

**BENOIT BARBEDETTE**

Directeur de la rédaction  
de *L'Officiel des Transporteurs*  
bbarbedette@groupe liaisons.fr

# Une nouvelle pression atmosphérique

Il faudra vous habituer à lire cet acronyme PPA, abscons, derrière lequel se cachent les Plans de Protection de l'Atmosphère, dont le transport routier et ses acteurs auront à s'accoutumer dans les faits. Les PPA, régis par le code de l'environnement et approuvés par arrêté préfectoral, définissent des mesures réglementaires visant à juguler, au sein des grandes agglomérations où les valeurs limites sont dépassées, les concentrations de polluants atmosphériques à un niveau inférieur à ces valeurs limites. Ces PPA localisés, au nombre de 23 dans l'Hexagone, sont promis à être plus nombreux et... davantage utilisés en raison des alertes pollution. L'exemple le plus récent, en novembre 2014, est celui de la vallée de l'Arve, en Haute-Savoie. Des mesures de restriction de circulation, liées à un PPA qui date de 2012, ont été décidées sur les A10, A410 et RD1205/N205, qui ont directement visé les poids lourds. Les camions - à 99,99% diesel - sont alors apparus dans le collimateur des autorités locales, avec des interdictions qui bouleversent les plans de transports et itinéraires réguliers. Bazar garanti ? Dans le pire des cas, sans effort d'anticipation, ces contraintes placent les transporteurs dans l'incapacité de proposer un plan B qui soit viable aux plans économique et de la continuité

de service. Dans le meilleur des mondes, elles donnent lieu à des initiatives inédites. En témoigne, en Rhône-Alpes, l'action coordonnée de quatre PME de transport (Magnin, Mégevand, Prabel et Sotradel) avec deux groupes, Transalliance et J. Perrenot. Ils ont associé leurs forces dans l'expérimentation de nouvelles technologies au gaz, vu comme une alternative crédible au gazole. Ils ont créé en décembre un consortium, baptisé Équilibre, appelé à devenir demain association loi 1901 pour s'ouvrir à un plus grand nombre d'entreprises en France. Le travail est soutenu par le pôle de compétitivité LUTB, à Lyon, qui devra produire une modélisation des usages et des coûts, qui pourrait servir de jalons pour d'autres exploitations. Une façon pour les transporteurs de s'extirper de cette pression atmosphérique (même à basse altitude !). Car si la pression monte sur les transporteurs et constructeurs motoristes, elle augmente aussi sur les pouvoirs publics. Pour deux raisons indiscutables : ils devront donner un horizon à long terme aux énergies émergentes et dessiner une cohérence territoriale à l'échelle du pays. Un pays que les PPA pourraient, au gré de lubies locales, transformer en puzzle dont les pièces ne s'emboîteraient pas.