

10. Discussion générale (part 2)

J. Lievois : Nous sommes dans un bain médiatique qui ressasse « qu'on va vers plus de problèmes » ; il semble qu'on ne soit pas audible si on ne démontre pas qu'en effet on va vers plus de problèmes. Par exemple, on a le sentiment qu'il y a de plus en plus de chutes de pierres, mais il est difficile de le démontrer de manière statistique (hormis dans le cas des écroulements dans les zones à permafrost, [cf. *présentation de P. Deline, p. 64*]). Si l'on examine les carnets des agents qui relèvent ces phénomènes le long des linéaires routiers, on se rend compte surtout qu'il y a une augmentation de la sensibilité aux problèmes de chutes de pierres. Il faut donc constamment pouvoir faire le tri entre ce qui est dicté par l'ambiance médiatique et la réalité mesurée.

J.D. Rouiller : En Valais sur le réseau routier (2200km) les interventions pour les chutes de pierres tendent plutôt à baisser avec le temps. Cela pourrait être dû en partie à la multiplication des mesures de protection qui retiennent les pierres. Donc oui, il y a augmentation de la sensibilité, mais dans le même temps il y a augmentation de la réactivité des automobilistes qui grâce à leur téléphone portable préviennent rapidement les responsables en cas d'obstruction de la chaussée.

T. Arborino : Par rapport aux remarques sur l'hydrologie, cela confirme qu'aujourd'hui on peut difficilement donner de manière absolue une valeur au changement climatique. Il faut travailler sur des analyses de sensibilité et fournir une fourchette plutôt qu'un chiffre. Aux gestionnaires d'analyser les conséquences de l'incertitude ($\pm 10, 15, 20\%$), pour permettre aux politiques de choisir entre un projet qui protège totalement et un projet qui protège partiellement avec gestion du risque résiduel.

F. Gillet : On peut donner des valeurs assez précises en matière de température mais pas en termes de précipitations.

T. Arborino : Il serait important d'oser envisager un scénario « à l'allemande » en considérant qu'il pourrait être nécessaire d'augmenter les débits de projet de par exemple $+15\%$. Cependant on ne doit pas augmenter directement les valeurs de dimensionnement de 15% , mais plutôt analyser la conséquence sur le danger et sur la solution de ce potentiel $+15\%$: le scénario est calculé avec le chiffre de débit habituel mais, si le changement climatique entraîne effectivement une augmentation des débits, il doit pouvoir être pris en compte.

A. Lescurier : Les gestionnaires des risques n'ont pas forcément les moyens mettre en œuvre ce principe, surtout dans le contexte actuel de restrictions budgétaires. Si on applique une politique d'augmentation de seuil, il faudra dimensionner par rapport à ces seuils augmentés, ce qui coûtera forcément plus cher ; donc soit on réalisera moins d'ouvrages soit on va passer outre ce nouveau seuil. Dans le cas du risque sismique par exemple, il n'existe pas de département ou tout est dimensionné aux séismes...

T. Arborino : Attention au raccourci, qu'il faut casser à tout prix, du chiffre initial du débit et donc de l'ouvrage. Ce sont deux choses différentes. Il faut admettre l'incertitude et décider si oui ou non on construit l'ouvrage compte tenu de cette incertitude. On ne doit pas chaque fois construire. La voie de la construction pour se protéger, déjà contre les débits actuels, est une voie sans issue. La voie de la gestion territoriale est très prometteuse quand on n'a pas (assez) de moyens. Par exemple en Suisse on a multiplié par 4 les budgets au niveau fédéral, mais ce n'est toujours pas suffisant, il faudrait les multiplier par 10 pour suivre la tendance de l'augmentation des dangers [des dommages ?]. Alors comment faire pour gérer la vulnérabilité ? En Valais la réponse est légale : il existe une loi sur l'aménagement du territoire disant qu'on ne peut pas construire en zone de danger et une loi sur la construction disant que si on construit en zone de danger il faut un préavis de l'expert cantonal. Je donne 560 préavis par an pour des constructions en plaine, dont une bonne partie où on interdit la construction pour ne pas devoir toujours ajouter des ouvrages de protection et éviter cette inflation de la vulnérabilité qui vient davantage du fait qu'on laisse construire que du changement climatique.

D'autre part, pour protéger la population en attendant mieux (données plus fiables), on lie la possibilité de construire dans certaines zones dangereuses à la condition que la commune ait établi le plan d'intervention d'urgence et ait réalisé des exercices d'évacuation. La commune est alors bloquée territorialement, sauf si elle a fait l'exercice d'évacuation. La personne qui part avec ses pantoufles et sa radio pour être évacuée à la protection civile s'en souvient et a une meilleure réaction la fois suivante. Le Valais a cette force administrative.

F. Gillet : Pour aller plus loin sur ce point important de gestion du territoire : est-ce que, quand vous autorisez une construction sous condition (par exemple plancher surélevé), vous prenez en compte la crue centennale, l'événement classique, ou est-ce que vous tenez déjà compte aujourd'hui dans vos recommandations du changement climatique qui risque de modifier cette crue centennale (15% des Allemands) ? Comme on construit en général pour 100 ans au moins, il est peut-être important déjà d'anticiper. En termes de décision c'est un élément extrêmement significatif.

T. Arborino : En effet. Malheureusement on a déjà du mal à faire appliquer tout ce qui concerne les menaces actuelles (visible pour les crues historiques). On n'a donc pas pris l'option de modifier les seuils, car si on va trop loin dans la pression sur le territoire on perd toute crédibilité auprès des politiques (ex. si l'alarme se déclenche trois fois par an alors que la digue déborde tous les 50 ans). Dans cette gestion humaine du danger il faut tout de même coller à l'historique.

A. Lescurier : Pour les problèmes de chutes de blocs, on peut choisir d'avoir un niveau de sécurisation maximal ponctuellement ou choisir un niveau de sécurisation homogène sur tout un linéaire, puisque on ne peut pas payer une protection maximale sur tout le linéaire. En Savoie, la deuxième solution a été retenue, ce qui amène à diminuer à certains endroits le niveau de protection possible. Il s'agit d'une politique adoptée au niveau du département, partagée par les élus, mais qui n'est pas connue du public et qui soulève deux gros manques :

1- Devant un juge, le gestionnaire est seul pour défendre la politique choisie, il n'est pas appuyé par un critère d'acceptabilité (jusqu'où est-ce valable de protéger ?), qui ne peut venir que d'une directive nationale ;

2- Comment faire comprendre au citoyen qu'à tel endroit on ne met pas en œuvre toute la protection possible car sinon on ne peut pas traiter tout l'itinéraire qu'il emprunte chaque jour, et qu'il vaut mieux tout traiter avec un niveau de protection qui correspond au plus courant ?

F. Gillet : Au niveau suisse, pour la gestion des itinéraires routiers, s'est développée une procédure d'analyse économique pour définir des priorités entre les divers aménagements à réaliser compte tenu des finances disponibles ; c'est particulièrement important dans la discussion avec les élus ; la Confédération a défini des règles assez précises ; la France n'est pas allée aussi loin et a des progrès à faire.

V. LeBidan tempère le point de vue des citoyens : dans certaines régions, le risque est tout à fait accepté ; en Isère il y a des zones où ce sont les élus et les citoyens qui disent « arrêtez de bétonner la montagne », alors qu'il y a régulièrement des accidents (gorges de la Bourne) ; il faut s'imposer pour réaliser les travaux de sécurisation. Les gens comprennent bien les fermetures de leur route ; le problème vient plutôt de l'organisation de la société, des systèmes d'assurance : en France, sur ces questions particulières routières, pour être indemnisé il faut une condamnation.

I. Voyat : Est-ce qu'après un accident le citoyen garde le même point de vue ? En Italie, le citoyen est le premier à se plaindre qu'une zone est classée rouge ; mais quand il y a un accident c'est aussi le premier à se plaindre.

V. LeBidan : Les deux accidents mortels qui se sont produits dans la Bourne n'ont pas vraiment changé la perception des habitants ; pourtant dans les deux cas le Conseil Général est envoyé devant le tribunal. Dans le premier cas le tribunal a donné raison au CG, considérant que la route ne présentait pas un caractère de risque exceptionnel. L'incompréhension vient surtout de certains citoyens venus s'installer dans le Vercors.