

Prénom Nom
Adresse

Code Postal
Date de naissance et lieu de naissance

Monsieur le Procureur de la République
Tribunal de Grande Instance de Aix en Provence
40 Boulevard Carnot
13100 Aix en Provence

Le 10 mai 2014

Monsieur le Procureur de la République.

1) Les risques liés à l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel.

Par communiqué de presse en date du 12 juin 2012, le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) qui fait partie de l'Organisation Mondiale de la Santé a confirmé que les émissions produites par les moteurs diesel doivent être considérées comme directement responsables d'un risque accru d'apparition de cancer du poumon chez les personnes qui y sont exposées. (pièce 1).

<http://lyonturin.eu/documents/docs/diesel%20cancer.pdf>

A l'issue d'une réunion d'une semaine regroupant des spécialistes internationaux, le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a aujourd'hui classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant **cancérogènes pour l'homme (Groupe 1)**, sur la base d'indications suffisantes prouvant qu'une telle exposition est associée à un risque accru de cancer du poumon.

Le même organisme a classé les gaz d'échappement des moteurs diesel dans le groupe 1 à savoir :

Groupes d'évaluation – Définitions

Groupe 1 : *L'agent est cancérogène pour l'homme.*

Cette catégorie est utilisée lorsque l'on dispose d'*indications suffisantes de cancérogénicité* pour l'homme. Exceptionnellement, un agent peut être placé dans cette catégorie lorsque les indications de cancérogénicité pour l'homme sont moins que *suffisantes*, mais que l'on dispose d'*indications suffisantes* de sa cancérogénicité pour l'animal de laboratoire et de données probantes, chez l'homme exposé, selon lesquelles l'agent suit un mécanisme de cancérogénicité pertinent.

Le CIRC et la communauté scientifique mondiale ont donc établi un lien de causalité entre l'exposition aux gaz d'échappement des moteurs diesel et l'apparition de cancer du poumon dont les conséquences sont souvent mortelles.

II) Circulation des Poids Lourds sur l'autoroute A8 dite « La Provençale » et au passage franco-italien de Vintimille.

Les comptages routiers établis par Alpinfo et l'Office Fédéral des Transports en Suisse pour le passage de Vintimille font apparaître les données suivantes :

Nombre de poids Lourds au passage de Vintimille (en milliers) Echange et Transit.

En milliers	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total Vintimille	711	1010	1061	1102	1142	1209	1345	1375	1411	1455	1390	1273	1338	1344	1282
Tansit Vintimille		519	545	567	588	623	794	812	833	859	821	681	702	705	672
Echange Vintimille	711	491	516	535	554	586	551	563	578	596	569	592	636	639	610

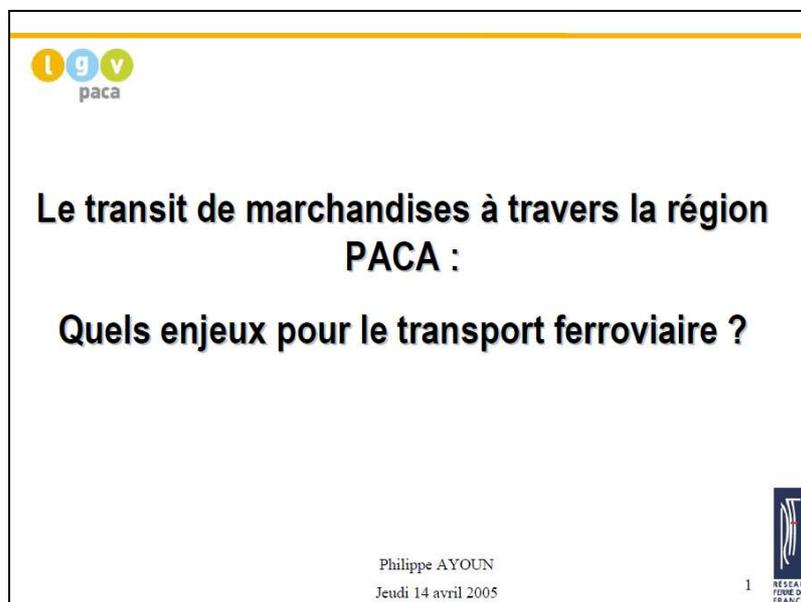
Les Poids Lourds en transit sont ceux qui n'ont ni origine ni destination sur le territoire français, ils constituent la majorité des poids lourds circulant au passage frontalier.

D'évidence, ces poids lourds proviennent de la péninsule ibérique ou s'y dirigent. Ils circulent en conséquence sur la côte méditerranéenne émettant des gaz d'échappement.

III) Une voie maritime sous-utilisée.

Il existe une possibilité de transport sur la voie maritime connue de tous les acteurs publics depuis de nombreuses années.

On trouve ainsi dans un document siglé RFF, publié dans le cadre du débat public pour la LGV PACA, daté du 14 avril 2005, un diaporama précis sur les possibilités de report modal de la route vers la mer :



On peut lire dans ce document :

l g v
paca

Comment éviter la croissance des poids lourds?

- Les modes maritimes et ferroviaires devront transporter un supplément supérieur à 2 000 PL/Jour.
- Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle:
- 2/3 du trafic à détourner = 6 à 7 navettes quotidiennes à créer entre Espagne + France et Italie.

7 

l g v
paca

Cabotage Arc Méd. aujourd'hui

Barcelone – Gênes	1 A/R / jour
Barcelone - Civitavecchia	2 A/R / semaine
Valence – Livourne	3 A/R / semaine
Valence – Civitavecchia	1 A/R / semaine
Valence – Salerne	2 A/R / semaine
Valence – Palerme	1 A/R / semaine
Toulon - Civitavecchia	3 A/R / semaine

15 

et

l g v
paca

Un exemple théorique de services « Ro-Ro » en 2020

- 2 à 3 rotations/jour entre l'Espagne du Sud (Valence) et l'Italie du Nord (Gênes, Livourne)
- 2 rotations par semaines entre l'Espagne du Sud et l'Italie du Sud (Civitavecchia, Naples)
- 5 à 6 rotations quotidiennes entre l'Espagne du Nord (Barcelone) et l'Italie du Nord
- 4 rotations par semaines entre l'Espagne du Nord et l'Italie du Sud
- 2 rotations par semaines entre le Sud de la France (jusqu'à Marseille) et l'Italie du Sud
- 1 rotation par semaine entre l'Est de PACA (Toulon) et l'Italie du Sud

16 

l g v
paca

Un cabotage maritime performant

- La moitié du trafic de transit
- Compétitif sur les longues distances
- Aujourd'hui, 18 AR par semaine : une capacité annuelle de l'ordre de 400 000 camions
- De réelles perspectives de développement (aides nationales et européennes...)

6 

et

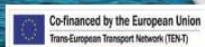
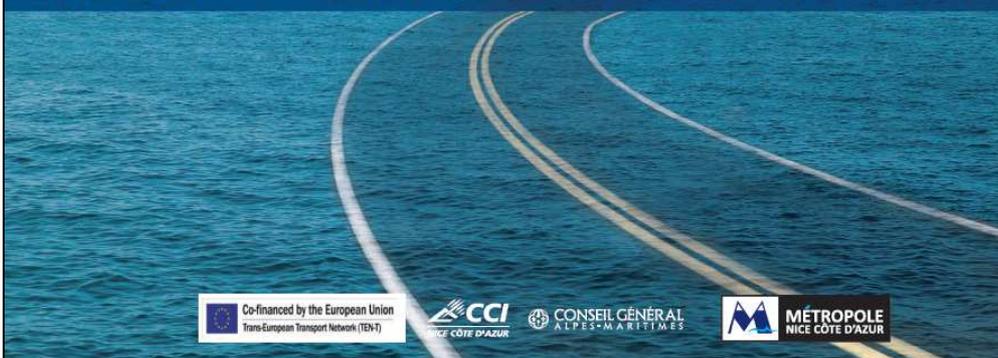
Ainsi il est établi que la voie maritime est parfaitement identifiée comme une alternative au transport routier, crédible et fiable pour le transport des marchandises.

Une étude précise a été publiée par la CCI Côte d'Azur, le Conseil Général des Alpes Maritimes et Métropole Nice Côte d'Azur, cofinancée par l'Union européenne :

Autoroutes de la mer en Méditerranée

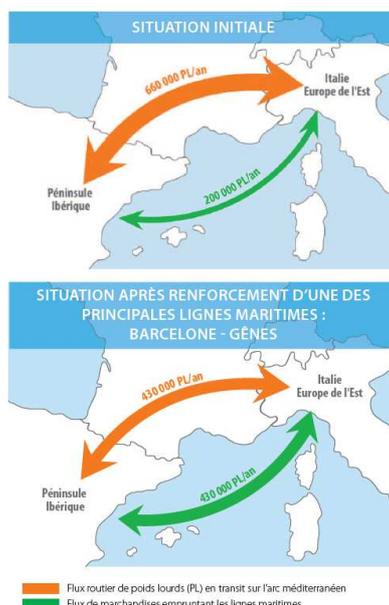


Nos propositions pour désengorger le trafic de plus de 200 000 poids lourds sur les autoroutes du littoral, de Gênes à Barcelone



Autoroutes de la mer : aujourd'hui 200 000 poids lourds soustraits de la route, **demain 430 000 !**

C'est le résultat d'une étude* menée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur et le Conseil général des Alpes-Maritimes, qui s'appuie sur une enquête auprès des chauffeurs routiers sur l'A8.



Cette enquête a montré que le potentiel de report de la route vers les lignes maritimes est élevé : 660 000 poids lourds/an (2 sens confondus) effectuent des trajets directs, c'est-à-dire sans arrêts intermédiaires, entre la péninsule ibérique d'une part, l'Italie et les pays de l'Est d'autre part. De plus, la très grande majorité de ces trajets sont réguliers : 90% sont à minima mensuels.

L'étude a analysé à titre d'exemple une des lignes actuelles les plus importantes, Barcelone-Gênes, qui présente un fort potentiel de développement.

Elle transportait déjà 75 000 poids lourds en 2008.

Les flux supplémentaires captables sur une ligne Barcelone-Gênes renforcée sont estimés à environ 230 000 poids lourds par an en hypothèse haute volontariste.

Pour accueillir ces flux supplémentaires, 3 départs quotidiens sont à mettre en place dans les 2 sens.

*Étude réalisée en 2009 avec l'appui d'un groupement expert (MLTC / AII Europe / Intervention).

Les autoroutes de la mer : une solution gagnant/gagnant



POUR LA COLLECTIVITÉ :

En développant les autoroutes de la mer et en reportant jusqu'à plus d'1/3 du trafic international vers ces lignes, la collectivité réalise d'importantes économies :

- on réduit sensiblement les nuisances : congestion, accidentologie, coûts d'exploitation des autoroutes...
- on évite des travaux lourds d'élargissement des autoroutes pour répondre au problème de congestion.

Créer un km de voie supplémentaire dans chaque sens sur autoroute coûte en moyenne 8 M€ :

Or, à titre de comparaison :

- 1 navire roulier* neuf coûte moins de 40 M€, soit l'équivalent de 5 km de voie supplémentaire,
- un navire mixte** coûte en moyenne 100M€, soit l'équivalent de 12,5 km de voie supplémentaire.

Une simulation a été réalisée sur la ligne Barcelone-Gênes. Avec 75 000 poids lourds transportés, la ligne actuelle permet déjà une économie de 27 M€ pour la collectivité***. Avec 236 000 poids lourds supplémentaires transportés, la ligne renforcée apporterait une économie supplémentaire de 84 M€.

* C'est-à-dire dédié au transport de camions et remorques.

** Transportant à la fois des camions, remorques, véhicules légers et passagers.

*** Différentiel des coûts pour la collectivité entre transports routiers et maritimes : ces coûts incluent notamment les effets sur l'urbanisation, les infrastructures, les paysages, l'effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents routiers.

POUR LE TRANSPORTEUR :

Emprunter les autoroutes de la mer est très avantageux en terme de coût et de temps.

A titre d'exemple, emprunter la ligne Barcelone-Gênes permet :

une économie de 30% sur le tronçon Barcelone-Gênes. Cette économie atteint même 36% en intégrant l'écobonus italien qui était en place de 2007 à 2009 : il réduit à 700 € le coût du trajet maritime

un gain de temps, élevé pour les longs trajets : 14h en moins pour un trajet Saragosse-Trieste en intégrant les temps de pauses et de repos.

un gain en terme de gestion du personnel : le chauffeur est considéré en repos lorsqu'il est à bord du navire.



On comprend à la lecture de ce document que le coût du transport maritime s'avère avantageux pour la collectivité et pour les usagers.

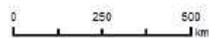
L'Europe finance le développement de la voie maritime dans le cadre du projet prioritaire 21 comme le montre cette publication datée du 20 novembre 2012 :



Priority Project 21

► Motorways of the Sea

Trans-European transport network. Achievement of the Priority projects



Cartography: DG MOVE, October 2012
© EC, DG MOVE, TENtec Information System 2012
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries



TENtec



Enfin, la pertinence de la voie maritime est reconnue par la France et l'Italie dans l'accord franco-italien daté du 30 janvier 2012 dans lequel on peut lire dans l'annexe 3 :

A.5. Autoroutes de la mer

Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un 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.

Il n'est donc pas contestable que la voie maritime méditerranéenne est connue de tous les acteurs publics, que les études de capacités sont précises et publiques.

Il existe donc objectivement une possibilité avérée permettant de diminuer de façon significative l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel des camions, par le transport des marchandises au moyen de la voie maritime en Méditerranée.

L'absence d'utilisation de cette voie de transport ferroviaire surexpose les personnes à des risques de cancers dont l'origine se trouve dans la circulation de poids lourds sur la côte méditerranéenne alors qu'un moyen de transport bien moins polluant, existe et n'est pas ou peu utilisé.

De nombreuses associations ont demandé depuis plus d'un an maintenant l'utilisation immédiate de la voie maritime pour réduire la circulation routière pour les poids lourds en transit sans qu'ait été annoncée par les pouvoirs publics une quelconque mesure permettant une utilisation massive et significative de voie maritime.

IV) Le report modal sur la voie maritime : une technique connue et éprouvée.

Le trafic transmanche entre la France et l'Angleterre illustre parfaitement les capacités de report modal.

Le port de Douvres en Angleterre reçoit chaque année plus de deux millions de poids lourds.

L'organisation et les besoins permettant le transfert des camions sur les bateaux sont dès lors connus et les moyens existants sont efficaces.

Dans ces conditions, il ne peut être déclaré que le transfert de camions sur les bateaux entre l'Espagne et l'Italie présente une difficulté.

Il en va de même pour les camions qui pourraient être chargés à Marseille.

Dans ces conditions, il apparaît que toute absence de mesure visant à réduire le trafic de marchandises sur les routes et autoroutes sur la côte méditerranéenne, constitue une mise en danger de la vie d'autrui.

V) Le Code Pénal dispose à l'article 121-3.

« Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

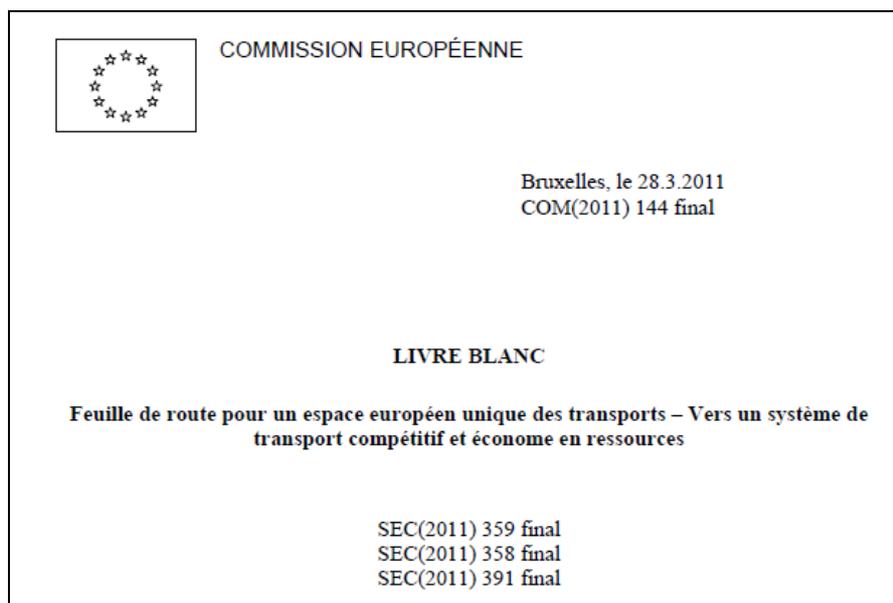
Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il

est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure. »

- Compte tenu de l'ancienneté de l'information publiée par le CIRC largement relayée par la presse et les médias en général, compte tenu des demandes répétées d'associations pour l'utilisation de la voie ferroviaire pour le transport des marchandises.
- Compte tenu des études précises publiées sur les possibilités d'utilisation de la voie maritime,
- Compte tenu des publications de RFF en 2005 et des engagements du gouvernement français pour une utilisation effective de la voie maritime,
- Compte tenu de la forte capacité disponible,
- Compte tenu des engagements de la France en matière de réduction des transports routiers,
- Compte tenu des objectifs du Grenelle de l'Environnement et de ceux fixés par la Communauté Européenne (50% de transport autre que routier en 2050).



2.5. Dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources: points de repère pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre

Développer et déployer de nouvelles options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion

- (1) Réduire de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains d'ici à 2030; les faire progressivement disparaître des villes pour 2050; mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO₂ pour 2030 dans les grands centres urbains¹⁰.
- (2) Porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone dans l'aviation d'ici à 2050; réduire de 40% (si possible 50 %¹¹) les émissions de CO₂ de l'UE provenant des combustibles de soute dans le transport maritime, pour 2050 également.

Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie

- (3) En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.
- (4) Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.
- (5) Mettre en place un «réseau de base» RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.
- (6) Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

¹⁰ Cette mesure réduirait aussi considérablement les autres émissions nocives.

¹¹ Voir la communication de la Commission intitulée «Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050», COM(2011) 112.

FR

FR

Il semble que l'absence de mesures concrètes visant à un transport des marchandises par la mer a pour conséquence directe le maintien d'un fort trafic routier de camions sur les itinéraires menant ou provenant d'Italie et de la péninsule ibérique par la côte méditerranéenne.

Le niveau de trafic poids lourds peut être considéré comme directement responsable de l'apparition de cancer du fait de la surexposition des personnes et notamment les riverains, à des émissions des moteurs diesel des dits poids lourds.

Les responsables de cette situation notamment du fait de leur inaction ou de leur abstention pourraient se trouver sous le coup des dispositions du Code Pénal.

C'est dans ces conditions que nous vous prions, Monsieur le Procureur de la République d'instruire la présente plainte contre X, afin de déterminer les éventuelles responsabilités et leurs auteurs

dans une surexposition des personnes aux risques de cancer dont les conséquences sont souvent mortelles.

L'abstention dans la prise de mesure visant à réduire le trafic routier des marchandises alors que la voie maritime le permet et que la révélation du lien direct entre l'exposition aux émissions des moteurs diesel et la mise en danger de la vie d'autrui ne peut être ignorée des auteurs, nous semble pouvoir être qualifiée pénalement conformément à l'article 121-3 du Code Pénal.

Vous apprécierez l'opportunité de toute autre qualification des faits que nous vous rapportons et restons à votre disposition lors de l'enquête que vous ne manquerez pas de diligenter.

Vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette affaire de santé publique, nous vous prions, Monsieur le Procureur de la République, d'instruire au plus vite ce dossier et recevoir nos respectueuses salutations.

Prénom Nom
Signature

Liste des Pièces

1. Communiqué de presse en date du 12 juin 2012, Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC),
2. Relevés ALPINFO de 1994 à 2012, Office Fédéral des Transports (OFT) Suisse,
3. Etude Réseau Ferré de France (RFF) débat public LGV PACA - 14 avril 2005,
4. Autoroute de la mer en Méditerranée, Conseil Général Alpes Maritime, CCI, Métropole Nice Côte d'Azur, financé par l'Union Européenne,
5. Projet Prioritaire N°21 UNION EUROPEENNE,
6. Accord Franco-Italien du 30 janvier 2012 (annexe 3 article A.5.),
7. Débat public Calais Port 2015, trafic Poids Lourds transmanche, DOUVRES, CALAIS,
8. « LIVRE BLANC Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » 28 mars 2011 Union Européenne.