

Le Spiral*, une démarche partenariale et originale

Conjuguer enjeu économique et sécurité : une recette lyonnaise appliquée au transport des matières dangereuses.

par Claude Pillonel

Vice-président de la communauté urbaine de Lyon, président du groupe transports de matières dangereuses

Le Spiral, structure collégiale créée en 1990, est un lieu privilégié de concertation entre les administrations de l'Etat, les collectivités territoriales, les industries, les associations de consommateurs ou de protection de l'environnement.

Sa création est apparue, à l'époque, comme un moyen de renouer le dialogue entre les différents acteurs de l'environnement, dialogue rompu après les conflits nés de l'obligation de prendre en compte les risques technologiques dans les documents d'urbanisme.

Ce mode de concertation est exemplaire de par sa structure collégiale mais, également, par la multiplicité des sujets abordés ; en effet, chacun des 7 groupes de travail créé depuis 1990 travaille sur un thème qui

prend en compte un problème réel.

La création du groupe « Transport des matières dangereuses » (TMD), en 1991, est par ailleurs tout à fait originale : il ne semble pas qu'il y ait en France, y compris dans l'un des autres SPPPI (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions et des risques industriels), une structure similaire qui aborde le problème global du transport des matières dangereuses au niveau d'une agglomération.

La mission qui a été confiée au président du groupe, Monsieur Claude Pillonel, maire de Poleymieux au Mont d'Or et vice-président à l'environnement de la Communauté urbaine de Lyon, est de « proposer une politique de réduction des risques dus au transport des matières dangereuses dans l'agglomération lyonnaise ».

Le secrétariat du groupe TMD est assuré par la Direction

départementale de l'équipement - service circulation/sécurité. La présence des organismes professionnels est très forte au sein de ce groupe.

Le transport des matières dangereuses : un enjeu pour l'économie locale à conjuguer avec un nécessaire besoin de sécurité

L'agglomération lyonnaise est affectée par le transport des matières dangereuses à trois titres. Le transport de ces matières, pour une part, est indispensable à la vie de l'agglomération, ne serait-ce que pour les livraisons de carburants. Les installations industrielles implantées dans l'agglomération sont nombreuses.

Enfin, Lyon est un carrefour routier de rang européen où transitent des trafics longue distance.

En effet, sans entrer dans une analyse économique détaillée, voici quelques indications significatives quant au poids des industries chimiques dans la région Rhône-Alpes.

Deuxième région chimique française après la région parisienne, mais premier pôle français en production, la région Rhône-Alpes emploie 37 000 salariés (50 000 avec les sous-traitants) et concentre le quart des dépenses nationales dans ce secteur. Le transport des matières dangereuses qui alimentent l'industrie chimique a donc un poids réel dans l'économie de la région.

Néanmoins, il est nécessaire de conjuguer la nécessité économique avec le besoin de

sécurité croissant des populations. C'est pourquoi le groupe Spiral TMD a essayé d'apporter une réponse concrète à ce problème en choisissant la concertation.

Un flux important de transport de matières dangereuses

Le trafic poids lourds dans l'agglomération lyonnaise est de l'ordre de 86 000 véhicules par jour : sur ce nombre, environ 6 % transportent des matières dangereuses.

L'essentiel du trafic concerne les liaisons de l'agglomération avec l'extérieur. Ainsi, le trafic d'échange représente 60 % ; l'interne et le transit sont,

quant à eux, plus faibles (respectivement 30 et 10 %).

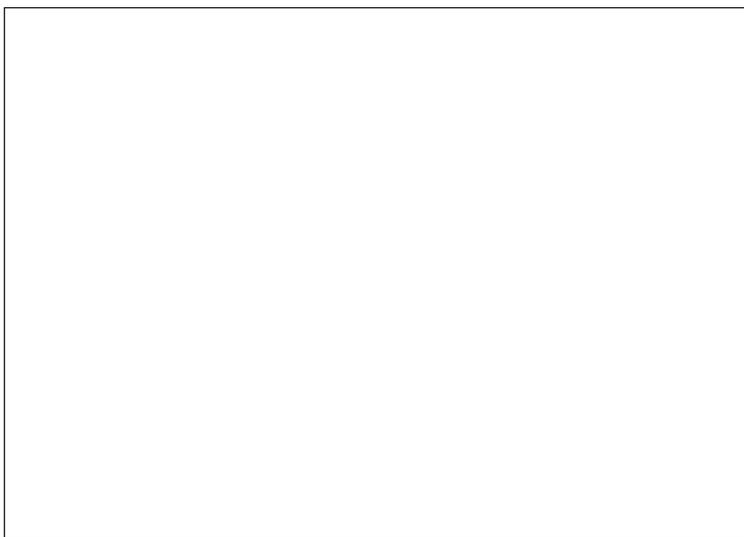
Les liquides et gaz inflammables tiennent une part prépondérante dans les transports par voie d'eau (Port Edouard Herriot) et par route (53 % des véhicules), qui est imputable aux livraisons de carburant des stations service et de fuel domestique aux particuliers. Au contraire, pour le rail ce sont les produits chimiques qui dominent (3,4 millions de tonnes contre 2,1 millions de tonnes pour les produits pétroliers).

Mais, il faut noter la diminution de la part des matières dangereuses dans le trafic routier. C'est un fait général, qui affecte autant le trafic interne à l'agglomération que celui qui franchit ses limites.

Les propositions pour limiter les risques

Dès sa constitution, le groupe de travail s'est intéressé aux trois modes de transport des matières dangereuses : routier, ferroviaire et fluvial. Néanmoins, les travaux du groupe ont d'abord abouti, en 1993, à une réglementation des véhicules de transport des matières dangereuses dans l'agglomération ; un arrêté pré-

F.Guy/Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise



Le trafic poids lourds dans l'agglomération lyonnaise est de l'ordre de 86 000 véhicules par jour : sur ce nombre, environ 6 % transportent des matières dangereuses.

fectoral en date du 3 août 1993, pris pour une durée d'un an, a défini les périmètres interdits ou réglementés de l'agglomération à la circulation des véhicules. Le bilan positif de l'application de cet arrêté, renouvelé d'année en année, a permis de le rendre permanent le 25 novembre 1996.

Parallèlement, d'autres réflexions étaient menées concernant notamment le passage des matières dangereuses en tunnel, le contournement ferroviaire de l'agglomération, le transport combiné (rail et voie d'eau) ainsi que la sécurité sur les chantiers multimodaux. Ce travail n'est pas achevé et compte tenu des enjeux qui dépassent évidemment les limites d'action du Spiral (tant en termes financier que stratégique), le groupe continuera à apporter sa contribution active à ces réflexions d'ensemble.

En 1998, les recommandations du groupe ont été inscrites dans un Livre blanc : *le transport des matières dangereuses dans l'agglomération lyonnaise*. Ces recommandations visent essentiellement à rationaliser la circulation routière des matières dangereuses en proposant plusieurs types d'actions :

- ✓ lancer des enquêtes cordon afin d'avoir une vision exacte des flux ;
- ✓ prendre en compte dans les projets de voiries de contour-

nement de l'agglomération la possibilité du passage des transports de matières dangereuses dans les tunnels ;

- ✓ mettre en place un schéma de desserte interne et réglementer de façon cohérente le transit.

Ainsi, les réflexions du groupe de travail, suite à la publication du Livre blanc, ont débouché sur une nécessaire modification de l'arrêté préfectoral. Un nouveau projet d'arrêté a été présenté au préfet. Il réglemente d'une part le transit en proposant un périmètre homogène, interdit, repoussant les véhicules sur les axes autoroutiers de contournement ; et, d'autre part, il fixe les modalités de la desserte interne avec la création d'un périmètre réglementé regroupant Lyon intra-muros et quelques communes, dans lequel s'appliquent des créneaux horaires d'interdiction aux heures de pointe (7 - 9 h et 16 - 20 h). Mais ce projet de réglementation concertée est également adapté aux contraintes locales. Ainsi, les lieux de rassemblement ont été pris en compte en augmentant les créneaux horaires d'interdiction (les marchés : 7 à 13 h) ou en laissant la possibilité d'étendre l'interdiction « à la demande » en fonction des manifestations sportives et culturelles (stade de Gerland et Hall Tony Garnier). Dans le même temps, le groupe a déterminé les axes qui appa-

raissent comme les plus aptes à recevoir la circulation des matières dangereuses. Ce recensement a été réalisé sous la forme d'une analyse multicritères prenant en compte des paramètres techniques (structure des chaussées, assainissement...), l'accidentologie et, enfin, les aspects sécuritaires (situation des établissements recevant du public, proximité des centres de secours, surveillance des axes...). Ces axes sont conseillés à l'intérieur de périmètres mais ne peuvent être intégrés dans la réglementation.

Afin de faire connaître ce nouvel arrêté, le Spiral TMD a jugé nécessaire d'informer les professionnels du transport, associés tout au long de l'élaboration de cette réglementation. Une information détaillée, notamment à destination des chauffeurs, a été prévue sous forme de cartes (une pour le transit et une pour la desserte interne), traduction cartographique des termes de l'arrêté. Ces cartes mentionnent également les axes conseillés pour la desserte interne, ainsi que les informations utiles aux chauffeurs.

Note

(*) Spiral : Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles et des risques dans l'agglomération lyonnaise.