Evolution des polluants liés au trafic automobile.

La comparaison entre les concentrations de polluants de l'agglomération grenobloise (mesurées par l'ASCOPARG) et l'évolution des émissions nationales conduit au constat suivant :

- > stagnation de dioxyde d'azote à Grenoble, alors que la tendance nationale est à la baisse régulière depuis 1991 (PPA p.38)
- > stagnation des particules fines à Grenoble, alors que la tendance nationale est à la baisse nette depuis 1999
- > augmentation de l'ozone à Grenoble, alors que la tendance nationale est à une baisse régulière depuis 1991

En résumé, pour des raisons géographique (effet de cuvette) et climatologie (ensoleillement, régime de vents) l'état de la qualité de l'air sur l'agglomération grenobloise ne s'améliore pas, en particulier concernant les polluants ayant un impact sur la santé publique.

b Impacts sur la santé publique.

Les conséquences sanitaires dues à la pollution atmosphérique sur Grenoble sont nombreuses et bien souvent sous estimées par les populations. Pourtant, le tableau clinique est large !

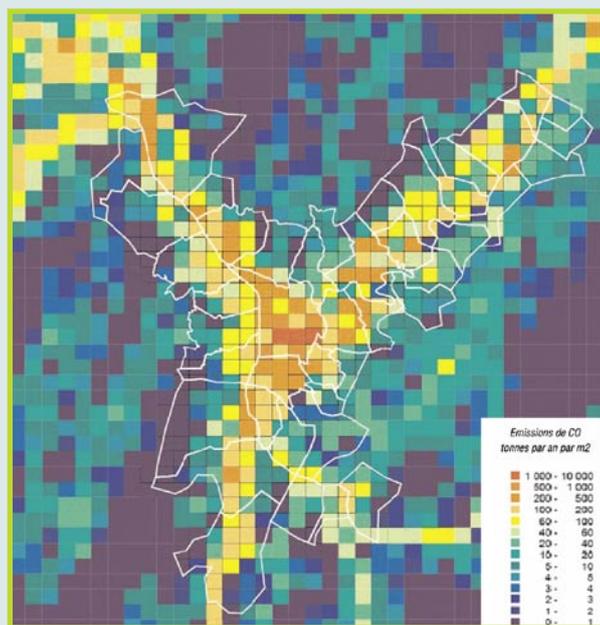
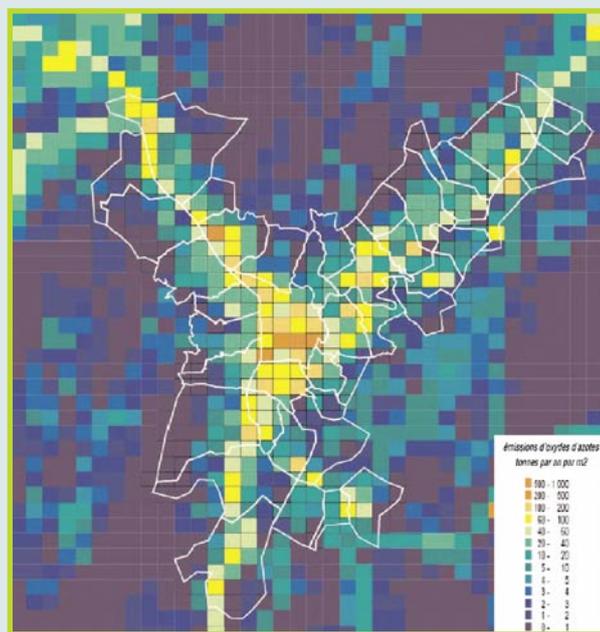
- > **À court terme**, des augmentations quotidiennes des concentrations de polluants peuvent entraîner en quelques jours l'apparition de différents symptô-

mes, des hospitalisations et des décès anticipés.

[CF pages 21-22 du document PPA], études de référence : Evaluation de l'Impact sanitaire réalisé en 2005 par le CIRE Rhône-Alpes (cellule interrégionale d'épidémiologie).

- > **A long terme**, une exposition cumulative à des niveaux moyens de pollution atmosphérique pendant plusieurs années peut conduire à des affections chroniques, à des cancers et à des décès prématurés.

> Ces impacts se traduisent dans les faits par une surmortalité de 67 personnes par an à court terme et de 155 personnes par an à long terme [EIS du PPA, mars 2005]. Les coûts induits (hospitalisation, soins, arrêts de travail) sont de 150 euros par habitant et par an. En outre, les souffrances et conséquences négatives pour la vie personnelle et sociale n'étant pas quantifiables, elles ne peuvent être prises en compte dans ces estimations. Les impacts sur l'environnement et le patrimoine sont importants [PPA, page 23], mais ils sont encore plus difficiles à évaluer dans le moyen et long terme.



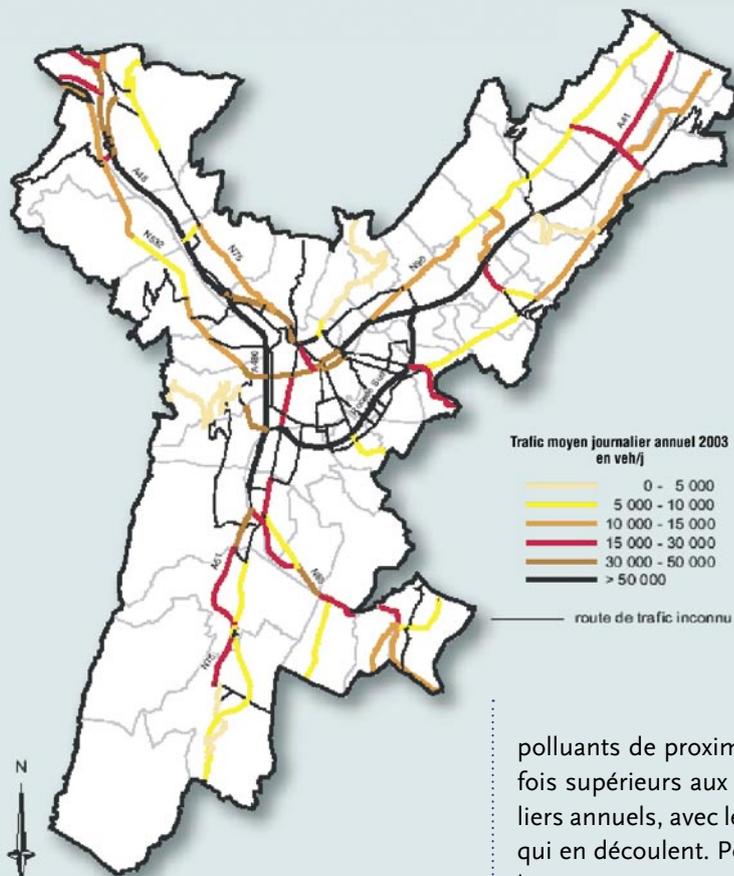
Emissions totales de NOx et CO annuelles (en tonnes par km²) dans la zone PPA (Etat des Lieux du PPA de Grenoble, Préfecture de l'Isère, 15 février 2005)

C Impacts d'une nouvelle infrastructure autoroutière.

Si l'A51 était réalisée, avec la fonctionnalité que certains de ses promoteurs lui ont assignée dès l'origine (rabattre une partie du trafic routier issu de l'Europe du nord-est et doubler l'axe de la vallée du Rhône) on peut estimer que ce trafic de transit augmenterait de 5 à 10% le trafic global de l'agglomération. Or cette augmentation, même relativement modeste, aurait un impact important sur la teneur en polluants de l'air de l'agglomération car :

➤ 5 à 10% d'augmentation du trafic doubleraient le nombre de jours durant lesquels les normes conseillées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), en matière de pollution atmosphérique, seraient dépassées.

➤ Le trafic induit serait très inégalement réparti sur les périodes de l'année, et comme aujourd'hui, les pics de circulation se situeraient très probablement pendant la période estivale (avec une formation maximale d'ozone) et pendant les périodes hivernales (durant lesquels les températures négatives piègent les oxydes d'azote et monoxydes de carbone) à l'occasion des vacances de février.



les principales sources d'émissions liées au trafic (Etat des Lieux du PPA de Grenoble, Préfecture de l'Isère, 15 février 2005)

➤ À Grenoble, 12% de la population habite dans une bande de 50 mètres autour d'axes routiers au trafic intense

(supérieur à 10 000 véhicules par jour), soit environ 19 000 habitants concernés (données ASCOPARG / INSEE 1999) et beaucoup plus si l'on prend en compte l'ensemble de l'agglomération. Or ces

polluants de proximité sont deux à cinq fois supérieurs aux taux moyens journaliers annuels, avec les impacts sanitaires qui en découlent. Pour mémoire, rappelons que cette exposition à la pollution de proximité est socialement la plus inégalitaire qui soit : sont majoritairement exposées les populations dont le choix du logement est le plus souvent imposé pour des raisons économiques, populations qui disposent, en outre, du plus petit nombre d'automobiles !

> Les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique

En France, le secteur des transports dépend à 95% du pétrole et il émet 27% des gaz à effet de serre, devant l'industrie (21%), le bâtiment (18%) et l'agriculture (18%). Cette dépendance énergétique et le risque climatique qui en découle fragilisent notre avenir. Plusieurs voix se sont déjà élevées afin de tirer la sonnette d'alarme. Ces avertissements deviennent de plus en plus difficiles à ignorer. En voici quelques exemples :

Claude Mandil, directeur de l'Agence Internationale de l'Energie : "la priorité des priorités, c'est l'économie d'énergie dans l'habitat, l'industrie, dans les transports plus encore, d'autant que cela contribue à la détente des prix de l'énergie, donc à la sécurité énergétique, à la compétitivité économique et au bien-être".

Benjamin Dessus, président de Global Chance, association de scientifiques

concernés par l'environnement : "75% de l'énergie consommée l'est dans l'habitat (40%) et le transport (35%) contre 25% dans l'agriculture et l'industrie. Il faut agir dès à présent sur les choix d'infrastructures qui conditionnent les modes de consommation et de vie pour les cent ans à venir".

Dominique Dron, alors présidente de la MIES : "en 2025, la dépendance énergétique de l'Europe sera de 90% pour le

pétrole. Il faut réduire cette vulnérabilité. La différence entre le XXème et le XXIème siècle, c'est la fin du pétrole pas cher et abondant. Il n'est pas réaliste de compter sur la seule évolution technique des véhicules pour résoudre le problème climatique. Si on n'agit pas suffisamment vite, les phénomènes météorologiques catastrophiques se multiplieront".



...

Les académies des sciences des pays du G8 : *“le changement climatique est une réalité, il s'agit d'en limiter les effets”*.

L'Observatoire National du Réchauffement Climatique vient de rappeler les *“conséquences colossales qu'aura l'effet de serre”*.

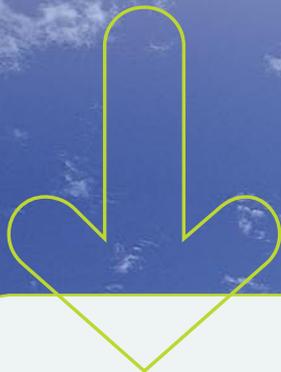
Serge Lepeltier, ancien ministre de l'Ecologie : *“il faut anticiper, mettre fin à la société du tout-pétrole et prendre dès*

aujourd'hui les mesures qui empêcheront l'irréparable”.

Jacques Chirac : *“nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur notre planète et aussi, probablement, la dernière génération en mesure d'empêcher l'irréversible”*.

Jean-Pierre Raffarin : *“il faudrait limiter les émissions de gaz à effet de serre d'un facteur 4 en 2050 dans les pays industriali-*

sés par rapport à la situation présente (-3% par an)”. Mais comment y parvenir si on multiplie les autoroutes ?



CONCLUSION

Du fait des conditions naturelles spécifiques du site de Grenoble, des tendances lourdes de la teneur en polluants de l'air de l'agglomération, des impacts sanitaires préoccupants de ces polluants et des perspectives d'augmentation de la circulation intense en périurbain :

La réalisation d'une liaison Grenoble/Sisteron de type lourde (autoroute/voie rapide 2x2) aurait des conséquences très négatives pour la santé de la population de l'agglomération grenobloise et apporte-

rait une contribution non négligeable au réchauffement climatique.

D'une façon plus globale, consacrer de tels investissements à la réalisation d'une infrastructure opérationnelle en 2020 dans le contexte mondial du réchauffement climatique et de la raréfaction drastique annoncée des ressources pétrolières serait inconséquent! Aujourd'hui, l'urgence est d'investir dans des moyens de transports collectifs.

Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron
Directeur de publication : Daniel Ruez
Réalisation graphique : ALYEN
Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraini
Impression : SPOT Marseille - ISSN : en cours

Pour permettre les échanges d'arguments, la commission particulière publie des libres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la commission particulière :

Maison de l'entreprise - 11, allée des Genêts - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance
04200 Sisteron - Tél. : 04 92 33 18 25 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>
Adresse courriel : contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org

