

Mon intervention aura pour objet de mettre en lumière deux plaintes déposées pour mise en danger de la vie d'autrui. Elles font toutes les deux allusion à la surexposition des personnes aux émissions de gaz des moteurs diesel.

Si les poids lourds et plus généralement les véhicules roulaient à l'air comprimé, la question d'une alternative au transport routier ne se poserait sans doute pas dans les mêmes termes. La question posée aujourd'hui est donc plus large que celle du transport, elle est en fait celle de la santé publique.

Le communiqué de presse du 12 juin 2012 du Centre International de Recherche sur le Cancer et de l'Organisation Mondiale de la Santé, constate que les émissions produites par les moteurs diesel sont directement responsables de l'apparition de cancer du poumon pour les riverains. (Classement groupe 1: Agent Diesel cancérigène pour l'homme.)

Regardons les chiffres du trafic de poids lourds dans les vallées alpines: En 2002, au total, on dénombre 1 million 554 mille 436 camions, pour 1 million 212 mille 170 en 2013. (Décompte effectué aux tunnels du Fréjus et du Mont Blanc par les exploitants) Ce trafic a beau représenter une baisse d'environ 400 mille camions, l'exposition des riverains reste néanmoins très importante.

Près de 60 % des poids lourds (environ 700.000 PL) circulant sur l'autoroute A8 de la côte méditerranéenne et au passage franco italien de Vintimille, n'ont la France ni pour origine, ni pour destination. Ce sont des camions en transit.

Il existe donc un réel problème de santé publique tant dans les Alpes du Nord que sur la côte Méditerranéenne lié aux transports routiers des marchandises. Cette notion de santé publique et de risque sanitaire grave rend urgent le traitement des causes.

Il existe une ligne ferroviaire traversant les alpes et reliant Lyon à Turin, elle a fait l'objet de nombreux travaux, notamment la mise au gabari GB1 (remplacement de ponts, élargissement des tunnels), permettant de transporter des gabarits plus importants et les camions par l'autoroute ferroviaire.

L'Office Fédéral Suisse des transports a recensé 9,8 millions de tonnes de marchandises transportées en 1983 sur cette ligne ferroviaire sans informatique, avec des changements de motrices pour passer de France à l'Italie, contre 3,4 millions de tonnes en 2012. La capacité effective de la ligne ne saurait donc être inférieure à 9,8 millions de tonnes. Selon les déclarations de RFF et de LTF SAS, la capacité effective de la ligne est de l'ordre de 22 millions de tonnes. d'autres sources comme le rapport commandé par l'Union Européenne et rédigé par ECORYS COWI fixe la capacité de la ligne existante entre 17 MT et 18,59 MT.

Lors du débat parlementaire du 13 février 2002, le ministre des transports français, M. Jean Claude GAYSSOT, annonçait qu'après les travaux, l'autoroute ferroviaire alpine devrait transporter 300 000 camions. Elle ne transporte que 30.000 camions.

Il était confirmé le même jour que la voie permettrait de transporter 20 millions de tonnes de marchandises.

Le GEIE Rail freight Corridor 6 détenu à 20% par RFF, a démontré en novembre 2013 que la ligne existante répond aux besoins de transfert des marchandises.

La comparaison avec les lignes existantes en Suisse au Gothard et en Autriche permet également de démontrer la capacité de la ligne existante franco-italienne.

Dans ces conditions, il n'est pas contestable que la ligne ferroviaire existante dispose d'une capacité inutilisée de 16 millions de tonnes et qu'elle permet de transporter 84% des marchandises qui circulent sur la route dans les Alpes du Nord.

De la même manière, sur la Côte Méditerranéenne, il existe une voie utilisable pour répondre à l'urgence, c'est la mer.

Dans un document siglé RFF, publié dans le cadre du débat public pour la LGV PACA, daté du 14 avril 2005, on lit sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle au transport routier. Il est en effet possible de détourner 2/3 du trafic routier sur les voies maritimes. La création d'une dizaine de rotations aller/retour quotidiennes permettrait de faire disparaître 700.000 camions de la côte méditerranéenne. La voie maritime est donc clairement identifiée comme une alternative crédible et fiable au transport routier.

Une étude a été publiée par la CCI Côte d'Azur, le Conseil Général des Alpes Maritimes, et Métropole Nice Côte D'Azur, et cofinancée par L'Union Européenne a, elle aussi, démontré le potentiel de report de la route vers les voies maritimes.

Cette option est également plus rapide et plus économique.

Selon l'accord Franco Italien du 30 janvier 2012; "Pour accroître les possibilités d'une baisse de trafic des PL au passage de Vintimille, les parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions de développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille". La voie maritime méditerranéenne est donc connue de tous les acteurs publics, et des études de capacité sont précises et publiques, elle est d'ailleurs l'objet du projet prioritaire 21 de l'Union Européenne.

Il existe donc objectivement une possibilité avérée permettant de diminuer de façon significative l'exposition des personnes aux émissions de moteur diesel des camions, au moyen de la voie maritime de la méditerranée.

Concernant cette alternative maritime, la France et l'Angleterre démontrent que l'on peut transférer, chaque année via le port de Douvres, plus de deux millions de PL. L'organisation et les besoins sont connus, les moyens sont efficaces. Dans ces conditions, on ne peut pas dire que le transfert des camions sur les bateaux représente une difficulté. Il en va de même pour les camions qui pourraient être chargés à Barcelone, Gênes, ou Marseille.

Ces constats prouvent qu'il existe des moyens pour diminuer de façon significative l'exposition des personnes aux émissions de moteur diesel, grâce à la ligne existante et les voies maritimes. L'abstention dans la prise de mesure visant à réduire le trafic routier des marchandises semble pouvoir être qualifié pénalement, conformément à l'article 121.3 du code pénal, puisqu'elle constitue une mise en danger de la vie d'autrui par abstention.

En conclusion, nous avons démontré que différentes solutions existent qui permettent de réduire l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel aux abords des axes franco-italiens de transports. La voie ferroviaire existante peut et doit être utilisée de manière efficace et significative dès maintenant. L'alternative maritime, moins chère, moins polluante et plus rapide doit également être mise en oeuvre.

Ne pas utiliser les moyens existant, c'est exposer les riverains à des risques accrus de cancer, et cela relève pénalement, à notre sens, de la mise en danger de la vie d'autrui.