



**QUESTIONS à Madame CLAIRE CHAFFANJON,
CHEF DU SERVICE REGULATION ET ECONOMIE
DE LA DRE D'ALSACE ET DE LA DDE DU BAS-RHIN**

***Sur quels grands principes repose la politique de restriction des flux routiers dans les vallées vosgiennes depuis 2000 ?
Est-ce que tout le monde est d'accord aujourd'hui sur ces grands principes ?***

La politique de régulation des flux consiste en fait à adapter l'usage aux besoins. Pour ce faire, elle met en place une hiérarchie d'itinéraires entre les contournements autoroutiers et les transvosgiennes. Ces grands principes font consensus aujourd'hui.

Est-ce que restreindre les flux de transports dans les cols vosgiens risque d'handicaper concrètement le développement économique ?

C'est une question complexe qu'il faut envisager à plusieurs échelles. Tout dépend du niveau de restriction. Il s'agit de trouver un équilibre permettant aux économies locales de fonctionner avec un bon niveau de flexibilité et de fluidité. Il faut tenir compte des économies des vallées mais aussi celles des départements voisins, qui pour certains besoins, sont interdépendants.

Pourriez-vous citer un exemple concret de conflit d'acteurs dans les cols à propos de la circulation des poids lourds dans le Massif ?

La livraison en camions citernes des stations services des vallées et des zones voisines alimentés depuis le port de Strasbourg constitue un bon exemple. Ces transports sont considérés comme dangereux et polluants, portant atteinte à la sécurité des riverains de la route mais ils répondent à un besoin plus générale des populations locales ou voisines. Qui pourrait prétendre s'en passer ?

Est-ce que les services de l'Etat peuvent contribuer à arbitrer ce type de conflit ? Comment ?

Les services de l'Etat ont pour mission d'objectiver le débat à la fois du point de vue des enjeux de trafic et de sécurité, économiques et environnementaux. Ils doivent s'interroger, rechercher les solutions adaptées qui pourraient être mises en œuvre dans l'intérêt collectif et de les faire partager à l'ensemble des acteurs concernés.

Est-ce facile justement d'objectiver le débat ? Est-ce que la perception des problèmes d'environnement posés par la circulation dans les cols vosgiens est par exemple conforme à la réalité ?

La perception des problèmes de circulation est toujours une réalité vécue et soumise à des biais. Objectiver, quantifier est du rôle des services de l'Etat pour définir et faire prendre conscience des enjeux. L'Etat mesure les trafics, modélise les nuisances sonores, peut proposer la mise en place d'un suivi de la pollution atmosphérique. Les outils de mesure existent et peuvent être mis en œuvre. Par ailleurs, les services de l'Etat ont aussi pour mission d'évaluer les enjeux pour un territoire et de faire émerger des solutions adaptées qui permettront de limiter les risques et par là de les rendre plus acceptables.

Les médias relaient surtout aujourd'hui les débats autour de la réouverture du tunnel Marcel Lemaire. Où en est le débat sur la politique tarifaire de la société concessionnaire qui est en charge du tunnel ?

La société concessionnaire a négocié en 2003 la concession avec l'Etat et certaines collectivités sur la base de tarifs qui sont aujourd'hui appliqués aux usagers du tunnel. Les acteurs locaux estiment que ces tarifs sont trop élevés et certaines collectivités qui s'étaient engagées à participer à l'équilibre de la concession retiennent aujourd'hui leur participation dans l'objectif notamment de rouvrir le débat sur les tarifs.

**QUESTIONS à Monsieur PASCAL FROMEYER,
Responsable de l'Unité Contrôle des Transports Terrestres (DRE d'Alsace)**



Quels sont les moyens concrets qui permettent à l'Etat d'assurer la bonne application des mesures de régulation des transports dans les cols vosgiens ?

Dès la mise en place des restrictions en 2000, des contrôles ont accompagné sa mise en œuvre. De 2003 à 2007, ce sont ainsi plus de 350 opérations qui ont été réalisées et plus de 3 700 véhicules qui ont été contrôlés.

Depuis la réouverture du tunnel Maurice Lemaire en octobre 2008, un nouveau dispositif de contrôle a été établi. La DRE s'est engagée à effectuer trois contrôles par mois (deux diurnes et un nocturne) pour chacun des axes concurrentiels de la RN59 (sur les RN 66, RD 415 et RD 1420). Chaque contrôle implique des équipements coûteux et mobilise de nombreux personnels : un véhicule équipé pour le contrôle et un véhicule de pesée, un minimum de deux ou trois personnes issus de nos services, auxquels il faut ajouter deux gendarmes sans lesquels l'interpellation des véhicules n'est pas possible. Les horaires sont variables et les endroits du contrôle sont clairement définis. Seules certaines aires sont en effet en mesure d'accueillir des poids lourds pour des raisons de sécurité évidente, dans des cols aux routes sinueuses et pentues.

D'une manière générale, est-ce que de nombreuses infractions à la réglementation sont relevées ?

Il a fallu faire preuve d'une pédagogie continue depuis 2000, en expliquant le dispositif réglementaire aux fédérations de transporteurs, qui sont des interlocuteurs précieux et privilégiés pour diffuser cette réglementation complexe auprès des entreprises. Depuis l'application du nouveau dispositif, on constate que les véhicules contrôlés respectent globalement les restrictions de circulation.

Comment réagissent les acteurs économiques face aux restrictions ? Les contrôles sont-ils en général bien acceptés ou plutôt contestés ?

Le travail de pédagogie effectué a été très important et a porté ses fruits. Ce que réclament les transporteurs, ce n'est pas l'absence de réglementation mais des règles simples, stables dans le temps, uniformes et équitables. Actuellement, les fédérations jouent un rôle important dans les discussions qui animent les trois Conseils Généraux sur le nouveau dispositif en cours de négociation après la réouverture du tunnel Maurice Lemaire.

Les transports dans le Massif sont gérés de façon interrégionale. Comment travaillez-vous avec vos collègues des DRE des autres régions concernées ?

Le nouveau dispositif de contrôle mis en place en octobre 2008 est le fruit d'un travail de concertation entre l'Escadron Départemental de Sécurité Routière (EDSR) de la gendarmerie nationale du Bas-Rhin, l'EDSR 68, l'EDSR 88, la DRE Lorraine et la DRE Alsace. Il a été convenu que, pour chacun des axes, soient assurés des contrôles sur chaque versant, les services de chaque région s'occupant de leur propre versant. Par souci d'efficacité, les contrôles sont effectués dans la montée pour que les éventuels contrevenants soient invités à faire demi-tour et à emprunter les axes autorisés.

Pour finir, est-ce au bout du compte une tâche facile de contrôler le transport routier dans le Massif ? Est-ce que les populations le trouvent efficace ?

Il est compréhensible que les riverains des axes concernés réclament un contrôle optimal. Beaucoup de moyens sont déjà déployés pour assurer le dispositif mis en place sur des axes finalement beaucoup moins fréquentés que l'axe Nord / Sud alsacien (A 35) ou l'autoroute A4. Il paraît difficile de contrôler encore davantage les axes concernés par les dispositifs de régulation des flux.