



# FEUILLE INFO N°9 AVRIL 2008

Siège : mairie 73500 Modane - 04-79-56-86-47



## ÉDITO

Par André CHAMPION. Président de RÉAGIR !

Une fois de plus, nous ne pouvons que constater une absence totale de transfert modal en matière de transport. Toujours plus de camions sur les routes ! Et l'espoir d'une diminution des infrastructures autoroutières suscité par le Grenelle de l'Environnement s'estompe au fil des mois à l'analyse des déclarations de nos grands décideurs.

Dans ce contexte, nous avons essayé d'agir différemment. Au mois de juin dernier, nous avons invité un conférencier : Yves PACCALET, à s'exprimer sur les changements climatiques ; les grandes lignes de cette soirée feront l'objet d'un article un peu plus loin.

Puis, en relation avec 18 autres associations savoyardes de protection et de préservation de l'Environnement, nous avons présenté aux candidats pour les élections municipales et cantonales, une charte écologique pour la Savoie proposant "3 défis et 10 engagements" afin de nous adapter à la raréfaction des ressources.

Lors du Grenelle de l'Environnement, des promesses avaient été faites aux citoyens. Un an après, qu'en est-il ?

Nous avons donc élaboré des propositions, à charge pour les futurs élus de s'investir dans leur application :

- **Le défi du vivant** : La faune et la flore sont considérablement appauvries par une agriculture intensive (pesticides et engrais chimiques), la destruction des haies, l'urbanisation incontrôlée en plaine et en montagne. Il faut revenir à une biodiversité pour améliorer notre environnement et par la même, notre SANTE.

- **Le défi climatique** : Il ne pourra être relevé que si nous associons, sans les opposer, économie, progrès social et environnemental. Les experts de plus en plus nombreux, soutenus pas le monde politique et relayés par les médias, préconisent une réduction des émissions de gaz à effets de serre pour limiter le réchauffement climatique. Nous préconisons donc une autre politique des transports et une diminution du gaspillage des énergies nécessaires au chauffage et à l'éclairage.

- **Le défi de l'aménagement du territoire et de la qualité de la vie** : Une urbanisation différente de l'ensemble des vallées alpines, permettant une diminution des grosses infrastructures routières et des surfaces bétonnées. Il est indispensable de penser « économie de l'espace et réduction des déchets ».

Ces 3 défis contiennent 10 engagements (voir page suivante). Une visite sur le site : [www.3defis.org](http://www.3defis.org) permettra à chacun de prendre connaissance du contenu complet de cette charte, des signataires et partenaires, de la soutenir et faire part de leurs réflexions dans le forum.

Est-ce si compliqué d'être un ÉCO-CITOYEN ?



BELLERIVE FOUNDATION  
SWITZERLAND



## TROIS DÉFIS AVEC DIX ENGAGEMENTS

- Conserver des zones naturelles et agricoles et préserver les rives des lacs alpins de toute nouvelle urbanisation (respect de la loi littoral);
- Limiter l'utilisation des pesticides et engrais, favoriser l'agriculture biologique de proximité et refuser les OGM ;
- Préserver la ressource en eau (débit suffisant dans les cours d'eau), les zones humides (lutte contre les inondations) et les lacs ;
- Développer les transports en communs, améliorer les conditions de déplacement doux (piétons, cyclistes), et limiter le développement des liaisons aériennes ; Economiser l'énergie dans le bâti (isolation, rénovations performantes et éco-construction) ;
- Mise en place, par commune, d'une cellule d'assistance « défi climatique » pour diminuer l'émission de carbone de chaque habitant ;
- Refuser toutes nouvelles infrastructures routières (contournement autoroutier de Chambéry, doublement du tunnel routier du Fréjus, voies rapides Tresserve, Chignin...)
- Améliorer les abords des villes (Réhabiliter les zones d'activité, limiter l'affichage publicitaire, ...)
- Appliquer une autre politique de la montagne (diversifier les activités touristiques et économiques, prévoir un moratoire sur la création de lits touristiques, préserver des zones naturelles, respecter la législation sur les loisirs motorisés ;
- Zéro déchet (développer le tri sélectif, abandonner l'incinération, créer une taxe sur les déchets déposés par chacun).

### CONFÉRENCE YVES PACCALET

**Philosophe écologiste, naturaliste, écrivain, bras droit de J.Y. COUSTEAU, Yves PACCALET était l'invité de Réagir le 15 juin 2007 à St Jean de Maurienne :**

« 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 ! »

Ce fut une conférence passionnante qui a réuni près de 350 personnes au lycée Paul Héroult à St Jean de Maurienne.

La lecture du livre d'Yves Paccalet : « L'Humanité disparaîtra, bon débarras ! » est déjà une provocation et crée un choc. Au début de son exposé, il a parlé de son engagement auprès de Jean-Yves Cousteau pendant 18 ans. Cela lui a permis de constater la dégradation continue de l'état de la planète. Il a comparé la fin de l'homme à celle de l'extinction des dinosaures ! « Nous avons entre les mains toutes les armes de destruction massive : guerre nucléaire, climats déréglés, empoisonnement de l'eau et de l'air, virus, saccage des terres cultivables et finalement destruction de l'humanité. » Pour lui, il est regrettable que nos incuries actuelles devront être réparées par les générations futures.

## APRÈS NOUS LE DÉLUGE ?

Yves Paccalet a souhaité que la raison l'emporte et a salué le travail de fourni que des femmes et des hommes font dans les associations environnementalistes. Elles permettent d'agir dans la sphère politique afin de faire évoluer les mentalités. Il a livré un discours parfois à contre-courant de la pensée écologiste actuelle, mais lucide sur les difficultés à faire évoluer les esprits, les modes de vie et de consommation. Il a fait également part de plusieurs urgences : développer le transport des marchandises par rail et par voie fluviale. Pour lui, la construction de nouvelles autoroutes et l'éventuel doublement du Fréjus sont des menaces inquiétantes. Mais son discours se poursuivait pour diminuer la circulation automobile dans les villes, encourager les voitures propres, trier et recycler davantage les déchets ménagers, protéger les espaces naturels et la biodiversité...



Yves Paccalet a insisté aussi pour développer et rendre obligatoires les habitats écologiques, réduire la pollution des rivières ou développer les énergies renouvelables. Chacun est conscient que devant les intérêts financiers, cette évolution ne pourra s'imposer que par une forte volonté politique. À moins que les intérêts financiers soient supérieurs lorsqu'ils sont orientés vers des mesures écologiques. Après son exposé, un débat intéressant et des échanges riches ont permis de montrer la prise de conscience d'une assemblée captivée et concernée. C'est un pari sur l'intelligence humaine ! À moins de considérer que la Terre peut très bien vivre sans nous...

**À LIRE :** « L'Humanité disparaîtra, bon débarras ! » Éditions Arthaud  
« Sortie de secours » Éditions Arthaud

# CONSO LENTE :

## La modération pour éviter la pénurie

**« Le vrai bonheur coûte peu – s'il est cher, il n'est pas de bonne espèce. »** Chateaubriand

L'humanité cafarde un peu ces temps-ci. Pensez-vous, on a découvert que la Planète s'était déréglée, et les grands cerveaux qui dirigent le monde ne savent pas trop quoi faire – Et nous ? Nous allons « dans le mur », les yeux grands ouverts, tel un drogué sachant que les prochaines injections lui seront fatales, mais pense ne pouvoir s'en passer.

### DES RESSOURCES LIMITÉES

La découverte des *limites* des ressources vitales de notre planète date de moins d'un demi-siècle. (Les Romains rejetaient leurs eaux sales dans la Méditerranée, cela avait beaucoup moins d'importance car ils étaient peu nombreux, et cette mer si vaste...)

Mais la population humaine a passé le seuil du premier milliard au XIX<sup>e</sup> siècle, celui des 3 milliards dans la première moitié du XX<sup>e</sup>, pour atteindre aujourd'hui plus de 6 milliards d'individus . Les démographes prévoient une stabilisation entre 8 et 10 milliards vers 2050.

Parallèlement, les prodigieux développements de la technologie et de l'industrie ne datent que de quelques décennies, dans une croyance globale en un monde infini : sur le plan minéral (pétrole, gaz, charbon), végétal (forêts, terre arable, flore), comme animal (faune terrestre et marine). Le rythme d'exploitation des réserves naturelles s'est accru à une telle vitesse que leur épuisement est actuellement prévisible à court ou très moyen terme.

### DES CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES

Ces exploitations entraînent de graves dégâts à l'environnement : pollution de l'air, de l'eau et des sols . Plus grave, nous rejetons chaque année plus de *9 milliards de tonnes* de gaz carbonique, entraînant un réchauffement majeur, dont les effets nocifs sont aujourd'hui évalués (tempêtes, sécheresses, inondations) tandis que les produits chimiques rejetés, se retrouvent dans les cours d'eau ou les nappes phréatiques. L'eau étant à la base de la chaîne alimentaire tant des animaux et poissons que de l'être humain, chacun peut imaginer *les résultats désastreux sur notre santé*.

Il n'est pas inutile de rappeler que si, à court terme les engrais azotés et pesticides, semblent augmenter la productivité des terres, à moyen terme ils détériorent la qualité des sols et entraînent ensuite une baisse de productivité. Comment nourrir nos enfants dans les décennies à venir ? Question subsidiaire : sur la totalité des traitements des semences, puis des champs et vergers, et enfin des fruits et légumes après récolte, quelle quantité se retrouve dans notre corps ?

### ALORS C'EST FOUTU ?

**Oui** si l'on continue de croire que la croissance c'est le progrès.

**Non** si l'on redécouvre que le progrès ce n'est pas en avoir plus, mais simplement en avoir assez pour vivre .

À ce jour, la richesse d'un pays résulte du montant de son PNB (Produit National Brut) par tête d'habitant (peu importe qu'il y ait 1 000 pauvres et 1 milliardaire : c'est une moyenne). Ce PNB est calculé en fonction de la valeur marchande des biens et des services de l'ensemble des activités économiques du pays, y-compris les coûts de réparation des dommages environnementaux (exemple : travaux et fournitures de biens pour réparer les dégâts d'une inondation, d'une tempête ou d'une marée noire, alors que la région touchée par cette catastrophe est ruinée...) et les matériels de guerre vendus à un pays belligérant qui détruira ensuite son voisin (Voir la géographie d'Europe, Asie ou Afrique au cours des 20 dernières années – Le PNB de l'un fait le malheur de l'autre ...).

L'augmentation du PNB détermine le taux de croissance annuel .

*Les activités non monnayables*, qui procèdent de notre bonheur, n'entrent pas dans les paramètres retenus pour calculer ce taux de croissance. Ainsi l'esthétique, la justice, l'amour, le bénévolat, la confiance en soi, les joies familiales, les savoir-faire manuels, un cadre communautaire convivial, un travail épanouissant, une maîtrise de sa santé, la reconnaissance sociale, et combien d'autres plaisirs de vivre, sont exclus des critères du progrès.

Or, le « mal de vivre » actuel découle précisément de la destruction progressive de ces aspirations fondamentales de l'être humain.

### REJOINDRE LA RÉSISTANCE À LA SURCONSOMMATION !

Les plus-values financières générées par ce système productiviste, une fois réinvesties dans l'économie, impliquent une consommation de masse. Compétition vers une plus grande quantité de biens matériels, les plus chers, les plus voyants ? L'individu réduit à l'état de consommateur compense ainsi sa frustration de bonheur ?

Le philosophe Luc FERRY terminait une conférence « Qu'est-ce qu'une vie réussie » par ces mots « Plus on est riche à l'intérieur, moins on a besoin de consommer des trucs idiots ».

Un vaste débat sur la décroissance est engagé. D'autres façons de vivre une sobriété heureuse sont expérimentées, à la recherche d'une société de modération, d'autolimitation, de simplicité volontaire, ne cultivant aucune nostalgie, mais au contraire recherchant à dégager des voies vers un progrès réel de l'espèce humaine.

Plus nous serons nombreux à résister aux lois de la croissance, plus nous limiterons la dictature du système marchand.

Jean Bérard

## À MÉDITER...

« CHACUN A LE DEVOIR, TANT INDIVIDUELLEMENT QU'EN ASSOCIATION AVEC D'AUTRES, DE PROTÉGER ET D'AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT. »

article 2 de la Charte de l'Environnement adossée à la Constitution de la Vè République

## POUR ALLER PLUS LOIN...

### Revues

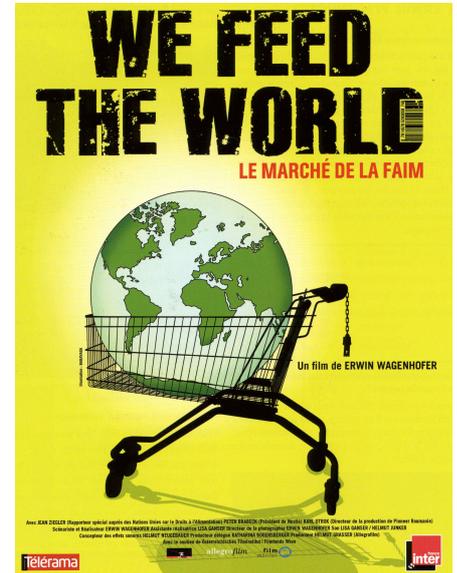
- « L'Ecologiste » 25 rue de Fécamp 75012 Paris – [www.ecologiste.org](http://www.ecologiste.org)
- « La Revue durable » 23 rue de Lausanne 1700 Fribourg - [www.larevuedurable.com](http://www.larevuedurable.com)
- « Terre et Humanisme - Les Nouvelles » Mas de Baulieu BP 19 07230 Lablachère  
<http://terrehumanisme.free.fr>
- « L'âge de faire » La Treille 04290 Salignac - [www.lagedefaire.org](http://www.lagedefaire.org)
- « Alliance pour une Europe des consciences »  
Domaine de Chardenoux 71500 Bruailles  
[alliance@europedesconscienc.es](mailto:alliance@europedesconscienc.es)
- « UFC- Que choisir ? »

### Livres

- « La Décroissance » de Nicholas GEORGESCU-ROEGEN - Ed. « Sang de la terre »
- « Objectif décroissance, vers une société harmonieuse »  
de Michel BERNARD, Vincent CHEYNET, Bruno CLEMENTIN - Ed. Parangon
- « Le Recours à la terre » de Pierre RABHI – Éd. Terre du Ciel  
Editions « Terre du Ciel » BP 2050 13 Rue Henri IV, 69227 Lyon Cedex 02

### DVD

- « We feed the world » d'Erwin Wagenhofer
- « La planète blanche » de Thierry Ragobert et Thierry Piantanida



# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

*mercredi 9 Avril 2008*  
**20h30**  
*Salle des Fêtes*  
**MODANE**

**INVITATION**

### Pouvoir

Je soussigné, .....  
membre de l'association Réagir ! donne tout  
pouvoir à M/Mme .....  
pour son assemblée générale du 9/04/2008.

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 2008 :  
**10 € ou 5 € (étudiant . chômeur)**

# J'AI FAIT UN CAUCHEMAR

...Les camions formaient de longues files, de véritables trains sur l'asphalte des autoroutes traversant les anciens paradis blancs des montagnes. Les accidents, la saturation des routes, la pollution de l'air et le bruit ayant augmenté de façon significative, le gouvernement mit en place une campagne de presse intensive et courageuse pour faire cesser ces fléaux. N'entendant que les voix de ses électeurs, le gouvernement prit des mesures draconiennes autant qu'indispensables. Et à la surprise générale, les entreprises, les transporteurs et les Français se laissèrent convaincre et changèrent peu à peu leur comportement. Les 24 heures chrono était has been...

Le nombre d'accidents de camions commença à diminuer régulièrement. S'identifiant de moins en moins à leur voiture et à leur désir de consommation, les Français n'en firent plus le support essentiel de leurs loisirs et de leur niveau de vie. La chute du nombre d'accidents fut spectaculaire, le marché des poids lourds et des grosses cylindrées s'effondra. Les Français retrouvaient la convivialité des tramways dans les villes, des trains à grande vitesse reliant les quatre coins de la France et des navettes ferroviaires régulières en fond de vallées.

Le nombre de poids lourds roulant jours et nuits pour satisfaire les clients les plus angoissés s'amenuisa rapidement. La prise de conscience du réchauffement planétaire réveillait un vieux réflexe de conservation. L'étonnement fut grand lorsqu'il apparut que le mouvement s'élargissait. De plus en plus d'entreprises s'attachaient les services des désormais fameux TGV fret, acheminant les conteneurs de marchandises avec célérité. La voie du transport combiné s'ouvrait...

Les stations de mesure signalaient des enregistrements de qualité de l'air étonnants. L'atmosphère respirait enfin et oubliait les poussières, particules et autres gaz d'échappement. On pouvait même craindre des crises d'euphorie avec la hausse de l'oxygène dans l'air ambiant. À l'automne, tous pouvaient entendre le bruit assourdissant des milliards de feuilles s'affranchissant de leur branche.

Le gouvernement se félicita de la diminution des accidents, des embouteillages, de la pollution et du bruit, qu'il attribua à la pertinence de son programme et à la force de conviction de ses ministres. Les proclamations d'autosatisfaction du gouvernement se multiplièrent.

À l'opposé, les lobbies des transporteurs, des constructeurs automobiles et des pétroliers se lancèrent dans une campagne de publicité pour exalter la vitesse, le risque, la livraison porte-à-porte, le panache sur la route.

Beaucoup de carrossiers durent se séparer de leurs employés ou tout simplement fermer boutique. Le renouvellement du parc automobile et de poids lourds se ralentit, malgré des primes que le gouvernement versait aux acheteurs. Les compagnies d'assurance furent gravement sinistrées par la diminution des contrats et la généralisation des bonus qui réduisirent considérablement leurs bénéfices si florissants.

Les transporteurs ne cessaient de compter et recompter leurs milliers de camions stockés dans leurs garages. Le chômage technique mettait sur la paille des chauffeurs en attente d'une cargaison hypothétique. On annonça même quelques suicides d'experts en « flux tendus ».

Les services d'urgence des hôpitaux présentèrent des bilans catastrophiques. De moins en moins d'handicapés, de déficients respiratoires, d'asthmatiques, de sourds étaient dirigés dans des chambres sophistiquées et spécialement équipées pour humains disqualifiés. Faute de clientèle, nombre de centres de rééducation fonctionnelle et professionnelle fermèrent leurs portes.

Les entreprises de vente par correspondances virent les commandes se tarir. Les Français préféraient acheter près de chez eux ou modérer leurs achats... La fièvre acheteuse ne faisait plus grimper le thermomètre des indices boursiers...

La situation fut jugée grave par le gouvernement qui commanda une étude à des experts. Ceux-ci chiffrèrent à plus de 500 000 la disparition d'emplois due à ce nouveau comportement des Français. Les tentatives gouvernementales pour favoriser l'embauche et la réinsertion ne donnèrent que des résultats modestes. La formation aux nouvelles professions dans les transports en commun et combiné coûtait trop cher selon d'autres éminents spécialistes. D'après leurs calculs, les seuils des accidents et des pollutions étaient tombés trop bas, et, si l'on voulait la reprise, il convenait de revenir à un nombre d'accidents plus conformes à « la raison » économique.

Les Français étaient devenus désespérément sages et appliquaient ce que depuis des lustres, on leur présentait comme un comportement responsable et civique. Le plaisir de savourer le temps, les êtres et les choses remplaçait peu à peu la frénésie de les consommer. De plus en plus de gens avaient du temps pour s'intéresser à leurs proches et à leurs amis. Non seulement l'automobile et le transport routier furent atteints, mais la consommation de carburant et d'énergie diminua, entraînant de graves pertes de ressources fiscales pour l'État.

...En ce lundi matin, je tombais de mon lit, réveillé en sursaut par la radio. Le journaliste expliquait que le bilan des accidents de la route du week-end restait dans la norme saisonnière. Les kilomètres de bouchons à l'entrée des grandes villes ne subissaient pas de variation significative. Les camions renversés sur la chaussée n'avaient finalement pas été plus nombreux. Beaucoup de politiques se réjouissaient du doublement des tunnels routiers au Fréjus. On frôlait enfin le risque zéro... Le taux de pollution dans les vallées de transit était resté statistiquement médiocre. La consommation d'alcool, de tabac, de « vache folle », l'exposition à la pollution et au bruit permettaient d'envisager des créations d'emplois dans le domaine sanitaire. Grâce au stress généralisé des salariés qui avaient peur de perdre leur emploi et à celui des chômeurs qui n'en trouvaient pas, la France restait championne du monde de la consommation d'antidépresseurs. Et l'on annonçait de prochaines manifestations de chauffeurs routiers, car le protocole d'accord signé après le dernier mouvement de grève n'avait pas été respecté. Je retrouvais un monde familier. L'économie se portait bien. Je n'avais fait qu'un cauchemar...

Philippe Delhomme

## DOUBLEMENT DU FRÉJUS : C'EST NON !

Du 16 novembre au 18 décembre 2007, une enquête d'utilité publique a été lancée par l'État à propos de la construction d'une galerie de sécurité au tunnel routier du Fréjus. Le commissaire enquêteur a reçu 936 documents qui refusaient ce projet et seulement 2 qui lui étaient favorables. Voici un extrait de notre argumentaire donné le 15 décembre 2007 en même temps que les autres associations dont le logo figure en première page.

Selon la directive 2000, la fonction d'une galerie de sécurité est d'assurer l'évacuation des personnes bloquées à l'intérieur du tunnel auquel elle est reliée. Rappelons que la galerie de sécurité au tunnel du Mont Blanc est de 1m30 (sous chaussée), que la galerie en construction au tunnel vosgien de Sainte Marie aux Mines a une largeur de 5m20 et que celle du Gothard est une galerie séparée de 2m50. Au Fréjus, il est impératif de percer 34 abris et issues de secours pour être aux normes de la directive 2000. Or, le percement d'une galerie de 4m80, comme prévu initialement en 2003, serait largement suffisante pour l'accès des engins de chantier puis celui des véhicules de secours.

Avec l'expérience des derniers incendies aux tunnels du Mont Blanc (1999), du Gothard (2001) et du Fréjus (2005), éteindre un incendie après 6 à 8 minutes est impossible en milieu confiné. Les puissances thermiques et les quantités de fumées dégagées sont « inimaginables » et dépassent largement les incendies de références réglementaires. Donc, la sécurité dans un tunnel routier est liée au nombre de véhicules, à la vitesse, aux interdistances, au respect des règles et à l'information des usagers. En l'absence de toute modification des infrastructures, chacun a pu constater l'effet positif des contrôles routiers automatiques.

À l'heure d'une crise énergétique avec le pétrole qui dépasse les 100 \$ le baril, il nous semble urgent de mettre les actes en conformité avec les engagements. Ce qui est délirant, c'est qu'on crée des infrastructures de transports comme si la croissance potentielle était sans limites. Il faudrait enfin intégrer que c'est tout simplement impossible.

Les infrastructures décidées aujourd'hui déterminent largement les trafics de demain, offrant de nouvelles facilités de circulation. Tout nouvel ouvrage routier induit du trafic qui, à son tour, appelle de nouveaux ouvrages... au nom d'une certaine sécurité ! Et le programme autoroutier Français prévoit 2500 Km d'autoroutes nouvelles dont :

- A 48 : Ambérieu - Bourgoin
- A 51 : Grenoble - Sisteron

Ces autoroutes alimenteront le trafic routier alpin. En Savoie, des terrains sont déjà réservés pour le contournement autoroutier de Chambéry et tout naturellement la galerie de sécurité du Tunnel routier du Fréjus passe de 4m80 (en 2003) à 8m20 (avril 2006), rendant physiquement possible un doublement de la capacité de ce tunnel. Mais pour nous, la définition de cette capacité de circulation ne doit pas se mesurer aux capacités physiques du tunnel actuel, estimées à 10 560 véhicules par jour (source SFTRF), mais au seuil supportable pour la santé des populations et de l'environnement. D'autant plus que le financement de ce nouveau tube se fera par le passage des usagers et par l'écotaxe et l'eurovignette qui sont normalement destinés aux transports ferroviaires et alternatifs. Ce qui signifie que la SFTRF a intérêt à une hausse du transit routier.

Refuser le percement d'un 2<sup>ème</sup> tunnel au Fréjus (puis ailleurs) n'est pas une marche arrière mais bien un changement de cap !

## DOUBLEMENT DU FRÉJUS : C'EST TOUJOURS NON !

Cette fois le doute n'est plus permis, l'Etat français envisage bien d'ouvrir la future galerie d'évacuation du Fréjus à la circulation routière, "pour des raisons de sécurité ». Lors d'un récent entretien au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (MEDAD), les représentants de l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc (ARSMB) ont appris que le gouvernement n'excluait pas de transformer la galerie de sécurité en projet, en une voie de circulation, avec une file dans chaque tube.

Jusqu'ici, l'argument officiel affirmait que ce tube ne serait pas ouvert à la circulation et qu'une galerie de 8m20 de diamètre était nécessaire pour le croisement des véhicules de secours. Fin 2007, la SFTRF, société concessionnaire du tunnel du Fréjus, expliquait lors de l'enquête publique sur la galerie: « ce sera bien une galerie de sécurité, nous n'avons pas besoin d'un deuxième tunnel de circulation. »

La révélation gouvernementale confirme ce que les associations dénoncent depuis longtemps : la construction d'une galerie de sécurité surdimensionnée (8m20 de large au lieu de 4m80 initialement prévu) est une façon détournée de doubler le tunnel routier du Fréjus. L'alibi de la sécurité a été choisi afin de tromper l'opinion publique, de ne pas éveiller d'opposition et de détourner les accords pris, tels que la Convention Alpine. Or, le diamètre d'une galerie détermine clairement son usage. 8m20, c'est pour la circulation, 4,80 m pour la sécurité"

Pourquoi une opposition associative unanime contre cette galerie trop large ? Parce que la construction de ce deuxième tube au Fréjus démontrerait que la politique du tout routier reste dominante sur le terrain, malgré les discours et les effets d'annonce en faveur de l'environnement, du climat et du développement durable.

**Souignons** que dans son rapport le COMMISSAIRE ENQUÊTEUR a proposé la création de deux tubes de circulation à voie unique ...