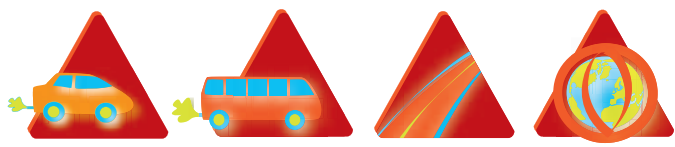


Mobilité et atmosphère en Alsace : vice et versa



Parler de développement durable vise à concilier au présent - et par là même préserver l'avenir - les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Parmi les facteurs environnementaux, la qualité sanitaire et climatique de l'atmosphère interroge l'ensemble des activités humaines, notamment les modes de déplacements. Dans un contexte de reconquête non encore aboutie de la qualité de l'air locale - et non sans lien avec le changement climatique annoncé - Report'air tente ici de mettre en évidence les influences réciproques entre mobilité et qualité de l'atmosphère (air et climat) en Alsace.



par **Raymond Woessner**, Géographe

LES ENJEUX

“Un jeu complexe et peu prévisible”

Report'Air - Comment, de votre point de vue, aborder cette problématique des transports ?

Raymond Woessner - Tous les automobilistes pestent contre les camions sur les autoroutes, les TER klaxonnent parfois derrière un train de fret, il y a déjà eu des empoignades sur le Rhin entre les bateaux de touristes et les transporteurs au passage des écluses. On retrouve cela dans les villes avec le partage de la voirie : que donne-t-on au tramway, que donne-t-on aux bicyclettes, que donne-t-on aux piétons... ? En fait, nous sommes face à un problème d'essence systémique. Nous sommes dans un jeu d'acteurs et dans des systèmes complexes, c'est à dire plus que compliqués. Lorsque c'est compliqué, on arrive à désosser et à comprendre. La complexité c'est l'imprévisibilité, car il y a tellement de facteurs, qui ont l'air innocents ou qui sont dormants, mais qui brusquement se réveillent, remettent en cause ce que l'on a échafaudé et amènent vers d'autres scénarios...

Report'Air - Quel est le rôle du citoyen dans ce jeu ?

Raymond Woessner - Cela dépend évidemment du système de gouvernance. Dans les années des Trente Glorieuses, l'Etat était légitime sur tout et lorsqu'il prenait des décisions cela suivait. Aujourd'hui, il y a une remise en cause de la légitimité de l'Etat par des mouvements citoyens qui ont des stratégies, parfois très locales, voire un peu NIMBY¹ (“ne faites pas ça chez moi, faites le ailleurs !”). Les citoyens sont entrés dans le jeu, avec des associations très performantes mais qui, justement, ne voient pas toujours les choses de façon assez globales...

Report'Air - Est-ce que cela signifie que ces questions devraient rester entre les mains des experts ?

Raymond Woessner - Je crois qu'il n'y a pas à décider là-dessus, les choses se font toutes seules. Il y a des évolutions très fortes dans la société. Il y a quand même une autre manière de concevoir la démocratie qui est apparue avec le développement durable et la politique européenne de subsidiarité selon laquelle c'est l'unité la plus petite qui doit décider, finalement. Il est vrai que cela peut déboucher sur des excès. Aujourd'hui, il y a une telle fragmentation de la société - en groupes extraordinairement différents qui ont des visions différentes, voire opposées à l'intérêt général - qu'à la limite, il n'y a plus d'intérêt général et on a l'impression que l'on arrive de moins en moins à concilier les intérêts. Pour mener à bien des projets collectifs, dans un contexte de globalisation, c'est un vrai problème...



1- Not In My BackYard



MOBILITÉ ET NUISANCES

L'équation alsacienne

S'agissant de la mobilité et de ses nuisances, l'Alsace présente un profil particulier qui vaut la peine d'être rappelé.



LES ÉCHELLES GÉOGRAPHIQUES

Mode de transport le plus usité en Alsace, le routier se décline en échelles géographiques avec de grands axes où convergent le trafic local inter-urbain et des grands corridors de transit international. A l'échelle urbaine, les zones à forte densité humaine concentrent le flux de ces grands axes et celui du trafic local de desserte intra-urbaine. Cette convergence provoque à certaines heures des congestions que l'on connaît avec leurs lots de pollution à l'échelle locale.

Les émissions du trafic routier² rejetées dans l'atmosphère (oxydes d'azote, composés organiques volatils, CO₂) participent également à des nuisances atmosphériques à l'échelle régionale et continentale (dépôts acides, production indirecte estivale d'ozone) et planétaire avec contribution locale au changement climatique global.

Le contexte alsacien, au cœur du Rhin supérieur, accentue la sensibilité du territoire à la pollution locale : de par sa géographie physique (fossé rhénan moins dispersif) et humaine (activités développées associées à une densité de population relativement élevée). Les facteurs géographiques rhénans affluent particulièrement lors des épisodes de pollution des deux composés considérés comme majeurs par l'Union européenne : les particules en suspension l'hiver et l'ozone l'été.

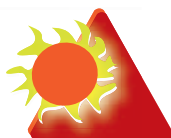
Enfin, rappelons que certaines vallées vosgiennes se trouvent sous la pression environnementale d'un trafic dense, traversant des agglomérations peuplées, avec des périodes défavorables de stabilités atmosphériques typiques de vallées encaissées.

LES IMPACTS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX

Pour la pollution de l'air respiré, la problématique urbaine souffre de la conjonction de densité des émissions de polluants et de la population exposée. Cette situation exige une attention particulière en matière de santé publique et notamment aux abords des axes les plus chargés, sachant que l'air le plus pollué sur ces axes est respiré par l'automobiliste lui-même dans le sillage du véhicule qui le précède.

Il a été mis en évidence que les enfants vivant à proximité d'une voie de circulation routière à fort trafic ont un risque plus élevé de développement pulmonaire réduit, ce qui constitue un facteur de risque important pour les maladies respiratoires et cardiovasculaires. En France, le programme national de surveillance air et santé s'intéresse à 9 villes dont Strasbourg et à quatre polluants dont trois principalement liés au trafic routier local et régional. Il a conclu en 2002 que s'il était effectué une réduction des niveaux de pollution atmosphérique de 50 % dans la Communauté urbaine de Strasbourg, quelques dizaines de décès anticipés et plusieurs centaines de maladies seraient évitables annuellement.

La pollution atmosphérique liée aux transports routiers en Alsace entraîne par ailleurs des dommages bien connus sur les écosystèmes agricoles et forestiers. L'impact sur les matériaux et notamment les monuments a également été établi. Et la part alsacienne des gaz à effet de serre contribue aux changements climatiques globaux mais, par effet de retour, peut à long terme perturber les équilibres météorologiques locaux (températures, pluies, vents, ensoleillement, ...) affectant les équilibres hydro et biogéographiques mais aussi humains.





MOBILITÉ ET RECONQUÊTE DE L'ATMOSPHÈRE

Un vaste chantier

Pour l'avenir, le paquet « climat-énergie » (décembre 2008) et la stratégie thématique pour une meilleure qualité de l'air (septembre 2005) définissent les priorités de l'Union Européenne pour la reconquête de la qualité de l'atmosphère. Au plan français, le Grenelle de l'Environnement reste un cadre majeur de lutte intégrée air climat énergie. Ces objectifs ambitieux constituent des défis politiques, économiques et sociétaux de grande ampleur qui se concrétisent aussi au plan régional.

CE QUI SE FAIT EN ALSACE...

Les objectifs européens et nationaux irriguent déjà les plans climat territoriaux (Mulhouse, Strasbourg, Colmar, les pays d'Alsace, ...) favorisant le transport en commun et le covoiturage pour les longues distances, le vélo et la marche à pied pour les trajets courts. La Région Alsace en charge de la révision du Plan régional pour la qualité de l'air a innové en inscrivant volontairement ce plan dans une approche intégrée air et climat avec des groupes de travail spécifiques dont un sur les sources mobiles de pollution de l'atmosphère, en lien avec l'urbanisation et l'aménagement du territoire. La Loi Grenelle n°2 dite de transition environnementale est sur le point de substituer à ces plans régionaux des schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE), schéma qui en l'Alsace prendra le relais de la révision du plan régional climat et qualité de l'air.

Des scénarios étudiés dans ce cadre portent sur les limitations de vitesses, l'écoconduite, le bridage de véhicule, le covoiturage, le report modal vers des transports doux et le développement des plates formes multimodales intégrant le trafic sur le Rhin. Ils s'intéressent également à l'influence de l'aménagement du territoire et notamment l'étalement urbain avec des scénarios de densification des agglomérations grandes et moyennes. La place de la voiture dans la ville est également mise sous la loupe en évaluant le bénéfice environnemental des trajets courts sans prendre sa voiture, de l'optimisation de la logistique des livraisons de marchandises et la maîtrise du trafic pendulaire contraint (trajet domicile-travail).



REGARDS SUR LE PPA DE STRASBOURG

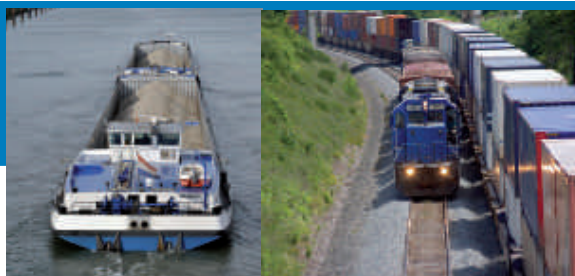


par **Valentine Ruff (ADEUS)**,
Chargée de projets

Le plan de protection atmosphérique (PPA) de Strasbourg adopté en octobre 2008 porte des mesures réglementaires de PPA relatives au trafic routier. Elles exigent la prise en compte permanente des enjeux de qualité de l'air dans les politiques urbaines de déplacement et une mise en œuvre temporaire d'éventuelles maîtrises d'urbanisation à proximité des grands axes de circulation. Les urbanistes confrontent dorénavant, notamment dans le cadre de l'élaboration de chaque Plan Local d'Urbanisme, les cartes des zones à urbaniser avec les cartes actuelles et prospectives des dépassements de valeurs limites européennes notamment dans l'aire d'influence des grands axes de circulation strasbourgeois.



CONCENTRATIONS DE NO₂ en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Année 2007



LA MOBILITÉ DURABLE

Une équation à multiples inconnues

La mobilité durable est une équation complexe, à résoudre par une constellation de politiques et d'actions interrogeant et interagissant avec l'ensemble des acteurs et des activités humaines.

UNE QUESTION D'ÉQUILIBRE

La politique intégrée air, climat et énergie qui pèse sur les politiques de mobilité va-t-elle à l'encontre d'un développement durable équilibré entre l'économique le social et l'environnemental ? C'est à l'aune de la réduction de l'impact des polluants locaux et de l'avènement progressif du changement climatique qu'on en jugera. Il est en tout cas essentiel d'accompagner ces politiques par une transparence de l'évaluation sanitaire et environnementale mais aussi économique et sociale. Ces évaluations doivent prendre en compte les capacités d'adaptation des sociétés. A titre d'exemple, les actions dissuasives pour les voitures les plus polluantes, le temps du renouvellement du parc automobile, doivent faire l'objet d'un accompagnement social pour les propriétaires de ces voitures, souvent les plus démunis. Beaucoup d'inconnues demeurent quant à l'acceptabilité, par les décideurs comme par la population, d'une rapide mutation économique et sociale - faite d'efforts, d'inconforts - au regard des crises énergétiques et climatiques annoncées.

PRENDRE EN COMPTE TOUTES LES MOBILITÉS

Le thème « atmosphère et mobilité durable » se focalise souvent sur la pollution routière. Les autres modes de transports ne sont pas pour autant à délaissier. Ils interviennent comme contributeurs aux pollutions émises (par exemple les lignes ferroviaires diésélisées ou le trafic aérien incluant les aéroports) ou comme alternatives durables (offres ferroviaires et fluviales). Ainsi, la Loi Grenelle 1 inscrit la connexion fluviale entre la Saône et le Rhin comme digne d'intérêt. Par ailleurs, ce même Grenelle de l'Environnement a pour objectif de porter la part des transports des marchandises alternatifs de 14% à 25 % à l'horizon 2022 et notamment vers le fret ferroviaire pour économiser annuellement plus de 2 millions de tonnes de CO₂. Parallèlement, les modes de transports de marchandises traditionnels tendent à s'adapter à ces objectifs avec par exemple la charte d'engagement volontaire de réduction de CO₂ des transporteurs routiers (*voir rubrique partenariat page 8*).

EN ALSACE COMME AILLEURS : UNE QUESTION DE VISION PARTAGÉE

En Alsace, comme ailleurs, la question de la mobilité se révèle au final à la fois un enjeu et un défi de la transition atmosphérique en cours, invitant à une mobilisation congruente des forces vives et des matières grises. Il apparaît qu'une vision plus partagée, à construire avec l'ensemble des acteurs publics et privés, contienne une partie des réponses à la question « Quelles mobilités durables en Alsace ? », interrogation posée à l'automne dernier fort à propos par les CCI d'Alsace.

LA VISION DU GRENELLE, CÔTÉ TRANSPORTS ROUTIERS

Les lois du Grenelle de l'Environnement sont symptomatiques de la pression exercée pour réduire les nuisances des transports, inciter les entreprises du secteur à améliorer leur performance environnementale, renouveler leurs matériels, développer des projets innovants pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mise en place d'une écotaxe et la réduction de la vitesse pour les poids lourds sur autoroute ou leur interdiction de dépassement sur ces axes sont projetés. Il est également question de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que du télétravail ou de la mise en place de la modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de plages horaires, du taux d'occupation des véhicules et de leur niveau d'efficacité énergétique.

