

Siège : mairie
73500 Modane
tél : 04-79-05-47-39

president@reagir.asso.fr
www.reagir.asso.fr

Édito

Par Philippe DELHOMME, Président de RÉAGIR !



www.reagir.asso.fr

Oui Réagir se bat toujours et plus que jamais !

Depuis plus de 4 ans, votre association a œuvré pour établir la réalité des nombreux méfaits du tout routier sur notre santé, notre sécurité et notre cadre de vie. Réagir a démontré que la régulation des PL était un leurre, que les pollutions atmosphériques et sonores ont fortement progressé. Chaque fois nous avons dénoncé les silences pour que chacun soit informé et comprenne. Pour cela, nous exigeons encore une publication quotidienne du passage des PL aux tunnels et des chiffres de pollution de la station de St Julien -Montdenis.

Penser global et agir local a toujours été notre préoccupation. Nous avons travaillé à créer des réseaux d'associations parce qu'une autre politique des transports ne peut se faire sans être uni et fort. Nous sommes alliés à 160 associations françaises et internationales. Avec 4 associations Mauriennes, nous avons bâti un collectif : le CESM axé sur la santé et l'environnement.

Chacun d'entre nous doit prendre conscience que ses gestes quotidiens ont des répercussions sur notre planète. Donc, chacun peut agir de façon individuelle pour transformer la collectivité. C'est par exemple refuser le 48 h chrono ! Nous sommes des consommateurs mais avant tout des citoyens. Vouloir et recevoir un pull ou son réfrigérateur en 2 jours ce n'est pas une liberté mais un caprice ! Or, ces caprices génèrent des transports superflus.

Penser global, c'est aussi maîtriser notre énergie. Les transports couvrent un quart des dépenses d'énergie, mais génèrent plus des deux tiers des rejets de gaz à effet de serre (CO2). Le tout routier est un gaspillage de pétrole (énergie fossile non renouvelable). Nous devons donc nous tourner résolument vers d'autres modes de transport.

Les solutions sont connues : avec le transport combiné sur des voies existantes ou à réhabiliter, avec le transport fluvial et avec le cabotage maritime. Des mesures urgentes s'imposent pour casser la tendance qui voudrait en 10 ans, nous imposer le doublement « inéluctable » des marchandises traversant les Alpes :

- Interdiction des PL la nuit.
- Instauration d'une redevance PL selon la distance, les marchandises et le tonnage.
- Taxation des carburants liés aux transports de marchandises.
- Priorité budgétaire au rail plutôt qu'à la route.

Toutes ces mesures courageuses diminueraient rapidement les transports à vide ou superflus et feraient payer le coût réel du transport routier : dégradation des routes, accidents, embouteillages, atteintes à la santé et à l'environnement... Ce n'est pas à la collectivité (donc à nous) de payer !

Nous devons être vigilants face à une autre solution qui nous pend au nez : doubler les tunnels ! pour plus de sécurité ? Ce serait la pire des solutions ! Lorsqu'un alcoolique rencontre un médecin pour une désintoxication, le médecin ne lui propose pas de lui greffer un deuxième foie, mais d'arrêter de boire ! Surtout, ce serait autant de capitaux qui ne s'investiraient pas dans les solutions ferroviaires.

Donc réfléchir aux transports, c'est bien faire un choix de société qui demande de revoir notre façon de consommer, source de délocalisations, d'injustices, de dépenses superflues et de nuisances. Nous devons aller vers un développement durable soucieux de notre santé, de nos droits sociaux et de notre environnement.





UNE REDEVANCE POIDS LOURD

En France, comme partout en Europe, le trafic routier ne cesse de croître. Avec la redevance poids lourds forfaitaire

actuelle, le transporteur ne paie qu'une partie de ses coûts réels. Les dépenses de santé dues aux bruits, aux accidents et à la pollution de l'air ne sont pas couvertes. Les pollueurs ne sont pas les payeurs.

La RPLP (Redevance Poids Lourds liées aux Prestations) est une solution permettant une concurrence financière effective entre le rail et la route et, à terme, une diminution des transports routiers. Ce transport deviendra alors plus cher sur de longues distances. Le transport routier des marchandises n'est pas un service public donc il ne doit pas être financé par la collectivité. Il doit assumer ses coûts réels.

Actuellement, la réglementation de l'Union Européenne ne permet pas de taxer les transporteurs sur les nationales et les départementales. Donc, une transformation de la législation (à l'étude) est nécessaire. Cette RPLP ferait payer aux transporteurs le coût réel des nuisances qu'ils induisent. Depuis 2001, la RPLP est appliquée en Suisse. Dès 2003, c'est le tour de l'Autriche et de l'Allemagne (seulement sur les autoroutes). La France devra donc prendre rapidement une décision. À Kyoto, l'Union Européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effets de serre. La RPLP est justement un moyen de réduire les émissions de gaz par la diminution de la densité des camions. La société civile doit faire pression pour que les accords signés par nos gouvernements soient respectés !

Géraldine B.

RENOUVELLEMENT DU BUREAU

Président : Philippe DELHOMME

Vice-présidents : Géraldine BOUCHERON,
Laurence PONYANNE,
Eric LANOË

Secrétaires : André CHAMPION
Dominique DRAPERI

Trésorier : Paul RÉ

AUDITS, RAPPORTS ET DEBATS...

En 2002, le gouvernement a commandé un audit sur les projets de transport. Cet audit axé surtout sur des considérations financières fait la part belle au choix des projets routiers en renvoyant au milieu du siècle la mise en service du Lyon-Turin... Des associations de l'environnement ainsi que de nombreux élus alpins, ont vivement protesté contre ce schéma inacceptable.

Un 2^{ème} rapport HAENEL-GERBAUD dresse un bilan alarmant du transport des marchandises dont le déficit met en cause la survie de la SNCF et recommande la mise en place d'un schéma directeur des infrastructures fret ferroviaire. Il évoque timidement la nécessité d'une taxation des poids lourds au niveau européen pour financer les projets par rail.

Un 3^{ème} rapport RICHEMONT étudie intelligemment les possibilités de transport de fret par voies d'eau comme substitut au trafic routier entre le Nord et le sud de l'Europe (Portugal, Espagne, Italie) et vers l'Afrique du Nord.

Une étude prospective de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) clôt ces contributions destinées au débat parlementaire actuel. Prenant acte du rattrapage français en équipement routier, la DATAR suggère de nouvelles priorités : réserver des axes ferroviaires au fret, développer le transit fluvial et le cabotage maritime. Ces modes de transport soutiennent les exigences d'un développement durable. La priorité accordée au rail et à l'eau n'exclut pas des investissements routiers dont les projets sont engagés. Et si elle souligne l'intérêt du Lyon-Turin, elle privilégie sa partie voyageur sans trop souligner l'importance du fret. Là nous ne sommes pas d'accord ! Par contre, la DATAR propose de créer une taxe sur les camions dans le franchissement de zones sensibles (Alpes Pyrénées). Elle recommande d'instaurer une

redevance sur les poids lourds empruntant les nationales à caractère autoroutier, de donner aux collectivités locales une possibilité de péage urbain. Enfin, elle insiste sur le rapprochement des prix des différents carburants.

Tous ces rapports sont la base des discussions actuelles au Parlement. Pour nous, certaines de ces mesures réduiraient le trafic routier et dissuaderaient des entreprises de délocaliser et de disséminer les lieux de production. Ainsi c'est une manière de maintenir l'emploi ici. Aucun de ces rapports ne fait mention des problèmes de santé et d'environnement qu'engendre le passage quotidien de plusieurs milliers de camions. Passé inaperçu, un rapport de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) paru en juin 1999 montre clairement les méfaits et les coûts du trafic routier sur la santé des populations : cette étude (réalisée en France, en Suisse et en Autriche) révèle que les émanations du trafic routier entraînent 17 600 morts en France chaque année (sans compter les 7000 dans les accidents). Ces gaz polluants agissent en aggravant des maladies cardiaques ou pulmonaires. Mais les fumées d'échappement entraînent aussi quelques 300 000 bronchites, 395 000 crises d'asthme chez l'adulte, sans oublier la recrudescence des bronchiolites chez le nourrisson. La pollution se traduit encore par une diminution de l'activité chez des millions de Français, Suisses et Autrichiens. La France paie ainsi chaque année 21,5 milliards d'euros (142 milliards de F) en dépenses de santé. Les coûts demandés pour moderniser le fret ferroviaire, fluvial et maritime seront nos économies de demain en vies, en maladies, en soins médicaux et en heures de travail perdues. Alors quand changeons-nous ?

C'est donc à nous qu'il revient de fournir aux Parlementaires cette dimension « oubliée ». Chacun a des moyens d'agir pour faire réagir : courrier, fax, e-mails, participation et adhésion à une association qui lutte à longueur d'année...

LE DIRECTEUR DU MUSEUM... TOUTES LES... ET... ET... ET...

CÔTÉ ENVIRONNEMENT, 3 PAS EN AVANT, 2 PAS EN ARRIÈRE

Mine de rien, l'air de l'Ain et des Pays de Savoie a modifié sa version soft du discours officiel : lors d'un exposé, le 29 janvier 2003 en Mairie de Saint Julien, étaient distinguées d'emblée la bande polluée des 200 m proche de l'autoroute et les zones plus éloignées. Le capteur de Saint Julien est dorénavant intégré au programme POVA (étude sur la pollution des vallées alpines) et les mesures d'été sur l'ensemble de la vallée ne se dérouleront pas en août comme la première fois, période creuse pour les camions, mais en juillet !

Les résultats des études complémentaires menées par l'organisme Suisse Oekoscience sur lesquels nous avons pu étayer nos critiques, ont grandement contribué à ces évolutions. Enfin, nos courriers en direction du Syndicat des Pays de Maurienne ont conduit au maintien de la cabine de Saint Julien jusqu'à fin 2003. Des financements sont recherchés pour la pérennisation de ce poste, ce qui est loin d'être gagné.

Il reste aussi à obtenir la publication quotidienne des chiffres de Saint Julien au même titre que ceux de Saint Jean ainsi que leur intégration dans le plan préfectoral d'information à la population. Aujourd'hui, si le capteur de Saint Jean franchissait les seuils limites, les habitants seraient alertés, si celui de Saint Julien atteignait (cela s'est déjà produit plusieurs fois) ces mêmes pics de pollution nocifs à la santé, vous ne seriez pas prévenus.

Question bruit, la commission réunissant élus, administrations, associations et présidée par le Sous-préfet avait pour mission d'examiner l'ensemble des « points noirs bruit » liés tant à la nationale, qu'à l'autoroute ou à la voie ferrée pour les amener au niveau sonore le plus bas possible.

Un tas de réunions et trois ans plus tard alors que les subventions prévues couvrent enfin 80 % à presque 100 % des protections, seul le bruit du train est pris en compte ... un futur observatoire s'occupera du reste. Déjà les communes engagées dans le processus, Modane et Fourneaux expriment leur déception compte tenu du petit nombre d'endroits traités: un demi-décibel en dessous du seuil critique et vous êtes recalé.

Une certitude : rien ne sera obtenu sans le soutien actif des populations. Des actions de protestation seront organisées dans le cadre du « collectif environnement santé Maurienne » avant la fin de l'année.

Annie C.

EFFETS de la POLLUTION de L'AIR sur la SANTÉ par le Dr BOISSONNET *

Nous n'en connaissons vraisemblablement qu'une faible partie, certaines conséquences de la pollution pouvant apparaître très tardivement. Un exemple en est le cas de l'amiante dont les effets n'apparaissent que de nombreuses années après l'exposition. Il est vraisemblable que les polluants générés par la circulation automobile auront des effets à long terme.

Nous connaissons ou supposons l'influence de ces polluants sur plusieurs types de pathologies au premier rang desquelles : l'ALLERGIE. L'allergie est une réaction de défense de l'organisme contre une substance étrangère, aboutissant à des effets nocifs voire dangereux pour celui-ci. L'allergie aux pollens est la plus fréquente, elle se manifeste par des conjonctivites, des rhinites voire des crises d'asthme.

Elle est également plus fréquente à proximité des grands axes routiers ! Des expérimentations animales et humaines ont montré que des particules diesels pouvaient favoriser l'apparition de la sensibilisation aux pollens.

La pollution favorise également les réactions allergiques respiratoires par irritation directe des muqueuses, beaucoup plus réactives, et prépare ainsi le terrain de l'allergie. L'effet des polluants sur les maladies respiratoires est évident : diminution de la disponibilité en oxygène, augmentation de la concentration en CO₂, irritation des voies respiratoires.

Les autorités sanitaires recommandent d'ailleurs aux malades, aux personnes âgées et aux enfants de réduire leur activité physique lors des pics de pollution en milieu urbain. Une étude américaine semble mettre en évidence un rapport entre le taux de mortalité cardiovasculaire et le niveau de pollution ; ceci demande confirmation mais soulève néanmoins de nombreuses interrogations.

Certains pneumologues sont préoccupés par de vraisemblables effets cancérigènes de certaines particules diesels.

Si l'influence de la pollution sur l'état de santé est admise | tous, son importance est très discutée. Il est en effet très difficile d'en mesurer l'impact réel tant sur le plan morbidité que mortalité. Le recueil de données chiffrées implique la réalisation d'enquêtes épidémiologiques lourdes et coûteuses.

Une méthode d'approche plus simple et plus rapide consiste à étudier la consommation médicamenteuse d'une population donnée. La quantité de médicaments consommés est, dans les pays développés, un excellent reflet de l'état de santé des populations.

En ce qui concerne notre vallée, nous avons noté avec quelques confrères des modifications au niveau des maladies présentées par nos patients :

1. Apparition de toux non expliquées chez de nombreux enfants.
2. Des symptômes d'irritation oculaire sans qu'aucune cause ne soit retrouvée.
3. Surtout, une recrudescence des maladies de type allergique qui se sont également modifiées dans leur présentation. Les manifestations allergiques apparaissent le plus souvent dès l'enfance ou l'adolescence ; or depuis quelques années nous constatons leur apparition chez des adultes voire des personnes âgées indemnes jusqu'alors.

De la consommation de médicaments anti-allergiques nous pouvons dégager les résultats suivants :

- Le Mauriennais consomme relativement moins de médicaments que la moyenne de la population française malgré une proportion plus élevée de personnes âgées ; il est donc relativement en bonne santé.
- Il consomme par contre autant, sinon plus de médicaments anti-allergiques ; il apparaît donc plus atteint par ce type de pathologie.

Il existe 2 grandes catégories de médicaments anti-allergiques : les antihistaminiques et les corticoïdes qui sont des médicaments plus "forts". On constate depuis quelques années une augmentation très nette de la consommation de corticoïdes ; ce qui témoigne de la plus grande fréquence et de la plus grande sévérité des allergies. Il convient bien sûr d'affiner ces résultats et d'en suivre l'évolution. Une voie de recherche intéressante serait d'en comparer l'évolution avec celle de la qualité de l'Air.

CALENDRIER

ET LES CAMIONS PASSENT TOUJOURS...

24 mars 1999...

De la fermeture à la réouverture, le tunnel du Mont Blanc a fait couler l'encre... et noires aussi furent les fumées des milliers de camions envahissant la Vallée de la Maurienne...

6 octobre 2001... Une manifestation à l'appel d'un collectif d'associations militant contre le tout routier rassemble plus de 1000 personnes...

Comme pour mieux m'imprégner de leur odeur des camions, j'embrasse le bitume à défaut des Gardes Mobiles... léger malaise diront certains !

24 octobre 2001... GARDE À V... ue... Moins malin que Yvan Colonna ou moins protégé, mais en tout cas moins bien placé que Rémy Chardon, je finis ma journée au cachot d'isolement du commissariat de Saint-Jean de Maurienne... J'ai compris que j'avais été vilain...

20 janvier 2003... La justice étant rapide et efficace, avec mon copain Bruno Rebelle (Greenpeace), nous entendons le Procureur de la République nous dire qu'en gros, il est d'accord sur le fond mais pas sur la forme...

10 février 2003... Nous, on est d'accord sur la forme mais pas sur le fond... Le pollueur payé par le pollué payeur, y'a pas de quoi être en forme surtout quand on n'a pas les fonds... 3450€ de nos jours du fait du « manque à gagner » de la SFTRF pour les 2 heures de blocage de l'autoroute... un 6 octobre, ça fait cher du gros c... pire qu'à Pigalle !!!

Va falloir faire quelque chose !!!

28 juin 2003... Grâce à nous vous ils ou elles, la somme devrait être réunie comme une rançon versée à un pirate de l'air... Un chèque « symbolique » sera apporté et nous serons nombreux à aller nous recueillir devant SFTRF (Saint François du Transport Routier Fondamentaliste), motivé par une dynamique positive du triptyque C.R.S (Chirac - Raffarin - Sarkozy). (N'oublions pas que le 6 octobre 2001, La main gauche me frappa...)

23 juin 2003... Nous expierons nos fautes devant le ou la Présidente du Tribunal d'Albertville en remettant cette fois ci le talon du versement effectué au préalable et nous pourrions ensuite aller manifester soulagés pour une autre politique des transports...

Pour préserver nos vallées, la qualité de vie, l'air, le silence, la santé...

A propos des restos du cœur, Coluche disait :

« c'est pas de ma faute si il y en a qui ont faim, mais ça le deviendrait si on n'y changeait rien... »

Eric L.

Adhésion

Nom et prénom

Adresse

Je renouvelle mon adhésion à REAGIR ! pour 2003

LA PHRASE DU JOUR

« Les capteurs montrent que nous dépassons fréquemment les seuils limites dans la vallée, voire le seuils d'alerte.

Au-delà de 3000 camions quotidiens, le trafic n'est plus acceptable. Nous sommes aujourd'hui à environ 600 camions par jour en semaine. Donc, soit on transforme la Maurienne en couloir à camions, soit on s'organise ! »

Marc TOURNABIE!

Président du Syndicat de Pay

In Ndlr Notes de la Région, n°10 mai 200

LE COUREUR ET LE CARAVANIER

Aziz regarde tranquillement ruminer ses chameaux dans la fraîcheur d'une oasis en plein désert. Arrive un engin vrombissant, gris de poussière, duquel descend Thierry, l'air légèrement conquérant.

- Bonjour mon brave, je m'appelle Thierry et je viens de remporter le rallye des sables !
- Bonjour monsieur. Vous en avez une belle voiture !
- Vous mettez combien de temps, comme ça, pour traverser le désert ? interroge Thierry.
- Oh ! Dans les 2 mois et demi à peu près. Un peu plus si le vent se lève... calcule Aziz .
- Eh bien moi, je l'ai traversé en 4 jours avec ça ! se flatte Thierry, en tapotant le capot de son 4x4.
- Ah bon ! s'exclame Aziz, l'air mi-étonné, mi-admiratif. Et vous faites quoi le reste du temps ?...

POLLUÉS PAYEURS ... MERCI À VOUS !

Le 6 Octobre 2001, à l'occasion de la journée internationale des transports (I.T.E) Réagir avait organisé avec plus de 25 associations ou ONG une manifestation dans la vallée de la Maurienne. L'objectif était de dénoncer l'absurdité du tout routier, d'exiger une autre politique des transports, plus respectueuse de l'environnement et des populations.

Nous avons organisé des rencontres, des échanges en vidéo conférence avec les Pyrénées et un point presse. L'après-midi, nous avons bloqué la nationale et l'A43 pendant près de 2 heures pour être entendus.

Le message est passé, mais la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) a déposé une plainte contre les personnes d'Eric LANOË (alors président de Réagir) et de Bruno REBELLE (directeur de Greenpeace France). Motifs : entrave à la circulation (manque à gagner) et frais de personnel (pour redresser le grillage).

Le jugement rendu par le tribunal d'Albertville a condamné nos deux collègues à verser 3450 Euros à la SFTRF avant le 23 juin 2003 pour être dispensés de peine !

C'est le pollueur payé !!!

Devant cette ineptie, nous devons être solidaires (comme le suggérait le procureur) pour le règlement de cette somme. Nous organiserons une action symbolique de la remise de cette rançon.

Vous avez répondu "présent" par vos dons. La somme de 3450 Euros a été réunie.

Les Associations présentes le 6 Octobre ont répondu elles aussi présent à notre appel.

Le pollueur sera malheureusement payé pour le blocage de l'autoroute par les gardes mobiles et le manque à gagner de la SFTRF. Deux heures de calme, de sérénité, de plénitude pour les manifestants pacifiques que nous sommes.

Paul R.