

Siège: Mairie
73500 MODANE
Tèl: 04-79-05-47-39

phdelhomme@wanadoo.fr



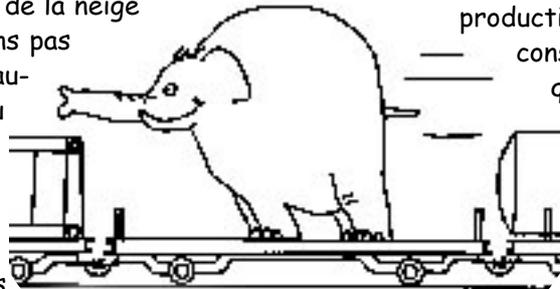
Édito

Par Philippe DELHOMME, Président de RÉAGIR !

" Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. " Cette phrase lancée lors du sommet de l'environnement de Johannesburg en septembre 2002 par Jacques CHIRAC s'applique parfaitement à la situation actuelle des transports...

Depuis le 16 février 2005, le protocole de Kyoto est entré en application. Il fixe les normes de réduction des gaz à effet de serre. L'Union Européenne est le 2^e producteur de ces gaz dont le dioxyde de carbone (CO₂), l'ozone (O₃) et le dioxyde d'azote (NO₂). La France doit simplement stabiliser ses émissions. Cependant le respect de cet objectif est menacé par la progression constante des émissions des transports : hausse de 22 % depuis 1990, essentiellement le transport routier.

Et les effets climatiques se font de plus en plus ressentir. La pollution est devenue visible ! Dans nos vallées alpines, la couche de neige s'amincit ce qui oblige les stations à recourir à la neige de culture... Tous nous constatons clairement ce réchauffement et les stations s'inquiètent dès le début de l'hiver de la neige qui n'arrive pas ou peu. Nous n'avons pas fini de faire du " ski cailloux "... À l'autre bout de la planète, les îles du Pacifique se mobilisent pour ne pas être submergées par la montée du niveau de l'océan et s'insurgent contre l'égoïsme et la mauvaise volonté de l'Europe, du Japon et des États-Unis les plus gros pollueurs.



Ces pollutions ont aussi un effet sur notre santé.

Mais là encore, on préfère regarder ailleurs. Les populations à risque : les enfants et les personnes âgées constituent des terreaux favorables aux maladies respiratoires. Le silence est assourdissant dans le corps médical malgré un récent rapport de l'OMS qui chiffre le coût de la pollution routière sur la santé à 22 milliards d'euros par an en France.

Le procès de l'incendie du tunnel du Mont Blanc nous interpelle face au prix exorbitant d'une politique du tout routier. Ce qui est en jeu n'est nullement une affaire de liberté de circulation mais un système économique qui ne compte pas les conséquences engendrées.

RÉAGIR (avec d'autres associations) montre et répète depuis 6 ans que le transport routier ne paie pas la réalité des coûts et des nuisances créés. C'est la société et l'environnement qui paient la facture. Nos dirigeants ont toujours de beaux discours, mais la réalité c'est la volonté de doublement du tunnel routier du Fréjus. Alors que le financement du tunnel ferroviaire Lyon-Turin et le percement de la galerie du Bourget sont en panne, le deuxième tube au Fréjus semble ne connaître aucun obstacle.

L'alibi de la sécurité " contraindra " le percement d'un tube de 9 m au lieu d'une simple galerie de sécurité. Sauf si RÉAGIR n'est pas seule à s'y opposer ! Tant que les financements et les volontés construiront des autoroutes et feront transiter des milliers de camions, nous ne sommes pas dans une perspective durable.

Or, la politique des transports est fortement liée à celle de l'énergie. Interrogeons-nous sur notre consommation énergétique, pour agir et changer les choses. En France,

le discours sur l'énergie porte essentiellement sur la production. Pourquoi ne jamais évoquer la

consommation ? Alors que l'énergie qu'on ne consomme pas, on n'a pas besoin de la produire. Les deux tiers de notre consommation énergétique proviennent de l'habitat et des transports.

Si on veut respecter la priorité affichée, il faut agir à tous les niveaux, local et national, pas seulement individuel. Et quelle énergie développer après l'ère du pétrole ?

Tout ce que l'on décide aujourd'hui influence notre consommation énergétique. Les transports en grande partie déterminent l'avenir de cette consommation.

Avec une autoroute, nous aurons des voitures et des camions pour un siècle.

Si vous construisez un train, il est là aussi pour cent ans, mais aura besoin de moins d'énergie et ne polluera pas. Face au problème de la circulation routière, le réflexe d'un élu est d'élargir les voies plutôt que d'imaginer des solutions de transports collectifs ou des circulations douces.

Cela pose la question de la place et du rôle du citoyen et des associations dans ces décisions.

Il faut donc donner la capacité aux gens de s'informer, de débattre, pour ne pas laisser l'avenir aux seuls experts. Saluons l'initiative du canton de Modane qui fait une étude avec élus et associations sur un transport en commun écologique dans le canton. C'est donc un problème de priorités. Le volet transport de la future loi sur l'énergie en est l'illustration parfaite : aucune mesure nouvelle, alors que les transports explosent. La seule proposition, faite par le ministre Serge LEPELTIER : l'idée d'une taxe à l'achat sur les grosses cylindrées, a été enterrée... Le salut commence certes par des gestes individuels, mais si cela ne s'inscrit pas dans un ensemble, c'est inefficace. Il s'appuie aussi sur l'éducation qui conduit au civisme. Un chapitre de géographie interroge les lycéens sur les différents modes de transport et leurs implications dans l'économie et l'environnement. La culture et la compréhension de ces mécanismes permettent de se faire une opinion et d'agir en citoyens responsables. Avec la mondialisation, nous devons prendre conscience que la Terre est un monde fini. Sa préservation peut répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre aux leurs. Cela correspond aux devoirs des générations actuelles de transmettre un monde vivable, viable et reproductible.

" L'utopie, c'est ce qui n'a pas encore été essayé ! " disait Théodore MONOD. Alors on s'y met ? !

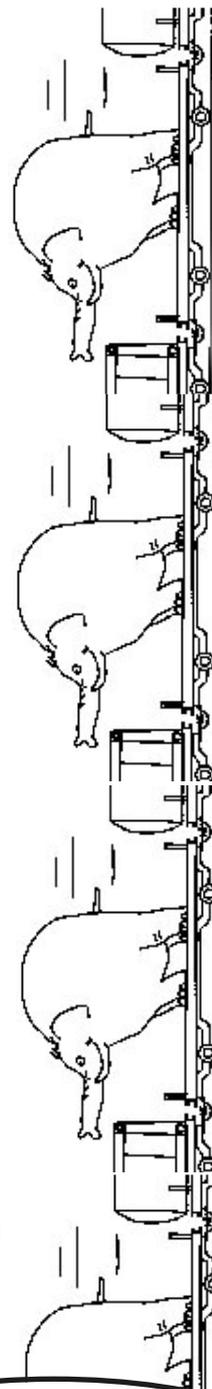
Philippe Delhomme

TU COURS APRÈS QUOI ?

15 Heures - Un ciel limpide - Un soleil de plomb.

Mamadou finit tranquillement sa sieste sous son manguier, en admirant l'agitation des petites feuilles vertes dans l'immensité du ciel bleu, quand passe Jean-François, coopérant européen, en mission de développement :

- Hé, Mamadou, tu vas pas travailler ce tantôt ?
- Oh, dis donc, j'ai bossé toute la matinée, par cette chaleur ... Et puis regarde-moi ce ciel !
- Oui, mais si tu travailles toute la journée, tu augmenteras ta production.
- Avec ce que je fais le matin, j'en ai suffisamment.
- Mais le surplus, tu pourras le vendre.
- Oh, moi, l'argent ça craint, ça se dévalue, ça peut se voler, alors tu sais !
- Mais tu le mets à la banque. Et il peut te rapporter.
- Bon, d'accord, mais pour quoi faire ?
- Ben, tiens, par exemple, tu pourrais acheter le champ de la mère Traoré qui est décédée l'autre jour.
- Et qu'est-ce que je ferais de toute cette production ?
- T'en fais pas, on t'aidera à trouver des marchés.
- Ca va me faire beaucoup d'argent, après.
 - La banque se félicitera d'un client comme toi ...
 - Et tout ça servira à quoi ?
- Ecoute, Mamadou, dans trois ans, les Hollandais vont prendre leur retraite et mettront leur domaine en vente. Tu pourras ainsi l'acquérir.
- Tu es fou . C'est bien trop grand pour moi, et puis ça doit valoir beaucoup d'argent, un truc pareil.
- Mais la banque te prêtera, si elle a vu que tu travailles beaucoup.
- Bon d'accord jusqu'ici. Mais comment exploiter un tel domaine ?
 - Tu achèteras des machines , la banque te prêtera.
- Oui, mais comment je fais pour conduire toutes ces machines ?
- Tu embaucheras des ouvriers. Et avec le bénéfice, tu pourras rembourser la banque. Tu comprends ?
- Oui, j'ai bien compris. Mais moi, alors, qu'est-ce que je ferais ?
- Eh bien, alors, tu pourras te reposer.
- T'es con ou quoi, c'est justement ce que je suis en train de faire !



**ASSEMBLÉE
GENERALE**
Salle Pré-Coppet
8 avril 2005
St jean de
Maurienne
20h

FRET FERROVIAIRE - UN ENJEU DE SOCIÉTÉ

La question du transport de marchandises par voie ferrée et de son développement est un débat de société et de la place de l'homme dans celle-ci.

En effet l'accroissement du nombre de camions, du non paiement des coûts externes, de leur non respect des règles sociales touchent :

La sécurité, l'intégrité physique des routiers mais aussi des autres usagers de la route.

La santé, l'environnement par l'accroissement des pollutions et entraîne plus de maladies surtout chez les personnes fragiles (jeunes enfants, personnes âgées).

Les emplois car la baisse du coût du transport facilite les délocalisations et les transports inutiles.

La congestion routière par la multiplication du nombre de camions surtout dans nos vallées et espaces restreint.

Il y a urgence à construire des pressions fortes car certaines des décisions prises vont l'être de manière irréversible (vente de terrains, déclassements de lignes, fermetures de gares, de triages).

En terme de chiffres, sur la région de Chambéry SNCF cela se traduit par :

Un trafic international en baisse de - 9,8 % entre 2003 et 2004, le trafic est passé de 6 252 à 5 642 millions de tonnes.

Donc on le voit bien, contrairement à ce que dit la SNCF, la réalité est toute autre en voici quelques exemples nationaux :

Voici quelques morceaux choisis du plan de communication de Monsieur **VERON** relayé avec plus ou moins de conviction par les dirigeants du Fret.

"Le plan Fret 2006, restaure la pérennité de Fret SNCF, prépare son avenir et vise le développement du Fret ferroviaire de la SNCF de 3% par an, dès 2007".

Décryptage :

- En un an les trafics de marchandises ont progressé en France de 3,8%. Le transport routier qui capte à lui seul 78,6% du trafic progresse de 5,2%, le fluvial qui ne transporte que 2,8% des marchandises progresse de 6%. Le ferroviaire qui ne transporte plus que 18,6% des marchandises en France est en recul de 1,7% sur ses parts de marché.

"Au premier semestre 2004, les résultats de Fret SNCF sont alignés sur les objectifs du plan de redressement :

* *Le chiffre d'affaires est en hausse de 4 %*

* *La perte au résultat courant est réduite de 40 %*

Décryptage :

Avec des recettes ne progressant pas, cette hausse de 4% du chiffre d'affaires est le résultat des coupes sombres en matière d'effectifs (-5,3% en un an), de desserte, la vente d'actifs qui rendent les réorganisations irréversibles

" Trois millions de tonnes de nouveaux trafics captés = 125 000 camions en moins sur les routes "

Décryptage :

Nous atteignons là le sommet de la mauvaise foi. Ne prendre en compte que les trafics captés alors que dans le même temps les eaux minérales, la pâte à papier, les traverses SNCF, pour ne citer que quelques exemples sont transférés sur la route, est d'une malhonnêteté intellectuelle caractérisée.

La S.N.C.F. appartient à la nation, son avenir dépend de la politique des transports qui est mise en place. Pour la C.G.T. le développement durable passe par le développement du ferroviaire.

Antoine FATIGA Délégué syndical CGT

HUMEUR...HUMEUR...HUMEUR...HUMEUR...HUMEUR

Le prix des transports absurdes

" Initiatives des Alpes ", une association suisse, décerne chaque année un prix à des entreprises qui génèrent des transports absurdes provoquant un trafic inutile. Pour 2004, le prix a été remis au groupe français Délifrance, géant de la boulangerie, qui fabrique des pains précuits au Pays-Bas et leur fait parcourir ensuite, par route, 700 kilomètres pour atteindre la Suisse.

(Terre Sauvage de février 2005)

TUNNEL DU FRÉJUS: LA MOITIÉ DES CONTRAVENTIONS PAS PAYÉES

En 2004, 23 675 infractions ont été constatées pour non-respect de la limitation de vitesse au Fréjus. Michel Bouvard, vice-président de la commission des finances à l'Assemblée Nationale, a enquêté sur le produit des amendes perçues. Il s'est alors aperçu que la moitié d'entre elles (13 151) n'a pas donné lieu à des poursuites car les auteurs étaient immatriculés à l'étranger. Michel Bouvard a saisi les ministres de l'Intérieur et des Transports.

Gilles de Robien lui a confirmé qu'effectivement, pour l'heure " la verbalisation par les appareils de contrôle automatique ne permet effectivement pas de poursuivre les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger avec une efficacité suffisante ". Mais des initiatives sont en cours, selon le ministre des Transports.

(Dauphiné Libéré du samedi 5 février 2005)

LOLOYA DE PALACIO...

L'ancienne vice-présidente de la commission européenne, en charge des transports et de l'énergie, a été nommée Femme de l'Année 2004 par la Fédération Routière Internationale, pour son action en faveur de la route.

Elle a déclaré : " les mesures que j'ai aidé à mettre en place seront bénéfiques pour le secteur du transport routier ".

D'un point de vue environnemental, son action a été encore plus néfaste dans le domaine de l'énergie, nous dit-on à Bruxelles...

(Anne Lassman Info ITE Mont-Blanc/Maurienne du 27 janvier 2005)

L'E
C
H
O
D
E
S
V
A
L
L
E
E
S

TRANSPORTS MOINS DE CAMIONS EN SUISSE AVEC LA REDEVANCE

" Depuis l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et le relèvement de la limite de poids des camions en 2001, le nombre des camions traversant les Alpes a diminué de près de 100 000 unités ", relève la chambre de commerce et d'industrie de Genève dans son bulletin CCIIG info (n°23). Conséquence, en 2003, le fer a pour la première fois gagné des parts de marché en Suisse. Une performance qui ne semble pas prête d'arriver en France... Cependant, afin de réaliser les objectifs qu'il s'est fixé pour 2009, le conseil fédéral pourrait " renchérir les transports routiers et donc augmenter la taxe sur les poids lourds. En ces temps difficiles, il y a lieu de veiller à ce que nos autorités, par le biais de nouvelles taxes, ne freinent pas la croissance ", estime la CCIIG. La Chambre juge " qu'il y a lieu de se féliciter de l'augmentation des parts de marché du chemin de fer (...) mais l'accroissement du transport par le rail ne doit pas passer par une augmentation de la charge fiscale des entreprises ".

(Eco des Pays de Savoie du 7 janvier 2005)

LE FOND DE L'AIR EFFRAIE...

Près de 3 000 décès sont attribuables à la pollution atmosphérique dans neuf grandes villes françaises. Issus d'un rapport de l'Institut national de Veille Sanitaire, ces chiffres permettent d'évaluer l'influence de la qualité de l'air sur notre santé.

Deux tiers des morts auraient pu être évitées grâce à une réduction de moitié des niveaux de pollution.

Site www.doctissimo.fr

" LE SAVETIER ET LE FINANCIER... "

Fable de La Fontaine (1621 - 1695) dont les derniers vers peuvent encore servir :

" Rendez-moi, lui dit-il, mes chansons et mon somme, et reprenez vos cent écus ".

Déjà, il y a plus de 300 ans, le poète soulignait l'incompatibilité entre Quantité de biens et Qualité de la vie. S'il devait observer aujourd'hui notre système dominant, il nous gratifierait sûrement d'un pamphlet du genre :

" LA CROISSANCE OU LE BIEN-ÊTRE "

Car la croissance semble être devenue le but ultime de toute l'activité humaine - je crois, tu crois, il croît ... vous croyez ?

Hier soir encore, notre premier ministre nous l'a promis - juré : notre niveau de vie s'améliorera cette année, puisque la consommation semble repartir, et donc la croissance revenir. C'est mécanique.

Oh, oh, oh, attendez ! Ma consommation c'est à moi de la réguler, et vous ne parviendrez pas à me culpabiliser si je n'ai pas envie de toutes vos marchandises. Même bon marché. C'est justement parce qu'elles sont bon marché qu'elles sont suspectes. Et plus les prix baissent, plus le chômage augmente. Il doit y avoir un truc !

A cette frénésie du " toujours plus ", je m'étais autrefois laissé prendre. Je croyais aussi que c'était le progrès et que l'humanité accèderait ainsi un jour au bonheur.

Pourtant, cela n'a pas répondu à mes aspirations profondes. Comment avoir une vie créative et épanouissante, en sachant que ce dont je dispose n'est possible que par l'exploitation ou la domination de quelqu'un d'autre ?

Comment avoir avec mes semblables des relations de paix et de coopération, comment satisfaire mes exigences de convivialité et de démocratie pendant que mon bien être matériel implique la souffrance de l'enfant brésilien, du paysan ivoirien ou de l'ouvrière chinoise ?

J'étais le prisonnier de cette ambiance qui diffuse la frustration, qui nous amène à être constamment dans le " je n'ai pas ", n'appréciant plus ce qu'on a, mais voyant surtout " ce qu'on n'a pas ".

Alors, j'ai dû secouer cette éducation au consentement qu'on m'avait enseigné, par une auto-limitation de ma consommation et par une fidélité au commerce équitable, dans la recherche d'une frugalité heureuse, qui m'avait permis de découvrir les compensations des découvertes culturelles et de la vie sociale.

Ce confort intérieur retrouvé m'avait laissé croire qu'on tenait ainsi le bon bout, qu'en le généralisant, on allait changer le monde. Et puis patatras, le premier ministre vient me ficher tout ça par terre, avec son retour à la croissance. Et avec le toupet d'en conclure à une prochaine baisse du chômage. Là, on se fout de moi ! Depuis trente ans qu'on lie mécaniquement la croissance et le plein emploi, s'il y avait une relation, ça se saurait.

Ah oui ? Qu'on va me dire : " tu fais partie de ceux qui prônent la décroissance ! " Tu veux nous ramener à la

lampe à pétrole !

Aïe, Aïe, Aïe ... Bon ! Ça va ! Mais entre nous, dîtes donc, la décroissance, il y a belle lurette qu'on est en plein dedans, mon ami.

En effet, des scientifiques de mauvais esprit ont voulu calculer quelle est la part de la croissance économique qui ne fait que compenser la perte de bien être liée aux dégâts sociaux comme aux dégâts environnementaux : et le résultat n'est pas triste !

Ainsi, aux U. S. A., pour la période 1950 / 2000, alors que le P. I. B. par habitant a triplé (Youpi ! ...) le bien être soutenable se casse la figure à partir du milieu des années soixante-dix. Cherchez l'erreur !

Mieux, deux chercheurs suédois obtiennent à peu près les mêmes résultats pour cinq pays européens (Allemagne, Royaume-Uni, Autriche, Pays-Bas, Suède).

Tous ces pays sont en situation de décroissance depuis une trentaine d'années. Davantage de P. I. B. par habitant et moins de bien être ... Pour la France, on ne sait pas. Nos statisticiens ne s'intéressent pas aux choses triviales.

Bon, ben alors, puisque décroissance il y a, autant la maîtriser que de laisser les autistes nous dire le contraire. De toute manière, la planète ne pourra pas supporter la généralisation d'un mode de consommation occidentale énergétivore à ce point. Si l'Inde, la Chine et le Brésil, seulement, nous copiait, il nous faudrait plusieurs planètes pour satisfaire ces nouveaux besoins.

Sauf à empêcher leur évolution, et tolérer pour toujours que 20 % des habitants de notre planète continuent à disposer de 80 % de ses ressources.

Alors, là, bonjour la paix intérieure. Et même la paix tout court ! N'est-ce pas, Mr BUSH ?

La biosphère, en effet, c'est-à-dire la mince couche superficielle de la terre dans laquelle la vie a pu naître et se développer, est régie par ses propres lois, qui ne sont pas négociables selon nos désirs. Le Tsunami nous le rappelle cruellement. Lorsque l'activité de l'homme rejette du gaz carbonique dans l'atmosphère à un rythme encore jamais vu dans l'histoire de la biosphère, au point que forêts et océans peinent à l'absorber, et que ce gaz s'accumule, les dérèglements climatiques qui s'ensuivent seront, comme le Tsunami : imparables.

Lorsque l'homme épuise, en quelques décennies, les richesses accumulées pendant des millions d'années (pétrole, gaz, charbon, minerais) la biosphère ne va pas lui en fournir généreusement et dans l'heure de nouveaux stocks. Le carbone des océans se renouvelle tous les mille quatre cent ans, l'oxygène de l'air se recycle en deux mille ans. La fabrication de pétrole a pris cinq cent millions d'années.

Que pouvons-nous contre ces cycles ?

La croyance aveugle dans la toute puissance technique relève de la pensée magique et non de l'intelligence, de l'utopie et non de la raison.

La biosphère, seul et unique lieu au sein duquel l'homme peut vivre, dispose, nous le savons maintenant, de ressources limitées, et en partie quantifiables.

Et sa destruction par une consommation intensive, ne partage même pas ses bienfaits provisoires, car jamais la majorité de l'humanité ne pourra bénéficier de l'abondance offerte aux privilégiés que nous sommes. Dans ces conditions, oui, **VIVE L'AUTO LIMITATION ! VIVE LA DÉCROISSANCE !**

On s'y met tous ? JB

QUE FONT NOS ÉLUS...

CHRISTIAN FINAS,

PRÉSIDENT DU PÔLE CANTONAL DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

VICE PRÉSIDENT DU SICM, CHARGÉ DE L'ASSAINISSEMENT, DE L'ÉCONOMIE ET DU TOURISME

La création d'un service de transports en commun à l'échelle cantonale est inscrite au Contrat de Plan Etat-Region-Departement-Europe que nous avons signé en décembre 2003

Dans quel but ?

Ce contrat a deux objectifs dont celui de valoriser les patrimoines de notre territoire. Il s'agit, en particulier, du patrimoine naturel qui représente, chez nous, un atout indéniable et porteur d'avenir. Pour ce faire, il nous est apparu primordial, pour de nombreuses raisons, de mieux gérer les déplacements des populations locales et touristiques.

Une étude est donc en cours, avec l'appui d'un cabinet d'ingénieurs suisses, spécialistes de ces questions, pour envisager les meilleures façons de proposer des transports en commun. Tous les acteurs de la vie cantonale y sont associés (dont les représentants de Réagir, par exemple).

De quoi s'agit-il ?

Nous pourrions, par exemple, proposer aux personnels qui travaillent en station (et qui montent tous les jours du fond de vallée), de laisser tomber l'utilisation de leurs voitures au profit de navettes régulières et cadences (toutes les 20 ou 30 mn aux horaires adéquats, par exemple).

Nous pourrions aussi développer les interconnexions entre la gare SNCF et les stations et villages. Et développer les navettes inter stations, les navettes entre les stations et les sites sportifs ou de patrimoine. Nous pourrions aussi sanctuariser (sauf pour les riverains) les accès au plan d'amont, au Lavoir, etc...

Combien ça coûte/dans quels délais ?

C'est l'étude en cours qui va répondre à ces questions. Il n'empêche que le tourisme de demain s'appuiera sur la préservation profonde de notre environnement. Ce sont nos clients qui le disent, au travers des enquêtes et études réalisées par de grands organismes européens. Sans parler des impacts sur la santé et le climat ... Il est donc indispensable d'avancer vite et de manière professionnelle.

J'ajoute qu'aujourd'hui, une navette régulière coûte sans doute moins cher qu'une place de parking en station qu'il faut construire, entretenir et déneiger.

ADHÉSION

Vous voulez recevoir les infos de Réagir!
par email...

Envoyez un courriel à:

jcdraper@club-internet.fr

en demandant l'expédition des infos ...

Nom & Prénom:.....

Adresse:.....

Je renouvelle mon adhésion à RÉAGIR! pour 2005

Montant 7€ (étudiant 3€)

Paul RÉ, 229 rue de la Tour, 73500 AVRIEUX