



Secrétariat Permanent pour la Prévention des
Pollutions et des risques dans la région grenobloise

**Commission Aménagement du territoire et économie
durables**
**Groupe de travail sur les transports de matières
dangereuses -TMD**
Réunion du 27 septembre 2011

Compte-rendu

Présents :

Elus/Collectivités :

Bernard LE RISBE (Association des Maires de l'Isère), Antoine DAOUDAL (Métro/SMTC), Cyril LOUSTAU (EPSCOT)

Acteurs économiques :

Raymond JODER (AREA), Marc MOUNIER-VEHIER (MEDEF/Eurotungstene), Michel DUPARC (Perstorp)

Associations/experts :

François GIANNOCCARO (IRMa), Murielle PEZET-KUHN (AURG),

Représentants des salariés

Etat/administration :

Jean-Luc COGNE (DDT38), Commandant Arnaud ANSELLE (SDIS38), Gérard BERNE (DREAL-DDGP/SPIRAL), Jean-Pierre FORAY (DREAL – UT38), Lise TORQUET (DREAL-UT38/SPPPY)

Excusés :

Jocelyne RODRON (CHSCT Perstorp)

Grégory TERLIN (Conseil Général)

1. Présentation des travaux et du retour d'expérience du SPIRAL – Gérard BERNE
(Voir diaporama ci-joint)

Gérard BERNE présente les travaux du SPIRAL en matière de TMD, qui est le seul, à ce jour, à avoir produit un plan de circulation d'agglomération en France ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

La création du groupe de réflexion a fait suite au constat de la présence de nombreux camions dans le centre-ville de Lyon.

Un groupe de travail a été constitué dès 1991, sous la houlette d'un élu du Grand Lyon très impliqué sur les TMD, avec une forte présence des organismes professionnels (transporteurs, chargeurs) et des services de sécurité routière.

Avant d'aboutir au plan de circulation à proprement parler, le groupe a travaillé à l'élaboration d'un livre blanc faisant l'état des lieux de trois principaux modes de transport de matières dangereuses : la route, le rail et les voies d'eau.

Le livre blanc a abouti notamment à l'implantation de 3 stations de lavage de citernes dans l'agglomération, à l'interdiction du transport de matières dangereuses dans les tunnels routiers et à l'encouragement du transport combiné multimodal.

Une actualisation de ce livre blanc est prévue pour 2012 avec la prise en compte des canalisations.

Pour l'élaboration du plan de circulation, les travaux ont débuté sur la base d'une enquête « cordon » réalisée par la DDE en 1989. Des premiers schémas de transit, partiels, avaient été établis.

Le groupe de travail a ensuite réuni l'ensemble des services de sécurité (CRS, polices, gendarmerie,...). Une large concertation et des investigations de terrain ont permis d'identifier les points noirs et les problématiques locales.

A l'issue des travaux, un arrêté préfectoral a été signé le 7 décembre 2000, précisant que le plan de circulation ne deviendrait applicable que lorsque la signalétique serait en place (ce qui a représenté un coût de 3,5 millions de francs, pris en charge par 6 financeurs (l'État, le Grand Lyon, le conseil général du Rhône et les 3 sociétés autoroutières).

Deux cartes ont été diffusées : la carte relative au transit (distribuée pendant 2 semaines aux péages), et la carte relative à la desserte interne, indiquant les stations services et les stations de lavage à utiliser préférentiellement.

Les recommandations qui peuvent être formulées à l'issue de ces travaux sont :

- identifier les vrais problèmes et chercher à répondre aux attentes locales (y compris celles de la population),
- trouver un portage local fort, à la fois politique et technique,
- s'appuyer sur les services de sécurité qui ont une visibilité « terrain » des problèmes,
- rester pragmatique : ne pas chercher à faire trop complexe, éviter les études de flux trop exhaustives,
- communiquer,
- faire vivre le plan.

Arnaud ANSELLE demande pourquoi de tels travaux n'ont pas fonctionné ailleurs.

Gérard BERNE indique que très souvent, les travaux se sont arrêtés à l'étude des flux, parfois trop complexe, et que la difficulté consiste ensuite à faire adhérer certains élus à la démarche.

C'est pourquoi il est nécessaire, dès le départ, de commencer le travail au sein d'un groupe collégial et pluridisciplinaire, et de mettre en place une forte et large concertation sur le sujet dès le début des réflexions.

Il précise que le premier projet a été fortement modifié par certaines mairies.

Bernard LE RISBE indique qu'il lui semble important de réunir les industriels et les transporteurs routiers (notamment la FNTR) afin d'obtenir des accords volontaires.

Il évoque la question du stationnement autour des restaurants routiers et rappelle qu'il s'agit désormais d'un transport très international, avec des chauffeurs qui ne parlent et ne comprennent pas nécessairement le français, et qui se réfèrent à leur système GPS pour circuler. L'utilisation désormais massive de ces dispositifs qui ignorent les réglementations locales, risque de poser problème.

François GIANNOCARO souhaite revenir sur l'historique et le contexte de l'agglomération grenobloise.

Quelques approches empiriques ont été tentées par le biais d'études simples et pragmatiques mais ces premières expériences ont mis en évidence la difficulté de mobiliser certains acteurs. En 2005, quelques lignes concernant le TMD ont été intégrées au PDU.

Aujourd'hui, les collectivités sont demandeuses d'informations. Les exploitants d'installations fixes sont d'accord pour se mobiliser.

L'enjeu consiste donc à mobiliser les transporteurs et les élus sur ces questions.

Il ajoute que la question est posée d'intégrer les nouvelles technologies dans le dispositif, avec la mise en place de systèmes types « tour de contrôle » appliqués aux camions, dont la mise en application est en cours de discussion dans l'agglomération lyonnaise, à travers le projet de recherche « Geofencing MD » du pôle de compétitivité Lyon Urban Trucks and Bus (LUTB).

Murielle PEZET-KUHN suggère que les cartes soient diffusées à l'IGN et aux concepteurs de systèmes GPS.

Marc MOUNIER-VEHIER souhaite connaître les retours en termes de résultats chiffrés de la mise en œuvre des travaux du SPIRAL.

Gérard BERNE indique qu'une telle analyse n'a pas été conduite mais que les retours se font plutôt sur le ressenti.

Arnaud ANSELLE demande si des zones de stationnement ont été définies, notamment pour les camions qui attendent les horaires autorisés à la circulation.

Gérard BERNE indique qu'en l'occurrence, c'est la raffinerie qui a dû modifier ses horaires de chargement (ce qui a nécessité des discussions avec les syndicats) et qu'une aire de stationnement a été créée à Communay. Le cahier des charges avait été élaboré par le SPIRAL.

Un des participants signale également qu'une aire de stationnement logistique est en projet à St Quentin Fallavier.

Murielle PEZET-KUHN souhaite que lui soit précisée la zone de compétence du SPIRAL. Il s'agit de l'ensemble du département du Rhône, ainsi qu'une portion du territoire de l'Ain.

2. Tour de table des attentes et des problématiques identifiées – Recensement des études et travaux disponibles

François GIANNOCCARO évoque le manque de données et notamment le besoin d'une cartographie globale permettant de représenter les flux de circulation. Il pose la question du porter à connaissance aux collectivités et des impacts en termes de politique d'aménagement.

Gérard BERNE indique qu'en effet, un plan de cohérence est nécessaire et qu'un des premiers axes de travail peut être le recensement des arrêtés municipaux réglementant actuellement la circulation des matières dangereuses.

Jean-Luc COGNE indique qu'à sa connaissance, dans l'agglomération, seules Grenoble et Pont de Claix ont pris des arrêtés d'interdiction.

Jean-Pierre FORAY ajoute qu'en premier lieu, la définition d'un périmètre de travail est nécessaire. Le périmètre de l'agglomération semble trop restreint et celui du schéma de cohérence territoriale trop grand. Il propose de cibler la réflexion entre les péages de Voreppe sur l'A48, Brignoud/Crolles sur l'A41, et jusqu'à Vizille au sud. Il souhaite que soient étudiés les trois modes de transport suivants : route, voie ferrée et canalisations.

Michel DUPARC confirme qu'un travail est nécessaire sur la question du transport par voie ferrée afin d'identifier des pistes d'amélioration. En effet, en raison des contraintes fortes qui pèsent sur ce mode de

transport, une partie importante des flux est actuellement transférée sur les routes.

Antoine DAOUDAL expose les travaux d'identification des flux de marchandises actuellement en cours dans le cadre de la révision du PDU.

Il indique qu'une enquête cordon a été réalisée l'année dernière par le conseil général sur les flux de circulation. De nombreuses données chiffrées ont pu être exploitées. Il ressort que le TMD représente entre 3 et 5% des flux.

Les marchandises en général représentent en moyenne 8% du trafic.

Une enquête menée en complément par le SMTC montre que le trafic se répartit comme suit : 25% des camions sont en transit, 25% sont destinés à la desserte interne et 50% représentent les échanges.

Des cartes d'origine et de destination ont pu être établies.

Il apparaît en outre que 2/3 des camions qui transitent par le péage de Voreppe se rendent dans le périmètre de La Métro.

Des entretiens sont également conduits avec une vingtaine de transporteurs et les entreprises génératrices de flux.

Une restitution de ces travaux sera effectuée le 10 octobre. Le périmètre des travaux du SMTC est limité à l'agglomération.

Antoine DAOUDAL évoque en conclusion le manque de portage politique de cette question. Actuellement, rien n'est prévu sur ce volet dans le PDU.

Murielle PEZET-KUHN propose que M. DAOUDAL transmette aux membres du groupe de travail la grille servant à conduire les entretiens.

François GIANNOCCARO insiste sur la nécessité de connaître la nature des flux et d'aller vers un état des lieux consolidé. Une cartographie des points noirs serait également nécessaire.

Arnaud ANSELLE indique qu'il n'existe pas de telle carte mais qu'il serait toutefois très intéressant de connaître les itinéraires principaux et la typologie des produits transportés afin de pouvoir adapter la réponse opérationnelle.

Concernant les itinéraires de délestage, des données sont disponibles dans les différents services compétents en matière de routes mais il n'y a pas de distinction sur les produits transportés.

Concernant l'accidentologie, la base de données du BARPI¹ pourra utilement être consultée.

Gérard BERNE indique que la réalisation d'une enquête terrain permettrait de cerner au mieux les problématiques de l'agglomération grenobloise, le ressenti et les attentes des différents acteurs impliqués dans ce domaine, mais aussi de la population.

Murielle PEZET-KUHN propose d'élargir la composition du groupe de travail, et souhaite recueillir le point de vue des industriels.

Marc MOUNIER-VEHIER indique que les industriels ont besoin de flux, ou alors doivent disposer de stocks et de fabrications sur place. La viabilité de leurs activités est donc très liée aux capacités de circulation des matières dangereuses.

3. Poursuite des travaux

Il est retenu d'élargir la composition du groupe de travail. A cette fin, il conviendra de solliciter les organismes suivants :

- la direction des routes Centre-Est
- le service du contrôle des transports terrestres de la DREAL
- les services compétents du conseil général
- les syndicats de transporteurs : UNOSTRA, TLF, FNTR
- des entreprises qui transportent les matières dangereuses pour le compte des industriels (premiers noms à fournir par MM. DUPARC et MOUNIER-VEHIER)
- des représentants associatifs, M. VANONI (commissaire enquêteur qui avait interpellé M. le préfet

1 Bureau d'Analyse des Risques et des Pollutions Industrielles

- sur la sécurisation de l'A480 au niveau d'Eurotungstene suite à l'accident du 8 avril 2009 sur l'A49)
- la SNCF
 - les services de sécurité (polices, gendarmerie, CRS...)
 - les syndicats de chauffeurs routiers
 - la CCI (invitée à cette réunion)
 - un ou des élus porteurs

Il est proposé de réunir le groupe de travail élargi le **jeudi 8 décembre 2011 à 9h30 à la DREAL à Grenoble**.

Les résultats de l'enquête cordon et des travaux du SMTC pourraient être présentés lors de cette réunion.

Par ailleurs, Lise TORQUET propose, pour la suite des travaux, d'organiser le travail en deux volets :

- Consolidation des données afin d'avoir une vision globale des flux de matières dangereuses transitant par les différents modes de transport, et des points noirs. Ces travaux pourraient être conduits par un stagiaire et serviraient de base à l'établissement d'un livre blanc sur les TMD dans la région grenobloise.
- Réalisation, par un organisme indépendant, d'une enquête sur le ressenti et les attentes de la population et des acteurs clés sur la question des TMD dans la région grenobloise. Cette enquête serait réalisée en complément de celle menée par le SMTC qui porte sur l'ensemble des marchandises et permettrait d'avoir une vision plus précise des problèmes qui se posent réellement sur le territoire.

Ces propositions seront présentées aux membres de la commission plénière qui se réunira pour la première fois le jeudi 15 décembre 2011 à 16h à la préfecture de l'Isère (*NB : date modifiée après la réunion, initialement prévue le 21 novembre*).