



## **Compte-rendu du groupe de travail sur le TMD du 7 janvier 2004**

Monsieur Frenger Pech-Gourg, présente le contexte et les objectifs du groupe technique « échange des expériences en matière de TMD » créé au terme de la précédente réunion du groupe de travail TMD le 7 novembre 2003 :

- L'évaluation et l'échange d'expériences concluantes et/ou de tentatives de solutions proposées dans le cadre d'autres SPPPI, au niveau national et/ou européen ;
- La définition de leur degré de transposabilité au niveau de la région PACA.

Deux présentations étaient à l'ordre du jour, bientôt mises en ligne sur le site Internet du SPPPI PACA :

- ✓ "L'inscription de la gestion des risques liés aux transports de matières dangereuses dans les pratiques des acteurs de l'aménagement et de la gestion des territoires : ressources et réseaux de compétence et d'expérimentation » synthèse du rapport remis au MEDD en avril 2003 par M. Philippe BLANCHER, Asconits Consultants, co-auteur du rapport.
- ✓ Témoignages de l'expérience lyonnaise et de son contexte sur le transport des matières dangereuses par M. Gérard BERNE, Ingénieur de l'industrie et des mines, Secrétariat du SPIRAL

Au terme de ces deux exposés, la parole était donnée aux participants du groupe technique.

Alain DEPORT s'interroge sur la légalité juridique d'un arrêté préfectoral ou municipal qui mentionnerait un circuit privilégié pour les transporteurs routiers de MD. Concernant l'expérience lyonnaise, Gérard BERNE lui rétorque que le Préfet a souhaité l'adoption auprès de chaque commune concerné par un circuit privilégié d'arrêtés municipaux afin d'asseoir la légitimité de la démarche concertée ; cependant le support juridique de ce type de démarche demeure faible, admet-il.

J. BONNET rappelle l'expérience toulousaine à laquelle il a participé et indique qu'aucune dérogation n'avait été admise liée sur les créneaux horaires d'interdiction de circulation contrairement à l'option lyonnaise qui a fixé un seuil inférieur aux poids lourds de 19 tonnes.

J-M SOTTY s'interroge sur les solutions adoptées et leur coût pour le stationnement des poids lourds autour de l'agglomération lyonnaise. G. BERNE indique qu'une société autoroutière exploitante dans la région est disposée à investir en la matière mais que les montants sont élevés (plusieurs millions d'euros). A la question du volontariat du Port Edouard Herriot, port en eau douce de l'agglomération lyonnaise, G. BERNE mentionne l'accident de SHELL à la fin des années 80 qui a durablement marqué les esprits des différents acteurs locaux et enclenché une démarche volontaire des responsables de cette structure ;

A ESPAGNACH souhaite qu'on ne balaye pas les travaux déjà menés en PACA et interroge les intervenants si, au travers des diverses expériences menées, des expériences concluantes en matières d'accès aux agglomérations seraient transposables en PACA.

Le Conseil Général des BDR rappelle son enquête menée en 1993 sur les flux de TMD sur son territoire avec l'élaboration d'une cartographie liée qui pourrait être une base de travail. G. Berne indique que les systèmes d'information géographique tels que celui développé en PACA par le Cypres peuvent être d'excellents outils d'aide à la décision dans les travaux sur le TMD.

M. DESPREAU mentionne les essais actuels d'intervention d'ASF sur le TMD dans le cadre de ses propres infrastructures avec l'aide des services de police et de secours. Il déplore cependant le faible intérêt de ces services notamment sur la déclinaison de la circulaire de 1984 sur la pollution des eaux..

L. NEYER rappelle que le SPPPI constitue l'enceinte idéale pour associer les services de police et de secours aux réflexions sur le TMD en PACA. Ceux-ci seront désormais systématiquement associés aux réflexions des groupes techniques. A ESPAGNACH mentionne que ce travail de mise en synergie relève selon lui intrinsèquement du SIRACEDPC.

BP rappelle le système de définition concertée des circuits routiers de son groupe et estime que ce type d'outils est partagé par l'ensemble des chargeurs de son secteur d'activités.

C. MOLGOSa s'émeut des poids lourds régulièrement égarés sur la commune de Rognac et s'interroge sur la volonté du groupe de mettre en place rapidement des signalisations adaptées dans cette zone. A. MARTIN lui répond que les contacts avec le groupe SHELL avancent rapidement et que la mise en place d'une signalétique adaptée dans cette zone devrait aboutir d'ici quelques semaines.

JM SOTTY s'interroge sur la notion de droit du sol (jus soli) à mettre en cohérence avec des plans de circulation tels que celui qui avait été établi par arrêté municipal en 1992 sur la ville de Marseille, et interroge les intervenants pour savoir si les acteurs lyonnais avaient travaillé sur ce type d'interrogations. Il mentionne solennellement la volonté forte de la ville de Marseille et du premier magistrat de s'engager sur le chantier du TMD sur l'agglomération marseillaise. Il mentionne la volonté de la ville de Marseille d'élaborer dans un premier temps un état des lieux au niveau communal mais s'interroge sur la bonne application de ce type de règlement et d'un contrôle ultérieur efficace de la part des services concernés.

La seconde phase pour la ville de Marseille consistera à élaborer une véritable politique d'évaluation du risque TMD par la mise en place d'une logique partenariale.

L NEYER propose à JM SOTTY un contact bilatéral avec les services de l'Etat concernés. Il mentionne que la notion de droit du sol interpelle également les pilotes du groupe de travail et qu'une réflexion devra être menée sur la cohérence avec les différents instruments d'aménagement du territoire (PLU notamment).

A ESPAGNACH souhaite une présentation des actions de la SNCF en matière de TMD. L NEYER mentionne que la SNCF devait être représentée lors de la présente réunion mais qu'aucune explication n'a été donnée qu'à son absence lors des différents groupes de travail tenus jusqu'à présent.

M SACHER mentionne que les questions posées par la ville de Marseille se posent également dans les grandes agglomérations de la région PACA : Avignon, Nice, Toulon, Aix en Provence...

B PONCHIE rappelle que la définition des bassins de ville pourrait être utile et pertinente dans la résolution de ces problématiques. J. BONNET mentionne que la solution d'un tri entre desserte locale et transit opéré dans le cadre du SPPPI de Toulouse pourrait constituer une bonne amorce de solution pour les problématiques locales.

L NEYER remercie les intervenants et se félicite de la qualité des échanges menés lors de la réunion. Il adresse ses vœux aux participants et mentionne des contacts récents du SPPPI PACA avec les administrations italiennes de l'ARPA, qui devraient être associées aux travaux du groupe technique n°2 à l'occasion de sa prochaine réunion. L NEYER mentionne enfin que les présentations et rapports présentés lors du groupe de travail seront ultérieurement mis en ligne sur le site Internet du SPPPI PACA<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.spppi-paca.org/>