



Association de Mesure de la Pollution
Atmosphérique de Saint-Etienne et
du département de la Loire

Membre de la Fédération **Atmo**

Saint-Etienne, le 12 juillet 2006

Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la CPDP VRAL
26 boulevard Saint Roch
84000 AVIGNON

Nos réf. : FG/NL-06.191

Objet : contribution écrite dans le cadre du débat public sur la politique des transports VRAL

Monsieur le Président,

Les AASQA¹ sont les organismes agréés par l'Etat, sur leurs territoires de compétence respectifs, pour la mise en œuvre de la surveillance de la qualité de l'air. Ces structures pluri-partites exercent une mission de service public dans le cadre du code de l'Environnement et disposent d'une compétence pour toutes les questions relatives à la pollution de l'air.

L'ensemble des informations et documents disponibles sur nos sites Internet² témoignent de la diversité et de la complexité des missions qui nous sont demandées, fondées sur des partenariats locaux comme nationaux (missions PPA, PDU, PRSE, Agenda 21, Plans Climats).

La question environnementale est au centre des préoccupations des populations concernées par la zone d'étude « Vallée du Rhône et Arc Languedocien », et les autorités sont soucieuses des conséquences des aménagements d'infrastructures, sur la santé publique comme sur le changement climatique. Le débat, auquel nous avons participé en différents lieux, l'a mis en évidence.

Je joins cette missive à celles d'autres présidents de la fédération ATMO concernés, pour attirer l'attention de la Commission sur deux points essentiels :

- La zone concernée souffre d'une sensibilité particulière à des polluants tels que l'ozone et nos régions font régulièrement l'actualité médiatique à cet égard en période estivale. Les émissions issues du transport ne sont pas étrangères à ces phénomènes. De plus, les niveaux de pollution trouvés dans les bandes de « proximité trafic » entraînent l'obligation réglementaire de mise en place de plans d'actions locaux, totalement inopérants dans certains secteurs sans une diminution forte des impacts du transit.

Il convient dans ces conditions de considérer les paramètres d'évaluation environnementaux en amont des choix, et ne pas se contenter de traiter ces impacts comme des effets collatéraux soumis à des mesures compensatoires. En effet, le niveau d'acceptation des populations aux nuisances a considérablement régressé, et les constats techniques aujourd'hui connus de tous les acteurs dans notre domaine ne peuvent qu'alourdir des dossiers juridiques dans lesquels ces critères auraient été négligés.

¹ Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA)

² www.atmo-rhonealpes.org / www.atmofrance.org

▪ Enfin, il semble essentiel d'évaluer l'impact des projets dans leur globalité, indépendamment des études d'évaluation environnementales précises réalisées tranche par tranche. Des outils scientifiques d'aide à la décision pour évaluer différents scénarii sont aujourd'hui disponibles, notamment dans nos structures. Leur mise en œuvre demande du temps et des moyens, ce qui suppose une véritable stratégie prospective, en partenariat avec les différentes autorités responsables des projets.

Nous vous remercions de faire état dans votre rapport de synthèse de ces préoccupations des AASQA et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veillez croire, Monsieur le Président, à l'assurance de toute ma considération.



Françoise GROSSETETE
Députée européen
Présidente d'AMPASEL