

# FEUILLE D'INFORMATION N°7 MARS 2006



Siège : mairie  
73500 Modane  
Tél. : 04-79-56-86-47  
phdelhomme@wanadoo.fr

## ÉDITO

Par André CHAMPION, Président de RÉAGIR !

À la veille de notre Assemblée Générale 2006, voici un regard sur l'année écoulée... Rien n'incite à l'euphorie.

**Samedi 4 juin 2005**

**2 victimes de plus dans un tunnel routier :  
celui du Fréjus.**

La marchandise transportée et son parcours, soulignent une fois de plus la bêtise de notre société moderne : un camion de pneus en provenance des Pays-Bas et à destination de l'Italie, conduit par un chauffeur d'Europe de l'Est (pour quel salaire !) et à quelques mètres, un autre camion transportait de... la colle.

**Cette tragédie humaine (mort de 2  
personnes), a également un coût  
environnemental et financier  
non négligeable.**

Combien de milliers de tonnes de ce type de marchandises circulent sur la route, sur le rail ou sur mer ? Comment peut-on affirmer, ou nous faire croire, que ce flux superflu est indispensable à l'économie d'une nation ou d'un continent ?

Est-ce pour ce va-et-vient stérile qu'il est vital de percer de nouveaux tunnels, de construire d'autres autoroutes, d'asphyxier les vallées ou les villes, et accroître les gaz à effets de serre ?

Cessons de fermer les yeux sur ce gaspillage d'énergie qui, sous couvert de modernisation ou de libéralisation, permet

l'enrichissement d'une minorité au détriment d'une gestion réfléchie des ressources de la planète, de la santé des habitants, de la sauvegarde de la faune ou de la flore, du moins ce qu'il en reste.

À l'occasion de sommets de l'Environnement, certains Chefs d'Etats lancent de grandes promesses ou de belles déclarations d'intentions... Qu'en est-il dans les faits ? Votes d'extension d'autoroutes, demande de doublement, notamment du tunnel routier du Fréjus et du Mont Blanc (Dauphiné Libéré du 8 juillet 2005), augmentation de transports dangereux (matières radioactives), absence de sanction à l'égard des navires épaves ...

L'accroissement des transports, quels qu'ils soient, n'est nullement une fatalité et il est possible de l'enrayer, à condition de s'en donner les moyens et notamment en les taxant à leur coût réel (coût induit par les nuisances de santé, l'entretien des voies de desserte, les dommages à l'environnement ...).

La majeure partie de ce que nous consommons vient d'ailleurs et parfois de très loin. Que se passera-t-il lorsque l'énergie sera plus rare, donc plus chère ? Ne pourrait-on en prévoir, dès à présent, la production sur place ou à proximité ? À chacun de se poser, dès MAINTENANT les questions qui en découlent (Achats utiles, nécessaires, indispensables...) DEMAIN, il sera peut-être trop tard.

« Dire qu'il suffirait de ne pas l'acheter pour ne pas  
que ça se vende »  
disait Coluche

## PLUS HEUREUX AVEC LE LYON-TURIN ?

- Oui s'il passe en tunnel dans le canton de La Chambre.
- Non s'il fait du bruit comme le Modahlor à moitié plein.
- Oui s'il ne tarit pas nos sources comme au Bourget.
- Non s'il évacue ses déblais dans des sites sensibles ( ex : forêt ancienne de St André ).
- Oui s'il gère correctement ses déchets d'amiante et d'uranium.
- Non s'il favorise les délocalisations vers des pays où la main d'œuvre est surexploitée.
- Oui si son financement n'empêche pas la modernisation du réseau ferré classique.
- Non si l'État reste favorable au « tout routier » : gazole défiscalisé, respect de la législation peu contrôlé, refus de la taxe routière.
- Oui s'il diminue effectivement le nombre de camions dans nos vallées.

ALORS ?

Annie Collombet

## NON AU DOUBLEMENT DU FRÉJUS !

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le Conseil d'administration de la SFTRF a décidé le **creusement d'une galerie de sécurité de 9 m de large, synonyme de doublement** du tunnel du Fréjus. Réagir tire une nouvelle fois la sonnette d'alarme.

Notre sécurité est bien sûr mise en avant. Or le doublement n'est pas le seul facteur pour sécuriser un tunnel :

- ◇ Un facteur important est la **proportion de Poids Lourds** qui y circulent (**accidents plus graves, potentiel d'incendie très élevé**).
- ◇ Les catastrophes du tunnel du Mont Blanc (39 morts le 24 mars 1999), du Tauern en Autriche (12 morts le 29 mai 1999) et du Fréjus (2 morts le 2 juin 2005 n'ont pas une collision, pour origine.



- ◇ Un 2ème tube appellerait **plus de trafic et augmenterait donc les risques et les pollutions**.

Donc, une **meilleure sécurité** dans les tunnels et sur les routes c'est d'abord la **diminution des camions** ! Une meilleure santé, une meilleure économie, un meilleur environnement, c'est aussi la diminution des camions par la **mise en place de transports alternatifs** comme le rail, les voies fluviale et maritime !

Un autre danger réside dans une lente érosion de notre capacité d'indignation et de notre volonté d'action. Nous savons pourtant que le doublement du tunnel routier du Fréjus est une menace réelle. **Élus, associations et citoyens** doivent agir ensemble dès maintenant.

Dans cette lutte, avec nous, d'autres **vallées Alpines, Pyrénéennes et Vosgiennes** ont les mêmes craintes et préoccupations. C'est bien en unissant nos volontés que nous obtiendrons une politique des transports neuve et soucieuse de notre qualité de vie et de notre environnement.

Philippe DELHOMME

## À PROPOS DU LYON-TURIN

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi 7 Avril 2006  
20h00  
Mairie de  
ST MICHEL de Mne

**Solution d'avenir au transport de  
marchandises OU  
serpent de terre du transfert modal  
Route-Rail ?**

**Simple enjeu politique permettant de  
s'octroyer quelques voix OU  
virage significatif vers une autre  
politique des transports ?**

À ce jour, il est difficile de se faire une  
opinion et pour cause : aucun véritable débat  
public n'a été initié sur ce sujet.

Alors que son financement semble toujours aussi problématique, des projets routiers sont maintenus (A 48, prolongation A 51 Sisteron vers Gap, doublement du tunnel du Fréjus ...)

« La liaison Lyon Turin viendra compléter le réseau ferroviaire européen, tant pour le trafic voyageurs que marchandises » (Plaquette LTF)

Or il faut savoir, notamment :

- qu'une partie des grandes lignes françaises ( 10.000 km environ ) ne peuvent recevoir un trafic grande vitesse faute d'un entretien correct du réseau ( Le RAIL, juillet 2005, suite à un audit réalisé par des experts de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne à la demande de SNCF et RFF ),
- que 5 terminaux de transport combiné sur 11, seront fermés ( L'Usine Nouvelle du 7 avril 2005 ) ;

Une fois que le tunnel de base sera percé, dans quel délai la nouvelle ligne Fret sera construite et reliée à ce tunnel ? Quelles sont les mesures qui inciteront les chargeurs à privilégier le rail plutôt que la route ?

Si les TENANTS de ce projet soulignent notamment, que c'est la seule alternative au « tout routier », qu'il apportera des emplois...

ses OPPOSANTS font remarquer :

- que le tunnel du Lötschberg (Suisse) captera un maximum de tonnage et donc entraînera une baisse du trafic en Maurienne ( le trafic poids lourds France-Italie , cumulé en Maurienne et au Mont Blanc, est constant sur les 10 dernières années, amorçant même en 2003 une légère diminution ; tendance confirmée en 2004 - Site internet du la Sté Autoroute et Tunnel du Mt Blanc - ATMB )
- que les chargeurs se plaignent de la logistique Fret de la SNCF ( L'Usine Nouvelle du 20 janvier 2005 ).

Enfin, les dates qui émaillent les articles de presse ne sont pas de nature à simplifier la compréhension de ce projet :

- 2015-2018 : achèvement prévu du tunnel de base ( Partenaires Savoie de Mars 2005 ) ; et la ligne, pour quelle date ?
  - 2030 : avec la nouvelle liaison Lyon-Turin, l'objectif est de transporter plus de 40 millions de tonnes de marchandises par chemin de fer ( Plaquette LTF ) ( ligne historique et nouvelle ligne confondues bien sûr ).
- Reste un point non négligeable à éclaircir : A-t-on prévu un nouveau matériel plus performant et moins bruyant ???

600 entreprises de transport routier sont en passe de gagner la bataille contre l'État et les Autoroutes. L'enjeu est de récupérer 600 à 900 millions d'euros de TVA sur les péages entre 1996 et 2000. Après 10 ans de bataille juridique, l'État devra payer... Et si ce pactole était utilisé pour mettre en place une alternative au tout routier !

### CADEAUX AUX TRANSPORTEURS

Le 15 Décembre 2005, les parlementaires européens, cédant au chantage exercé par les ministres des transports des pays membres, ont renoncé à la plupart des avancées obtenues dans la révision de l'Eurovignette. La prise en compte des coûts externes dans l'Eurovignette a été écartée pour l'instant et la pression des associations et des citoyens devra donc continuer à s'exercer sur ce sujet...

### DES REVENDICATIONS IDENTIQUES

Depuis plusieurs années, de nombreuses associations, comme RÉAGIR !, réclament des mesures concrètes et rapides afin de diminuer le trafic routier des marchandises, telles que :

- l'introduction d'une redevance poids lourds (déjà en application dans plusieurs États européens)
- l'interdiction du trafic de nuit pour les camions,
- l'introduction d'une bourse transit pour le franchissement des Alpes en camions,
- la limitation du nombre de camions sur les grands axes routiers.

### NOUVELLES DU FRONT

Le 5 janvier 2006, les élus alsaciens et les associations de défense de l'environnement, ont obtenu un amendement de la loi sur le code des douanes permettant l'imposition d'une taxe sur les poids lourds de plus de 12 T, circulant sur le réseau routier alsacien, pour une période expérimentale de 5 ans. Les décrets d'application ne sont pas encore publiés, mais sont attendus avec impatience.

La région Lorraine demande l'application d'une taxe similaire sur son territoire. Cette région souffre, elle aussi, du report de trafic engendré par la redevance poids lourds imposée en Allemagne depuis le 1er janvier 2005.

Les associations du Mont Blanc et RÉAGIR ! demandent l'application d'une redevance poids lourds sur tout le territoire Français (voir ci-contre).

**La victoire alsacienne prouve que lorsque les demandes citoyennes sont fortement appuyées et portées par les élus locaux et régionaux, des résultats positifs peuvent être au rendez-vous.**

*NOTA : cet amendement a été voté contre l'avis du Gouvernement...à chacun d'apprécier.*

### ÇA BOUGE !!!

Comment réduire la circulation des camions ? En développant le transport fluvial, mon capitaine !, Conséquence de la crise énergétique en 2005, le nombre de conteneurs chargés sur des péniches a grimpé de 40 % en un an. Les voitures sont de plus en plus nombreuses à être transportées par voie d'eau (+ 22 %), tout comme les produits agricoles (+ 31 %).

#### Pouvoir

Je soussigné, .....  
 membre de l'association Réagir ! donne tout  
 pouvoir à M/Mme .....  
 pour son assemblée générale du 7 avril 2006.  
 Signature :

( envoyer à André Champion Orelette 73140 ORELLE  
 ou à remettre à la personne mandatée )

#### Adhésion

Nom et prénom : .....

Adresse : .....

.....

Je renouvelle mon adhésion à RÉAGIR ! pour 2006 :  
**7€** ou **3€** (étudiant, chômeur)

### 1- De 4x4, tu ne devrais acheter...

C'est de loin la mode la plus stupide : roulez à 20 km/h dans les villes en 4x4. Selon l'ADEME, ce véhicule consomme 40% de plus en ville qu'un véhicule classique. Les dix 4X4 les plus vendus en France émettent chacun en moyenne plus de 350 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre contre 176 g de CO<sub>2</sub> pour le véhicule de gamme moyenne. Bien sûr, en montagne, le 4x4 est plus logique, mais combien l'utilise réellement pour les routes pentues ?

### 2- Les sacs en plastique, tu devrais refuser...

Avec la bagatelle de 500 sacs distribués par seconde (!), soit 16 milliards par an, le consommateur, le commerçant ou le supermarché entretiennent une gabegie en pétrole, alors que l'utilisation de sacs-cabas et autres paniers est tellement plus chic et économe...

## DIX GESTES POUR LIMITER LE RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE

### 3- Tes déchets, tu devrais trier...

Une famille française produit environ une tonne d'ordures ménagères par an. Mise en décharge, cette tonne émet 300 kg de gaz à effet de serre. Incinérée, elle en relâche encore 80 kg. Triée et recyclée, elle n'en émet quasiment plus...

### 4- De fraises en hiver, tu ne devrais acheter...

Venues du Chili ou d'Argentine, pour leur transport en avion, elles ont consommé beaucoup de CO<sub>2</sub>. Même constat pour les haricots, tomates... Mieux vaut la solution suivante : consommer des fruits et légumes de saison.

### 5- Des produits biologiques et locaux, tu devrais consommer...

L'agriculture, gros utilisateur de machines et d'engrais, est, en France, un des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre. Les producteurs biologiques et locaux, qui bannissent tout engrais chimique et autres pesticides, respectent mieux l'environnement.

### 6- Les énergies renouvelables tu devrais privilégier...

Éoliennes, petits barrages, électricité solaire, chauffe-eau solaire, biogaz, chauffage au bois, géothermie, les énergies renouvelables sont à la fois non polluantes et inépuisables. Or la France est en retard dans le développement de ces énergies pour remplacer le pétrole, le gaz, le charbon ou l'uranium. Et notre vallée est la région de France avec Briançon, qui a le plus de jours ensoleillés en une année !!...

### 7- Avec des ampoules à basse consommation, tu devrais t'éclairer...

Avec les lampes Duo compactes (appelées lampes basse consommation), on peut diviser par cinq sa consommation d'électricité pour l'éclairage ! C'est bien pour notre porte-monnaie et pour l'environnement.

### 8- Des meubles en bois « durable » tu devrais exiger...

Si les forêts sont des efficaces pièges à gaz carbonique, le consommateur averti devrait exiger des meubles certifiés en bois FSC (Forest-Stewardship-Council) qui garantissent l'exploitation responsable et durable des forêts tropicales, aujourd'hui, gravement menacées. Le mobilier en bois d'arbres de nos forêts est bien sûr le meilleur moyen de favoriser une gestion équitable et d'assurer l'avenir d'une filière durable.

### 9- Les transports en commun, tu devrais utiliser...

En ville, il faudrait privilégier les déplacements en métro, en bus ou en tramway. Le co-voiturage, le vélo, le roller ou la marche à pied ne sont pas mal non plus.

### 10- De la clim, bon usage tu devrais faire...

Si elle rafraîchit les voitures et les bureaux, elle engendre une surconsommation de 3 kg de CO<sub>2</sub> pour 100 km parcourus. Et dans les bureaux, elle utilise des HFC (hydrofluorocarbones), des gaz qui ont un impact négatif sur le réchauffement climatique.

### Bonus : Sur courte et moyenne distance, rarement l'avion, tu devrais prendre...

Un aller-retour Paris-Marseille en avion participe au rejet de 243 kg de CO<sub>2</sub>.

## À CONTRE-COURANT ?

Camions, locomotives, bateaux, machines de chantier, usines thermiques, partout où bat un cœur de métal, le diesel fait marcher notre société. **Le pétrole est devenu la drogue dure de nos économies.** L'extrême dépendance énergétique de la France par rapport au pétrole a déterminé le choix du tout nucléaire.

Ces deux sources d'énergie ultra centralisées ( pour la production), ont un point commun : elles engagent les générations futures sur plusieurs milliers d'années. L'effet de serre et la contamination par les déchets nucléaires sont des bombes à retardement.

Le moteur à eau : un mythe à couler. Le moteur à eau est assimilé à deux types de production énergétique directement associé à l'eau :

### - Le moteur à hydrogène

En associant 2 molécules d'hydrogène à 1 molécule d'oxygène, on obtient une explosion (qui produit de l'énergie). Pour obtenir ces molécules d'hydrogène, la solution la plus fiable est d'utiliser l'électrolyse de l'eau. On sépare alors l'oxygène et l'hydrogène des molécules d'eau. Mais l'électrolyse nécessite de l'énergie. Selon les lois de la physique, si l'explosion des molécules d'oxygène et d'hydrogène fournit de l'énergie, séparer ces mêmes molécules nécessite un apport d'énergie au moins équivalent à celui produit par l'explosion. Entre les deux manipulations, il y a déperdition : le bilan énergétique de l'opération est forcément négatif. Contrairement au pétrole ou au gaz, l'hydrogène n'existe pas à l'état naturel. Il ne peut être qu'un vecteur d'énergie, comme une pile classique.

### - Le moteur pantone.

C'est une technologie ancienne. Il s'agit d'ajouter un peu de vapeur d'eau dans un moteur à combustion classique afin d'en améliorer le rendement. Cet ajout d'eau ne peut être que très marginal. Le système pantone fonctionne sur des gros moteurs fixes (comme un groupe électrogène)

car l'injection d'eau alourdit les véhicules (réservoir d'eau, pompes, etc...)

L'amélioration du rendement ne compense pas le surplus de consommation lié à l'augmentation du poids du moteur.

**L'huile végétale brute (HVB)** se produit année après année, c'est une source d'énergie renouvelable plus efficace et moins polluante que les produits pétroliers. Il est avéré qu'il n'existe pas à ce jour de produit dont l'utilisation dans les moteurs classiques entraîne moins de rejets que l'HVB. Le travail de recherche sur la filière HVB doit se poursuivre en particulier pour ce qui concerne les impacts des pratiques culturales et les analyses des émissions de gaz d'échappement.

Mais ce n'est certainement pas une solution exclusive, ni universelle, brûler de l'huile n'étant pas une fin en soi, mais elle représente, à l'échelle individuelle, une **occasion immédiatement accessible de sortir du système pétrolier et nucléaire.** Par expérience personnelle, l'utilisation d'un carburant d'origine végétale incite à réduire ses déplacements. C'est une source supplémentaire d'économie d'énergie.

Par ailleurs, accepter de verser des taxes sur les HVB, dont une partie est reversée au système pétrolier, constitue une inversion inacceptable du principe pollueur payeur. C'est un cercle vicieux, déjà amorcé en agriculture biologique, qui consiste à faire payer plus cher ceux qui veulent moins polluer.

Aucune technologie ne permet actuellement de remplacer efficacement et de façon saine nos "énergies poubelles", le plus sage pour l'instant est bien de **réduire le plus possible nos déplacements, de rentabiliser au mieux nos transports,** de préférer des énergies décentralisées conditionnant le choix d'une société qui assume ses besoins. Il induit de nombreuses répercussions socio-économiques positives qui auraient pour conséquence de revitaliser la vie locale.