



SIÈGE : MAIRIE 73500 MODANE - TÉL. : 04-79-56-86-47

# FEUILLE INFO N°8 MARS 2007

## ÉDITO

Par André CHAMPION, Président de RÉAGIR !

Nous sommes à la veille d'échéances électorales et la première - la Présidentielle - a permis aux candidats, dont certains sont ou ont été membres du Gouvernement, de formuler de belles promesses sur le thème de « la Défense de l'Environnement », ce qui pourrait induire une autre approche du mode de transport des marchandises (à défaut d'études sérieuses sur leur diminution).

Mais les beaux discours pour le futur cachent mal les réalités actuelles. La lecture du bulletin mensuel de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) de mars 2007, en est un exemple édifiant.

Pour la Région RHÔNE-ALPES :

**1- Côté autoroutes :** l'élargissement de l'A7 et l'A9 est écarté provisoirement MAIS un triplement sur des axes parallèles par des autoroutes ... de montagne (A 48 Ambérieu-Bourgoin + A 51 Grenoble-Sisteron ; l'A 45 Lyon- Saint Etienne et la mise de la N 88 Saint Etienne-Toulouse au gabarit Autoroutier) ; Toutefois cet élargissement sera réexaminé dans 5 ans par « L'Observatoire interrégional de la mobilité », organisme en cours de création sans participation des associations.

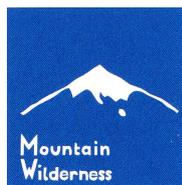
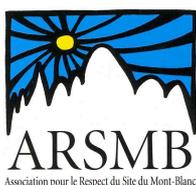
**2- Côté ferroviaire :** il est annoncé le commencement des travaux du Lyon-Turin dès 2010, et le contournement ferroviaire de Lyon (CFL) serait accéléré MAIS rien n'est spécifié quant au financement à l'exception d'un protocole d'intention de financement de 4,4 milliards d'euros. Cette intention ne concerne que la première phase de réalisation des accès ferroviaires au tunnel international.

Chaque année nous faisons le même constat. Le lobby « routier » maintient son emprise sur le fret et aucune mesure concrète n'est prise à l'échelon gouvernemental pour une quelconque amorce d'un transfert modal vers le rail.

Aujourd'hui nous avons l'opportunité de faire pencher la balance vers une autre politique des transports. À chacun de se déterminer au moyen de son bulletin de vote : toujours plus de camions ou MOINS DE CO<sub>2</sub>. Ce qu'une personne seule ne peut faire, la VOLONTÉ d'un GROUPE peut y arriver ; toutes les luttes du passé, dont certaines ont abouti, en sont la preuve.

Surtout, Réagir ! se bat aux côtés de nombreuses associations pour des transports alternatifs, écologiques et doux.

## ASSOCIATIONS PARTENAIRES



# PAS DE DEUXIÈME TUBE AU TUNNEL DU FRÉJUS !!

Sur avis du Conseil d'administration de la SFTRF, le ministre des Transports M. Perben a donc mandaté une Commission Intergouvernementale pour étudier une nouvelle galerie de sécurité et en définir les modalités de financement par le privé.

Cette dernière serait destinée à remplacer la voie d'évacuation existante en plafond de l'ouvrage et à permettre le creusement des abris manquants sans couper la circulation. La première idée avait été décidée en 2001 suite à l'accident dans le tunnel du Gothard (11 morts). Cette galerie devait avoir une largeur maximale de 5 mètres et être affectée à l'usage exclusif des secours en cas d'accident ou incendie dans le tunnel principal. La voici, agrandie à 8 mètres, soit un tube plus large que le tunnel du Mont Blanc. En vérité, et au prétexte de sécurité, pour nous (associations et certains élus) il s'agit purement et simplement de doubler le tunnel routier du Fréjus afin de rendre attractive la future privatisation de la SFTRF.



La ratification par la France de la Convention Alpine lui interdit pourtant toute construction de nouvelles voies routières et percement de nouveaux tunnels. Mais personne n'est dupe : les représentants des gouvernements Français et Italiens abattent les dernières cartes d'une partie de poker menteur. Face au problème de la circulation routière, le réflexe de nos dirigeants est toujours d'élargir les voies plutôt que d'imaginer des diminutions de circulation et de favoriser des modes de transport plus écologiques.

Le GIEC (Groupement Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) vient tout juste de donner le bulletin de santé de la Terre en montrant clairement le lien entre les émissions de CO2 et le niveau d'augmentation des températures au cours du siècle. Ce sont les transports routiers qui sont les premiers émetteurs de ce gaz à effet de serre. Et pourtant, l'État continue à vouloir percer ce tunnel. Donc ce qui est en jeu ici chez nous, c'est l'irresponsabilité des décideurs à ne pas prendre en compte la gravité des menaces climatiques. C'est donc être aveugle que de ne pas corréliser des hivers sans neige avec le trafic routier.

## UN DOUBLEMENT DU TUNNEL DU FREJUS SIGNIFIE :

- Une hausse de fréquentation des Poids Lourds : accidents plus graves, potentiel d'incendie très élevé.
- Pas plus de sécurité : les catastrophes du Mont Blanc (39 morts en 1999), du Tauern en Autriche (12 morts en 1999), du Gothard (11 morts en 2001) et du Fréjus (2 morts en 2005) n'ont pas été causées par une collision frontale.
- Plus de pollution et de bruit : creuser un 2ème tube, c'est créer un flux supplémentaire de camions. Ceux qui circulent en Maurienne polluent aussi Chambéry... Est-ce vraiment ça notre avenir ?

## DES MESURES URGENTES S'IMPOSENT :

- Interdiction des PL la nuit.
- Instauration d'une Redevance Poids Lourds selon la distance, les marchandises et le tonnage (comme en Suisse).
- Taxation des carburants pour les transports de marchandises.
- Priorité budgétaire au rail et aux voies d'eau (fluviales et maritimes).

Ces mesures permettraient la diminution des transports à vide ou superflus et feraient payer le coût réel du transport routier : dégradation des routes, accidents, embouteillages, pollutions, atteintes à la santé et à l'environnement... La réalité du réchauffement climatique par les rejets de gaz à effet de serre devrait orienter un changement de cap à nos décideurs par une politique volontaire de transports économes en énergie et respectueux de l'environnement.



Philippe DELHOMME

**Pour réfléchir et agir face à l'absurdité des transports et le réchauffement climatique, Réagir! et Vivre en Maurienne vous invitent :**

CONFÉRENCE  
**YVES  
PACCALET**

**Philosophe écologiste, naturaliste, écrivain, bras droit de J.Y. COUSTEAU, Yves PACCALET a publié plus de 60 ouvrages dont « L'Humanité disparaîtra, bon débarras ! » et « Sortie de secours »**

« À présent, quand il tombe trente centimètres de neige, la télévision en parle.... En un demi-siècle, le chaos climatique s'est bel et bien installé. Nous n'en subissons, pour l'instant, que des effets mineurs (quelques tornades, tempêtes, sécheresses, canicules ou cyclones ; peu de chose !). Nous aurons, demain, à payer la vraie note. Oui, l'avenir du monde dépend d'abord de chacun de nous. Mais il faudra bien aussi organiser tout cela économiquement et politiquement. C'est cela que j'appelle la marche nécessaire vers les Etats-Unis du Monde ! »

15 JUIN 2007

ST JEAN DE MAURIENNE

Depuis peu, nous savons que nous vivons dans un monde fini et clos. La Terre est petite et son état se dégrade par les excès de l'humanité. L'augmentation de la pollution due au transport routier de marchandises est devenue un vrai sujet d'inquiétude.

En effet, la croissance de ce secteur est telle qu'elle réduit à néant les efforts consentis par les industriels depuis 2001 pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

## QU'EST-CE QUE L'EFFET DE SERRE ?

L'effet de serre est d'abord un phénomène naturel. C'est une couche de gaz située à environ 12 km d'altitude qui comme une vitre dans une serre piège les rayons du soleil et les transforme en chaleur. Sans effet de serre, il ferait  $-18^{\circ}\text{C}$  sur Terre au lieu de  $15^{\circ}\text{C}$  en moyenne. Mais ce subtil équilibre est perturbé de manière artificielle. Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'ère industrielle, **l'activité humaine produit de plus en plus de gaz à effet de serre (GES)**: CO<sub>2</sub>, méthane, CFC, ozone... En Antarctique, des glaciologues forent la calotte glaciaire et étudient des carottes de glace dont les bulles d'air nous informent sur les climats passés. Sur le dernier million d'années, la température a oscillé dans une fourchette d'environ  $5^{\circ}\text{C}$  sans dérive apparente avec des périodes très bien identifiées en rapport avec les paramètres astronomiques. Pour le dernier millénaire, la température a baissé d'environ  $0.5^{\circ}\text{C}$  pendant les 900 premières années et augmenté d'environ  $1^{\circ}\text{C}$  pendant le dernier siècle. Sur les 2 derniers siècles, il existe une corrélation parfaite entre les taux des GES, la température et la population mondiale. Des scientifiques du monde entier ont créé le GIEC (Groupement intergouvernemental sur l'évolution du climat) et ont démontré ce rapport de cause à effet. S'il est courant de voir monter la température de quelques degrés en 10 000 ans, cette fois-ci le phénomène est au moins 20 à 30 fois plus rapide. Pour la 1<sup>ère</sup> fois dans l'humanité, l'homme a le «pouvoir» d'agir sur le climat.

## EMPREINTE ÉCOLOGIQUE ET ÉQUIVALENT CARBONE

6,4 milliards d'êtres humains sur la Terre doivent **partager les ressources naturelles** pour manger, se chauffer, se vêtir, bouger... Ces ressources ne sont pas inépuisables. Un premier outil mesure l'impact des activités humaines sur l'environnement. Toutes nos activités humaines utilisent de plus en plus de ressources fournies par les écosystèmes... Cette consommation est appelée : **l'empreinte écologique**, mesurée en hectares (ha) par personne et par an ou mesurée en planètes Terre. Nous consommons plus d'énergie que nous en possédons. Si tous les Terriens vivaient comme nous, il faudrait 3 planètes.



## CHAUD EFFROI : RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Chaque produit, chaque acte, chaque service peut aussi se traduire en **Équivalent Carbone**. C'est la somme de tout le carbone qu'il a fallu dépenser pour l'obtenir. L'humanité émet environ 6 Millions de tonnes Carbone chaque année dont 2500 kg Carbone (kgC) par français.

Un aller-retour Paris - New-York nécessite en moyenne 1000 litres de kérosène par personne soit l'équivalent de 1000 kgC. Pour nourrir une vache pendant sa vie, il faut de vastes prairies, utiliser des machines agricoles qu'il a déjà fallu construire, fabriquer des engrais, des granulés, irriguer... Pour obtenir la viande dans son assiette, il faut encore la transporter, la réfrigérer, la conditionner, la vendre... Ajoutons que les vaches rejettent beaucoup de méthane, si bien qu'1kg de viande rouge nous coûte environ 5kgC. L'élevage intensif est donc une catastrophe écologique autant qu'éthique : une vache de l'UE touche une subvention égale à 3 fois le revenu d'un Africain... Scandaleux !

## ALORS LA DÉCROISSANCE, UNE SOLUTION ?

En moins de 2 siècles, l'humanité aura consommé la totalité des énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz), qu'il lui avait fallu 200 millions d'années pour les constituer. Déjà des bouleversements s'opèrent : réchauffement climatique, grande variabilité du climat, montée du niveau océanique, déséquilibre des biotopes... Naîtront des conflits géopolitiques, des exodes massifs...

Les efforts individuels sont une **démarche citoyenne** en optimisant sa consommation d'énergie (voir autres articles) dans le chauffage, le transport, la nourriture, le gaspillage... Pour en voir les effets, il faudra attendre 100 ans au mieux, donc ces gestes ne suffiront pas. Mais on ne résoudra rien tant que les **chefs d'État** de la Planète n'auront mesuré l'ampleur de la crise climatique et pris les **décisions nécessaires** : modifier notre mode de vie, ouvrir le débat sur le transport, l'énergie, améliorer les rendements, appliquer le protocole de Kyoto. Plus discrètement, la véritable ampleur de la crise de la biodiversité commence également à être perçue.

En France, le débat sur les "solutions" à la crise écologique planétaire est animé par l'idée de décroissance. La nécessité de réduire la consommation matérielle commence à être comprise : ainsi, le rapport sur la division par quatre d'ici à 2050 des émissions de gaz à effet de serre présente la **maîtrise de la demande d'énergie comme la première solution**.

La crise sociale avec la montée de la pauvreté et des inégalités est une autre facette de la crise écologique. Il est essentiel, si l'on espère enrayer la dégradation de la situation, de parvenir à renouer ces deux champs de lutte. Au mot d'ordre essentiel de nos aînés "Penser globalement, agir localement", il nous faut ajouter celui-ci : **"Consommer moins, répartir mieux"**.

Philippe DELHOMME

## UN PEU DE POÉSIE...

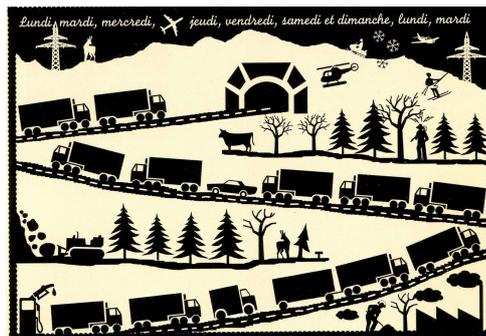
Un jour il y eut un immense incendie de forêt. Tous les animaux terrifiés, atterrés, observaient, impuissants, le désastre. Seul le petit colibri s'active, allant chercher quelques gouttes d'eau dans son bec pour les jeter dans le feu.

Au bout d'un moment, le tatou agacé par ces agissements dérisoires, lui dit : « Colibri tu n'es pas un peu fou ? Tu crois que c'est avec ces gouttes d'eau que tu vas éteindre le feu ? »  
« Je le sais, dit le colibri, mais je fais ma part. »

Pierre RABHI

## ALLER PLUS LOIN...

ARTHUS-BERTRAND Yann – JACQUARD Albert – DELANNOY Isabelle	<b>Regards partagés</b>	Éditions de la Martinière
ATTALI Jacques	<b>Une brève histoire de l'avenir</b>	Fayard
BELPOMME Dominique	<b>Ces maladies créées par l'homme</b>	Albin Michel
ÉTIENNE J.Louis	<b>La plainte de l'ours</b>	J-C Lattès
HULOT Nicolas	<b>Le syndrome du Titanic</b>	Calmann-Lévy
HULOT Nicolas	<b>Le pacte écologique</b>	Calmann-Lévy
KEMPF Hervé	<b>Comment les riches détruisent la planète</b>	Seuil
MORIN Edgar	<b>L'an I de l'ère écologique</b>	Tallandier
ORSENNIA Érik	<b>Voyage aux pays du coton</b>	Fayard
PACCALET Yves	<b>L'humanité disparaîtra bon débarras</b>	Arthaud
PACCALET Yves	<b>Sortie de secours</b>	Arthaud
PELT Jean Marie	<b>C'est vert et ça marche !</b>	Fayard
PELT Jean Marie	<b>Après nous le déluge ?</b>	Flammarion-Fayard
REEVES Hubert	<b>Mal de Terre</b>	Seuil
RABHI Pierre et HULOT Nicolas	<b>Graines de possibles</b>	Calmann-Lévy
RABHI Pierre	<b>La part du colibri</b>	Édition de l'Aube
SERRES Michel	<b>Le contrat naturel</b>	François Bourin



## LA ROUTE, BIEN PLUS CHER...

Une nouvelle frontière se dresse entre Modane et Bardonnecchia. En 1975, des navettes ferroviaires transportaient chaque heure, à bas prix, voitures et piétons. Dans un récent article du Dauphiné Libéré, un Modanais déclare : « depuis qu'on a le tunnel routier, les échanges avec l'Italie ont périclité, nous avons plus de coopération politique, mais les autres relations n'existent plus ». Les tarifs du tunnel du Fréjus seraient-ils un problème ? L'aller-retour par le tunnel routier coûte 39,70 euros contre 3,5 euros par navette bus (pendant les travaux dans le tunnel ferroviaire).

Par le passé, la SFTRF consentait des gestes amicaux pour les usagers locaux. Mais la SFTRF, qui doit rembourser les emprunts contractés pour la construction de l'autoroute de Maurienne et ses autres investissements, n'a plus les moyens d'une telle « générosité ». Et si le train redevenait le vrai trait d'union entre les 2 vallées ? La solution est bien le rétablissement de navettes ferroviaires qui facilitent la vie des usagers et génèrent moins de gaz à effet de serre, moins de risques d'accident et moins de frais pour la société et l'environnement.

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

v 27 Avril 2007  
20h00  
Salle Jean Louis  
Barrault  
ST JEAN DE  
MAURIENNE

### Pouvoir

Je soussigné, .....  
membre de l'association Réagir ! donne tout  
pouvoir à M/Mme .....  
pour son assemblée générale du 27/04/2006.  
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 2007 :  
**10 € ou 5 €** (étudiant, chômeur)

Biocarburants, modèles hybrides, GPL, GNV, diesel avec filtre à particules... comment s'y retrouver ? Quelle sera l'automobile "verte" de demain ?

## ROULER PROPRE ?

**Les biocarburants** : ce sont des carburants d'origine végétale (éthanol de betterave, de maïs ou de canne à sucre). Le CO<sub>2</sub> rejeté lors de la combustion de ces carburants produits à partir de matières premières renouvelables n'est qu'en partie "équilibré" par le CO<sub>2</sub> prélevé dans l'atmosphère par la plante durant sa croissance. Ainsi, un litre d'éthanol réduit de 75 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à un litre d'essence SP95. Les modèles "Flexfuel" roulent avec du sans plomb ou du E85, un mélange composé de 85 % d'éthanol. En France, le réseau de distribution devrait atteindre 500 pompes fin 2007. En réduisant les taxes, le gouvernement espère atténuer le prix du litre d'E85 afin de compenser la surconsommation (de 30 % à 35 %) des moteurs Flexfuel, liée au moindre pouvoir calorifique de l'éthanol. Tous les moteurs modernes acceptent un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol.

**Les hybrides** : la voiture hybride combine un moteur à essence et un autre, électrique. Capable de rouler 2 kilomètres en utilisant exclusivement ses batteries, l'hybride peut ne consommer en moyenne que 4,3 l / 100 km pour 104 g de CO<sub>2</sub> au kilomètre. Onéreux, l'achat d'un tel véhicule peut bénéficier du crédit d'impôt de 3 000 euros maximum réservé aux véhicules dits "propres". Très économe en ville, l'hybride perd cependant son intérêt sur les trajets routiers, où son niveau de consommation (et surtout de CO<sub>2</sub>) n'est pas plus avantageux qu'un moteur diesel.

**Le GPL** : le gaz de pétrole liquéfié rejette très peu d'oxydes d'azote (NOx). Les modèles GPL sont utilisés en bicarburant (la voiture fonctionne indifféremment à l'essence ou au gaz) et le surcoût à l'achat est compris entre 2 000 et 3 000 euros. Le GPL est moins cher à la pompe, mais il impose une surconsommation de l'ordre de 30 % et ne présente un véritable intérêt que pour les grosses motorisations. De plus, l'espace disponible dans le coffre est réduit à cause du réservoir de gaz.

**Le GNV** : n'émettant ni soufre ni poussières, le Gaz Naturel Véhicule est déjà utilisé par les autobus dans une trentaine d'agglomérations françaises. Pour les particuliers, les véhicules sont rares. Faire le plein est un casse tête : à domicile si on est chauffé au gaz, GDF peut livrer un compresseur. Le GNV est écologique et dispose d'avantages fiscaux, mais il n'est pas vraiment pratique.

**Le moteur électrique** : la voiture électrique n'est toujours pas une réalité, faute de batteries assurant une autonomie suffisante. Des industriels élaborent des projets de petit véhicule urbain capable d'offrir, à terme, une autonomie de 200 kilomètres. En attendant, on peut envisager d'enfourcher le nouveau e-Solex électrique (1150 euros, 45 kilomètres d'autonomie) fabriqué en Hongrie.

**Le "Downsizing"** : pour rouler plus propre, il existe aussi des solutions certes discutables mais efficaces : opter pour une voiture de moindre cylindrée et plus légère.

### MAIS LES BIOCARBURANTS SONT UNE FAUSSE ALTERNATIVE...



80% des déplacements passagers et marchandises en Europe se font par la route. Les différents composants d'un yaourt aux fruits parcourent ainsi 9 000 km avant d'arriver sur notre table. Afin d'atténuer l'effet de serre et d'anticiper la hausse des prix du pétrole, le débat tourne essentiellement autour des biocarburants. Pour assouvir notre consommation actuelle de carburants, il faudrait convertir près de 20 fois la surface agricole française à cet objectif. La conversion des surfaces en jachère n'y suffisant pas, même à renfort d'eau, d'engrais et de pesticides, l'Europe importera une partie de ses biocarburants. La Malaisie et l'Indonésie, avec l'huile de palme, et le Brésil, avec la canne à sucre, se posent en leaders du marché. Mais la production d'huile de palme est aussi la première cause du défrichement des forêts malaisiennes. Les transports doivent donc être repensés selon leur finalité et non selon une seule logique de substitution.

### ... D'OÙ LES TRANSPORTS DOUX !

Surtout bouger propre, c'est rejeter très peu voire zéro gramme de CO<sub>2</sub>. Alors on peut recourir, lorsque c'est possible, à la marche à pied, au vélo, aux transports en commun, ou au covoiturage.

Philippe DELHOMME

## Recette des fraises au gasoil

« Fraises, ah les belles fraises !... » Sur les marchés français, alors que l'hiver est encore là, les fruits hors saison s'étalent... Un luxe ? Un progrès ? Mais croquer des fraises en hiver a un coût écologique exorbitant !

En Andalousie (Sud de l'Espagne), Huelva est le paradis de la fraise. La plupart des exploitations se trouvent au cœur d'une forêt en lisière du Parc National de Donana, une des grandes zones humides protégées d'Europe. Sous des serres à perte de vue pousse, à grands renforts d'engrais et de pesticides, la camarossa, une variété hybride choisie non pour son goût insipide mais pour sa résistance aux manipulations et au transport... « Mais c'est de la m... ! » dirait Jean Pierre Coffe.. Sous ces longs tunnels de plastique, des femmes sous-payées (Marocaines, Roumaines ou Polonaises) récoltent les fraises. Les lambeaux de plastique (4 500 tonnes par an !) font partie du paysage, accrochés aux buissons ou enfouis dans le sol.

Le comble de l'absurdité c'est l'irrigation : les producteurs creusent des puits, sans autorisation dans la moitié des cas. Il y a deux ans, on trouvait de l'eau à 7 m, aujourd'hui, il faut descendre à 30m ! Et demain on puisera dans la rivière, à sec de juillet à octobre ? En 30 ans, la nappe phréatique a perdu 50 % de son eau ! Ce qui reste est concentré en nitrates. Le terrain s'affaisse, et la végétation se dessèche. À ce rythme, cette région marécageuse pourrait disparaître !"

Que faire alors ? La solution passe déjà par une culture légale et raisonnable. Mais tout ce gaspillage est possible par le coût inéquitable du transport routier. Les fraises d'importation génèrent un transport scandaleux : 5 litres de gasoil par kilo, des rejets de CO<sub>2</sub> et de gaz à effets de serre, des routes surchargées de poids lourds, des accidents supplémentaires ! Donc la seule solution, pour que les fraises d'hiver ne laissent pas un goût amer et un coût environnemental considérable : en manger en juin. Simplement comme avant !...

## Glace suédoise à Chamonix

Alors que les scientifiques du GIEC annonçaient une aggravation des changements climatiques, 3 camions frigorifiques contenant 120 m<sup>3</sup> de glace suédoise arrivaient à Chamonix. Les stylos Mont Blanc fêtaient leur 100ème anniversaire, avec un palais de glace à Chamonix pour des invités de marque. Ce fait divers montre toute l'absurdité des transports actuels. Les coûts dérisoires du transport (pour son utilisateur, mais pas pour la société et l'environnement), engendrent un va-et-vient superflu de marchandises. Ce type de transports contribue justement aux changements climatiques et font reculer les glaciers européens.

## Développement durable vu par la France

Ayant abandonné le concept de "transfert modal" en faveur de "complémentarité" entre la route et le rail, le gouvernement présente aujourd'hui l'augmentation des capacités routières comme une démarche de développement durable! La mise à 2x2 voies progressive de la RN88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay (A75) vient d'être annoncée par le gouvernement français comme "itinéraire expérimental du développement durable". Ce label (charte) est justifié par la "recherche d'économies d'énergie sur les chantiers"... Les associations locales dénoncent une mascarade visant par ce biais à dissimuler ce projet autoroutier inacceptable.

## Péage poids lourds en Tchéquie

Depuis le 1er janvier 2007, un péage électronique est appliqué pour les poids lourds de plus de 12 tonnes en République Tchèque, sur le réseau autoroutier et voies rapides. Il sera étendu aux routes nationales le 1er juillet 2007, afin de limiter les trajets d'évitement des routes à péage. Les objectifs annoncés sont de freiner la hausse du nombre de camions qui transitent par la Tchéquie, après l'instauration des redevances autrichienne et allemande, de donner des chances égales au rail et enfin, de financer l'entretien du réseau routier particulièrement touché par l'augmentation du trafic PL depuis l'adhésion du pays à l'UE.

## Eco-redevance: une idée qui s'impose

La mise en place d'une redevance poids lourds à la française, baptisée éco-redevance par le groupe de travail FNE (France Nature Environnement), est entrée sur la scène politique et économique nationale. Elle constitue l'une des recommandations émises par le groupe de travail Facteur 4. La presse nationale et économique a repris le terme d'éco-redevance à plusieurs reprises ces derniers mois, ainsi que certains candidats à la présidentielle et autres politiques. Voici un exemple particulièrement positif du travail associatif: concret, crédible et au service de l'intérêt général.

## Gaz à effet de serre : efforts insuffisants

Les émissions de GES dans les 41 pays industrialisés sont reparties à la hausse ces dernières années, d'après le rapport annuel de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Les transports restent le secteur le plus inquiétant avec des rejets de gaz à effet de serre ayant augmenté de 23.9 % entre 1990 et 2004. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'UE des 15 ne réduira ses émissions d'ici 2010 que de 0,6% si elle s'en tient aux seules mesures déjà mises en œuvre, alors que l'objectif de Kyoto vise à réduire de 8 %, d'ici à 2012 par rapport aux niveaux de 1990.