

Programme A7-A9 Mobilité durable

Groupe de travail thématique **« environnement – aménagement »**

Compte rendu de la réunion du 1^{er} décembre 2009

Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle le contexte dans lequel s'inscrit la démarche. Le débat public VRAL de 2006 a été organisé autour de la problématique des transports dans la vallée du Rhône-Arc languedocien. Il a constitué de fait un pré-Grenelle de l'environnement dans le domaine des Transports sur ce territoire. La décision ministérielle de juin 2006 concernant ASF s'articule autour de deux points principaux : d'une part, le refus de l'élargissement de l'autoroute et d'autre part l'optimisation de l'axe A7 et A9. ASF a pris en compte les enseignements du débat public avec pour ambition de faire des axes A7 et A9 des exemples en matière d'optimisation d'infrastructure. Le programme A7/A9 vise à travailler sur une mobilité durable, avec un mode de consultation innovant caractérisé par un copilotage de l'Etat, la désignation d'un tiers garant de la démarche (Philippe MARZOLF, CNDP) et la constitution des cinq collèges, à l'image du Grenelle. Les enjeux prioritaires sont doubles :

- pour les riverains : la réduction des nuisances et la protection de l'environnement ;
- pour les usagers clients : la diminution de la congestion, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

I. Point sur le traitement des nuisances sonores le long de l'A7

Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle les engagements pris par ASF :

- protection de 260 logements identifiés d'ici 2011 ;
- programme complémentaire en anticipation des plans de prévention contre le bruit ;

Il revient sur quelques pistes évoquées lors de la première réunion de juillet dernier.

La mise en œuvre de revêtements acoustiques au niveau des chaussées

Les revêtements acoustiques sont devenus la norme sur le réseau ASF. Il en existe deux familles : les enrobés drainants et les bétons bitumineux très minces, ces derniers étant privilégiés par ASF. Aucun producteur d'enrobés n'est prêt à s'engager sur le maintien de la performance acoustique même à court terme. C'est la raison pour laquelle ASF a choisi de ne pas prendre en compte dans ses modèles la performance acoustique de l'enrobé.

La possibilité de cofinancement avec l'ADEME sur les protections acoustiques

Renseignement pris auprès de l'Agence, les subventions ne concernent que les collectivités territoriales pour leur propre réseau. Une collectivité, dans le cadre d'un partenariat avec ASF, ne serait pas éligible non plus.

Christophe KARLIN (ASF) renvoie à un document détaillé de l'ADEME sur ce sujet, document qui est mis à disposition des participants.

Le développement du report modal en particulier sur le fleuve Rhône

Le premier comité de suivi, du 10 avril 2009 avait été l'occasion pour l'Etat de faire le point sur les projets et actions concernant les autres modes. L'Etat pourrait aborder à nouveau les différents chantiers du report modal, qu'ils soient ferroviaires ou fluviaux, lors du prochain comité de suivi prévu au printemps 2010.

La faisabilité d'un passage en tunnel de l'A7 au pied du Grand Bœuf

Sur le plan technique, rien n'est impossible. Cela dit, depuis l'incident du Mont-Blanc, la réglementation concernant l'exploitation des tunnels est très sévère. Compte tenu du trafic dense sur l'A7 en particulier en Poids-Lourds, l'application de cette réglementation rend la réalisation d'un tunnel très compliquée.

La réduction permanente et générale de la vitesse à 100 km/h

Le ministère a confirmé récemment qu'il n'avait pas pour projet d'appliquer cette mesure, mais qu'il privilégiait le respect des vitesses autorisées et la régulation dynamique de celles-ci en cas de fort trafic.

La participation des acteurs aux campagnes de mesures bruit et à l'établissement de diagnostics partagés

Un audit a été réalisé à la demande d'un collectif d'habitants d'un quartier de la commune d'Orange. Par ailleurs, un travail a été engagé avec l'association Colère 26 qui sera abordé ci-après.

Roland DOREE (CCI Drôme et FNTR 26) aurait souhaité une réponse plus argumentée sur la réalisation d'un tunnel au pied du Grand Bœuf. A La Turbie, il existe un tunnel à 2x3 voies, dans un secteur où le trafic est dense et où le relief est accidenté. Sébastien FRAISSE (ASF) n'a volontairement pas donné de chiffre car ASF n'a pas conduit d'étude sérieuse sur la réalisation de ce tunnel. Il signale que les tunnels de l'A8 sont en travaux depuis deux ans, dans le cadre d'une mise aux normes qui est très lourde à gérer. Ceci étant, Sébastien FRAISSE (ASF) sollicitera l'Etat pour qu'il statue sur l'opportunité de faire une étude sur la réalisation d'un tunnel au pied du Grand Bœuf. Un intervenant pense que, pour limiter le nombre de morts sur cette section de l'autoroute, étudier la possibilité de réaliser un tunnel droit vaut la peine.

Jacques ESTOUR (CRCI Rhône-Alpes et OITC Sud-Est) regrette que les données sur les évolutions de trafic soient considérées comme stratégiques par Vinci. A l'issue du débat public, la commission annoncée n'a pas été créée et le suivi de l'évolution du trafic ne se fait pas. Il demande si la réalisation d'un tunnel au droit de Valence est à l'étude. Sébastien FRAISSE (ASF) répond qu'il est prévu dans le contrat d'ASF la fourniture à l'Etat de données sur l'évolution des trafics. Si ASF est prudente dans la diffusion de ces informations à des tiers, c'est parce que le niveau de trafic est une information qui permet d'apprécier la valeur de l'entreprise et ses fluctuations. Or une entreprise cotée est soumise à des obligations de confidentialité et de respect de délais avant de divulguer certaines informations. Par conséquent, ASF diffuse les évolutions de trafic tous les trois mois pour le trimestre écoulé. Par ailleurs, l'Etat doit mettre en place un observatoire des transports, mais le sujet n'a pas encore avancé. Sébastien FRAISSE (ASF) n'a eu de cesse de confirmer qu'ASF se mettrait à disposition de ces observatoires pour fournir ses données de trafic. Le trafic poids lourds a diminué d'environ 10 % par rapport à l'an dernier, en lien direct avec la crise économique. Le trafic VL, qui avait subi un tassement juste avant l'été 2008 à cause de l'augmentation du prix du carburant, est reparti à la hausse.

Sur le Grand Bœuf, Sébastien FRAISSE (ASF) précise qu'il ne refuse pas de chiffrer la réalisation d'un tunnel. N'étant pas propriétaire de l'infrastructure, ASF a besoin que l'Etat confirme l'intérêt de lancer une étude sur le sujet et la lui commande. Sur le col du Grand Bœuf, il rappelle qu'une interdiction de doubler pour les PL a été mise en place pour justement améliorer la sécurité sur cette zone. Les premiers résultats sont d'ailleurs plutôt positifs. Sébastien FRAISSE (ASF) signale qu'un tunnel comporte d'autres types de risques. Au moindre accident, il est nécessaire de fermer le tunnel. Richard BERTOLI (ASF) comprend la demande, mais établit un parallèle avec le col du Brenner : il n'existe pas de tunnel du Brenner mais un col. La directive « tunnel » de 2004 stipule que, tant qu'il est possible d'éviter les tunnels sur les sections à fort trafic, il faut le faire. Par ailleurs, les tunnels d'AREA, qui sont beaucoup moins fréquentés que l'A7, conduisent à 20-30 fermetures/an pour des incidents mineurs : il faudrait donc s'attendre, si un tunnel était construit sur l'A7, à 120 fermetures/an au minimum. Sébastien FRAISSE (ASF) indique qu'ASF n'a pas été associée à une quelconque étude sur la construction d'un tunnel au droit de Valence. Aujourd'hui, la ville est coupée de son fleuve et affiche la volonté de reconquérir cet espace. Si un tunnel était construit pour la traversée de Valence, sa construction et son exploitation seraient très difficiles.

Dominique LEZARME (mairie de Valence) fait savoir que la ville de Valence a proposé une pré-étude de faisabilité pour envisager non pas un tunnel, mais un passage en tranchée semi-couverte, dans l'objectif de reconquérir une partie de ses berges. Il pense que, très rapidement, ASF sera sollicité. Sébastien FRAISSE (ASF) confirme qu'ASF sera à disposition pour lancer des études complémentaires si l'Etat le lui demande.

Roland DOREE (CCI Drôme et FNTR 26) pense que, si un tunnel était construit au pied du Grand Bœuf, un itinéraire de déviation pourrait être emprunté en cas d'accident sous le tunnel. Sébastien FRAISSE (ASF) le répète, rien n'est impossible techniquement. ASF ne peut pas se lancer dans des études aussi lourdes si l'Etat qui est le concédant ne le lui demande pas.

Pascal RUIZ (mairie de Courthézon) signale que, sur sa commune, l'A7 est doublée sur toute sa longueur par l'ex N7 : le village est coupé en deux. Ce cas de figure rendrait-il éligible la mise en œuvre de protections aux fonds de l'ADEME ? Christophe KARLIN (ASF) propose d'organiser avec le service

spécialisé de l'ADEME une réunion sur le sujet. Sébastien FRAISSE (ASF) pense que ce type de configuration - autoroute doublée par une nationale - serait peut-être susceptible d'obtenir une subvention de l'ADEME. Alain VERBEKE (association Colère 26) estime que les fonds de l'ADEME doivent être utilisés prioritairement à l'amélioration des conditions de vie des riverains, mais dans les faits, l'on ne sait rien des budgets véritablement dépensés par l'ADEME.

En réponse à Olivier LEFEVRE (mairie de Morières-les-Avignon), Sébastien FRAISSE (ASF) explique que les enrobés contribuent à atténuer les nuisances sonores d'une autoroute, mais ont une performance qui diminue dans le temps. C'est la raison pour laquelle les producteurs ne garantissent pas le maintien de la performance acoustique dans le temps. Par conséquent, ASF fait le choix d'utiliser presque systématiquement des enrobés avec des performances acoustiques, mais n'en tient pas compte dans ses modèles. Olivier LEFEVRE demande si ASF fait appel à d'autres producteurs qu'Eurovia qui fait partie du même groupe, Vinci. Sébastien FRAISSE (ASF) confirme qu'ASF travaille avec tous les producteurs du marché.

Olivier LEFEVRE (mairie de Morières-les-Avignon) préconise une information des riverains sur le sujet. Sébastien FRAISSE (ASF) est favorable à informer les riverains sur le type de revêtement acoustique utilisé et sur ses performances, par exemple à l'occasion des chantiers de rénovation de couches de roulement.

Denis-François DURAND (ASF) présente les améliorations apportées par ASF sur l'A7 en matière de réduction des nuisances sonores, depuis la réunion de juillet dernier. Dans le cadre du programme de protections par isolation de façade, 60 points noirs ont été traités depuis le début de l'année. Par ailleurs, deux conventions pour la réalisation de merlons ont été signées, la première avec la commune de Saint-Priest et la seconde avec la commune de Ventabren. Sur la commune de Coudoux, voisine de la commune de Ventabren, un travail similaire est engagé. Une convention est également en préparation avec la commune de Morières-Lès-Avignon pour améliorer l'environnement acoustique. D'autres études de faisabilité sont engagées avec la commune de Salon-de-Provence et la commune de Piolenc. ASF a établi un cahier des charges pour faire travailler un bureau d'études afin d'établir un état des lieux et l'a fait relire par Alain VERBEKE (association Colère 26). Selon ce dernier, il est intéressant de disposer d'un état des lieux indiscutable. Pour la suite, c'est-à-dire l'application des mesures de protection, il souhaite que la concertation se poursuive. Par ailleurs, il forme le vœu que la même démarche soit engagée sur toutes les autres infrastructures.

Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) estime que la directive européenne est interprétée par ASF, qui considère qu'il faut 4 points noirs bruit (PNB) sur 100 m pour avoir des protections à la source. Il demande une application stricte de la loi de 1992, de la directive européenne et des circulaires ministérielles. Sébastien FRAISSE (ASF) convient que le critère des 4 PNB sur 100 m pour avoir des protections à la source ne figure pas dans la loi et explique que ce choix est régi par des considérations économiques. En effet, quand le mur nécessaire pour protéger un seul PNB vaut trois ou quatre fois le prix de la maison, il est préférable – tous les maîtres d'ouvrage sont du même avis - soit d'acquérir la maison à l'amiable, soit de réaliser une protection de façade. Pierre REMY constate que, dès lors que plusieurs PNB font l'objet d'un traitement de façade, cela freine le traitement par un mur. Sébastien FRAISSE (ASF) assure que la politique d'ASF est respectueuse de la réglementation et n'a jamais été contestée par les administrations alors qu'elle est publique : c'est l'évolution de celle-ci qui a conduit au problème soulevé par Pierre REMY. Christophe KARLIN (ASF) met en avant la volonté d'ASF de traiter les problèmes de manière globale. Pierre REMY (association aménager sans nuire à Piolenc) pense que, la législation évoluant, les ASF seront obligées de construire des murs de protection partout.

Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle que les partenariats ont pour mérite de protéger les non ayants droit. ASF a adopté comme politique de traiter rapidement le maximum de sites, avec des protections plus individuelles et moins collectives. Elle tente une approche novatrice avec le diagnostic global, pour l'aider à effectuer des choix plus pertinents sur le long terme et à pouvoir solliciter l'Etat pour de nouveaux programmes sur des bases solides et cohérentes. Denis-François DURAND (ASF) signale que les nouvelles constructions qui se collent à l'autoroute créent des situations très difficiles à régler. Il connaît également une maison riveraine de l'autoroute, qui a été achetée à 10 % des prix du marché : les propriétaires ont demandé à ASF de réaliser des protections, en application de la loi. Sébastien FRAISSE (ASF) constate que de nombreuses zones pavillonnaires se construisent le long de l'A7 : il rappelle que les communes devront être aux côtés d'ASF pour répondre aux futurs réclamants. Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) fait observer que le PLU est de la responsabilité des maires. Sébastien FRAISSE

(ASF) revient sur les partenariats : il fait part de sa conviction que ces partenariats représentent l'avenir car l'implication des communes les amène à identifier des solutions astucieuses et efficaces.

260 habitations à protéger ne semble pas à la hauteur du problème pour André BELPEER (mairie des Tourettes). Sébastien FRAISSE (ASF) signale que des programmes de résorption acoustique ont été lancés depuis vingt ans par ASF : plusieurs centaines d'habitations ont d'ores et déjà été traitées. Denis-François DURAND (ASF) précise que 260 PNB est le nombre minimum qu'ASF s'est engagé à traiter d'ici fin 2011 au titre du programme A7/A9. En pratique, il pense que près de 500 PNB seront traités. Alain VERBEKE (association Colère 26) rappelle que le PNB correspond à un niveau défini par la loi : de nombreux riverains sont gênés par le bruit de l'autoroute, même s'ils ne rentrent pas dans les critères définissant le PNB.

Roland DOREE (CCI Drôme et FNTR 26) pense que les services de gendarmerie pourraient arrêter les poids lourds qui ne respectent pas la législation en matière d'émission sonore.

II. Qualité de l'air et transport : présentation de l'étude menée par ATMO Drôme-Ardèche sur l'agglomération de Valence

Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle que les décisions ministérielles de 2006 et de 2008 ne font pas explicitement référence à la pollution atmosphérique, même si de nombreuses mesures contribuent à la limiter. Cela dit, même si ce thème n'était pas identifié dans les décisions ministérielles, ASF a bien relevé que cette préoccupation était haut placée dans les préoccupations spontanées des acteurs. Il propose d'examiner la première étude menée à grande échelle sur une agglomération traversée par l'A7 : l'agglomération de Valence.

Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) indique que cette étude a été déclenchée par le contentieux avec la Commission européenne lié au dépassement de la directive R sur une large partie du territoire rhônalpin. Il est reproché à la France de ne pas avoir mis en place de plan d'actions pour réduire les points noirs. L'ATMO a proposé la mise en place sur l'agglomération de Valence d'un constat partagé entre les différents acteurs du territoire. Dans un deuxième temps, il faut avoir une vision prospective, pour être en mesure de prouver à quelle échéance les solutions mises en place seront efficaces. Pour ce faire, un ensemble d'outils d'aide à la décision ont été mis en place : un cadastrage des émissions par l'ensemble des activités, une modélisation atmosphérique et une scénarisation par les acteurs. Trois documents ont été réalisés par rapport à cet observatoire valentinois : un 1^{er} rapport sur le diagnostic, un 2^{ème} rapport de prospective et un dossier de presse (octobre 2009).

Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) présente les principaux résultats des études menées. Valence apparaît comme un cas intéressant en ce sens que la contribution des oxydes d'azote est liée en majorité (84 %) à l'activité transport, ce qui est atypique pour la France. Tel est également le cas pour l'ensemble des polluants étudiés (COV, CO2...). L'ensemble du processus a pu être modélisé, ce qui a permis d'apprécier la part liée aux différentes voiries. L'A7 représente moins d'un tiers des émissions pour l'ensemble des polluants critiques. De plus, les deux tiers des populations exposées résident ailleurs qu'en bordure immédiate de l'A7. Les poids lourds représentent à peine 8 % des kms parcourus dans l'agglomération mais la moitié des oxydes d'azote. La moitié des oxydes d'azote émis par les PL le sont par les PL qui circulent sur l'A7. Cette situation s'explique par le fait que le parc des PL a été beaucoup moins renouvelé que celui des VL.

Les dispositifs préfectoraux préconisent des limitations de vitesse en période polluée. Sur le tronçon à 110 km, la diminution sur les polluants étudiés est de - 4 à - 8 %. Est-il pertinent d'aller plus loin ? La diminution de la vitesse n'est pas, selon Marie-Blanche PERSONNAZ, la panacée. En effet, l'efficacité est tributaire non pas de la vitesse moyenne, mais des successions d'accélération/décélération. Par ailleurs, plus une voirie est chargée en PL, moins le fait de diminuer la vitesse en dessous de 90 km/h est efficace.

Marie-Blanche PERSONNAZ termine en évoquant l'évolution du parc, et notamment les évolutions technologiques liées aux directives EURO concernant les émissions unitaires des véhicules. A l'horizon 2015, les valeurs limites de la directive sur la qualité de l'air adoptée en mai 2008, notamment en oxydes d'azote et en particules, devront être respectées. Sur l'agglomération valentinoise, des simulations ont été réalisées. Si le nombre de km parcourus reste stable, le renouvellement du parc permet de réduire

sensiblement les émissions (au minimum de 30 %) sur les polluants critiques et donc les populations impactées. En 2015, sous ces hypothèses, sur l'agglomération valentinoise, 2,2 % de la population serait exposée (un tiers en bordure de l'A7), à comparer avec 7% en 2008.

Jacques ESTOUR (CRCI Rhône-Alpes et OITC Sud-Est) demande si ASF fournit ses statistiques sur les trafics à Marie-Blanche PERSONNAZ. Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) essaye de récupérer le maximum d'informations sur les trafics auprès de la DRE, mais également auprès d'ASF : si elle en fait la demande à ASF, ASF les fournit. Il est vrai que la mise en place d'un observatoire statistique issu des différents opérateurs, publics comme privés dans ce domaine faciliterait grandement le travail, assez peu aisé aujourd'hui.

Elle présente une animation où apparaissent en rouge les zones qui dépassent les valeurs limites de la directive européenne, en précisant que le modèle appelé SIRANE a été réalisé avec l'Ecole centrale de Lyon.

Sébastien FRAISSE (ASF) souhaite savoir comment est prise en compte la météorologie. Les AASQA travaillent avec des modèles américains et récupèrent les modèles de Météo France (convention nationale entre ATMO France, le MEEDDM et METEO France).

Nicole CHASSAGNARD (Mairie de Mornas et Fédération Mieux vivre en Vaucluse) signale que, sur la commune de Mornas qui est une commune rurale, les populations sont très exposées aux émissions polluantes de l'A7. Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) déplore qu'il n'existe pas de lien entre la loi sur l'air et les lois d'urbanisation. Un préfet peut-il empêcher la création d'une crèche à proximité d'une rocade ? Il n'a pas d'outil réglementaire simple pour l'imposer. Même dans les territoires très impactés et soumis à plan de protection de l'atmosphère (PPA), l'intervention sur un PLU n'est pas aisée : seule une contractualisation est actuellement possible.

Pierre REMY (association Aménager sans nuire à Piolenc) demande si les ASF et l'Etat ont réalisé des études par rapport à l'urbanisation et aux riverains.

Roland DOREE (CCI Drôme et FNTR 26) signale que les PL sont équipés depuis cinq ans d'un système ADBLUE qui traite les émissions (NDLR **AdBlue** est la marque commerciale sous laquelle est diffusée la solution AUS32 - Solution Aqueuse d'Urée à 32,5% - utilisée dans le processus de réduction catalytique sélective (SCR). Elle permet de convertir 85% des oxydes d'azote contenus dans les gaz d'échappement, en azote et en vapeur d'eau). Sur l'agglomération valentinoise, des rues qui ne sont pas fréquentées par les PL sont affectées par des émissions majeures. Les véhicules de service mentionnés dans l'étude sont-ils des bus ? Enfin, il préconise de distinguer la pollution de l'ancienne N7 et celle de l'A7. Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) a montré des histogrammes statistiques sur des cadastres de l'ensemble de l'agglomération (les émissions), ce qui ne signifie pas que cet histogramme est identique rue par rue. Par ailleurs, il convient de distinguer les émissions de l'exposition des populations. Les deux tiers des expositions sont liés à d'autres origines que l'A7.

Robert PENELON (MNLE 07) signale que les spores d'ambrosie sont attaquées chimiquement par les particules, ce qui les rend plus agressives pour les poumons et dangereuses pour les asthmatiques. Par ailleurs, il souligne que la pollution dépend du système de circulation : de nombreux automobilistes laissent tourner leur moteur à l'arrêt alors qu'ils devraient le couper. Jacques ESTOUR (CRCI Rhône-Alpes et OITC Sud-Est) estime que l'étude présentée par Marie-Blanche PERSONNAZ montre que les efforts réalisés par les constructeurs pour rendre les véhicules moins polluants ont des effets tangibles pour l'exposition des populations. En revanche, dans les agglomérations, l'habitat est porteur d'autant de pollution que les déplacements motorisés : il ne sait pas comment l'ATMO a pu faire la différence entre les deux.

Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) signale que, pour les polluants dont elle a parlé, les pollutions à l'intérieur de l'habitat sont sensiblement les mêmes qu'à l'extérieur. Par ailleurs, elle précise que les modèles fonctionnent par charges critiques. En un lieu donné, l'exposition d'une population résulte de l'accumulation d'une strate de pollution de fond (présente sur plusieurs centaines de km), une strate éventuellement liée à une part urbaine (quelques dizaines de km) et une strate de proximité liée à une surémission locale (quelques centaines de m pour une route). Les scénarios sont toujours modélisés en fonction d'une amélioration attendue au niveau européen. Les trois niveaux doivent être combinés pour

parvenir à un résultat satisfaisant. Elle prend l'exemple des oxydes d'azote où les valeurs limites européennes ne sont pas dépassées sur le fond urbain mais sont dépassées en bordure de voirie. Par conséquent, il s'agit bien d'une pollution surajoutée. Il est possible de vérifier les parts respectives en travaillant sur les cadastres d'émissions (par exemple en coupant certains secteurs d'émissions). En fonction de cette donnée, un plan d'actions doit être négocié sur le territoire. Enfin, elle signale que l'interaction des spores d'ambrosie avec l'ozone, un irritant respiratoire très puissant, pose problème. Dans le prochain plan national santé-environnement (PNSE II), l'ambrosie est un sujet prioritaire.

Alain VERBEKE (association Colère 26) constate que le marché de l'immobilier favorise la construction dans les zones les plus polluées car le foncier y est moins cher.

Jean-Charles SANTUCCI (ASF) souligne le grand intérêt de l'étude menée par l'ATMO Drôme-Ardèche, qui montre qu'il est possible de mieux apprécier le phénomène des pollutions atmosphériques. Sur le volet du constat, il lui semble nécessaire de mieux connaître les polluants et les modalités de leur diffusion tout au long de l'A7. Sur le volet prospectif, il retient deux pistes de réflexion : l'optimisation des limitations de vitesse et les impacts des évolutions du parc PL et VL. Sébastien FRAISSE (ASF) souhaite prolonger l'étude de l'ATMO sur l'agglomération valentinoise par la mise en place d'un observatoire sur l'ensemble de l'A7. Il demande à Marie-Blanche PERSONNAZ si des solutions techniques liées à l'infrastructure elle-même permettraient de diminuer les émissions polluantes. Marie-Blanche PERSONNAZ (ATMO Drôme-Ardèche) répond qu'à ce jour, rien n'est efficace à grande échelle. Elle signale qu'une étude a été lancée sur Valence sur des revêtements au dioxyde de titane posés sur des murs antibruit. Les premiers résultats ne sont pas concluants sur l'exposition des populations. Elle insiste sur le fait que le principal problème des prochaines années sera les particules : la priorité doit donc être l'épuration du parc automobile diesel. Dans le cadre de la loi Grenelle 2, un plan « particules » complet est prévu. Marie-Blanche PERSONNAZ signale que des murs végétaux pour piéger les particules ont été testés, mais les résultats ne sont pas probants non plus sur les gaz.

Philippe MARZOLF (CNDP) sollicite des précisions sur l'observatoire envisagé par l'A7. Sébastien FRAISSE (ASF) confirme très clairement qu'il souhaite mettre en place un observatoire sur l'ensemble de l'A7, en élaborant le cahier des charges avec Marie-Blanche PERSONNAZ. Il invite tous les acteurs présents qui sont intéressés, à formuler un avis sur ce cahier des charges (prendre contact avec Christophe KARLIN).

Jean-Michel LOMBARD (UNOSTRA PACA) souligne les difficultés que rencontre la profession des transporteurs routiers à la suite de la hausse des péages autoroutiers et de l'augmentation du prix du gasoil, difficultés qui ont conduit à ralentir le renouvellement du parc des PL. Il indique que le syndicat patronal a demandé aux différentes concessions d'autoroute la simplification de la tarification autoroutière (remise sur la facture globale de 13 %), mais il n'a pas eu de nouvelle. Si les patrons routiers pouvaient obtenir gain de cause sur cette revendication, ils pourraient investir davantage dans le renouvellement de leur parc. Sébastien FRAISSE (ASF) répond que les remises sur les factures autoroutières sont encadrées par une Directive Européenne : les concessionnaires autoroutiers n'ont pas de marge de manœuvre sur ce sujet. Il demande si la profession des patrons routiers bénéficie, comme les particuliers, de dispositif d'aide au renouvellement des véhicules. Jean-Michel LOMBARD (UNOSTRA PACA) répond par la négative.

Marie-Blanche PERSONNAZ signale que, d'après les études réalisées par l'ATMO, couper les véhicules non EURO 2 est la mesure qui est la plus efficace pour diminuer les émissions polluantes. Par ailleurs, elle souligne que l'ATMO ne vend pas de prestation commerciale : il faut donc que les collectivités s'impliquent pour que l'ATMO puisse contribuer à l'observatoire mis en place sur l'A7. Elle proposera de travailler avec l'ATMO PACA pour la partie de l'A7 qui concerne cette région.

En réponse à une intervention de la salle, Sébastien FRAISSE (ASF) rappelle que, dans la Décision ministérielle de 2008 qui la concerne plus particulièrement, il était prévu qu'ASF s'associe aux réflexions de l'Etat sur le sujet de la modulation tarifaire écologique. Un rapport Beltoise a été remis il y a trois ans. A la suite de ce rapport entre autres mais aussi d'expériences menées dans d'autres pays comme l'Allemagne, un projet d'écotaxe a été élaboré, pour une mise en service en 2012 sur les axes non concédés. Les axes concédés pourraient ensuite être concernés par ce type de mesure.

En conclusion, Sébastien FRAISSE (ASF) confirme qu'ASF se lance dans la mise en place d'un observatoire des pollutions atmosphériques sur l'A7, en consultant l'ATMO Drôme-Ardèche pour l'élaboration du cahier des charges.

Philippe MARZOLF (CNDP) précise que le vote de la loi Grenelle 2 permettra à la CNDP de mieux suivre les décisions prises après les débats publics, comme ASF lui a proposé de le faire. Il trouve que la dynamique enclenchée dans cette démarche du Programme A7-A9 se poursuit. Il remarque qu'à ce jour, l'observatoire des transports n'a toujours pas été mis en place, pas plus que le travail avec les autorités organisatrices de transport. Il a noté dans les discussions que des précisions étaient demandées sur les subventions de l'ADEME. Il lui semble que l'observatoire sur l'A7 répond à de nombreuses questions. Sur les PNB, il existe une forte demande d'aller plus loin et de faire davantage de protections à la source.
