

Siège mairie
73500 Modane
tél. 04-79-05-13-84

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

Edito

Par Eric Lanoë, Président de REAGIR !

Tel le « vœu » la tradition, en ce début de l'an 2002, il est de bon augure de présenter ses vœux de santé prospérité et de vous souhaiter à toutes et à tous une bonne et Eurose année...

Bonne et Eurose année, économique et lucrative...

Se dire que sur notre bonne vieille terre, il est encore possible de rêver à un monde juste, à des politiques intègres, conscients des enjeux écologiques de ce millénaire, à des citoyens responsables, défendant avec courage leurs idées et leurs convictions... à une presse locale courageuse et impartiale...

J'ai mal pour nous qui acceptons tout sans rechigner, qui courbons de plus en plus l'échine pour ne regarder que nos pieds en évitant de « marcher dedans » mais en laissant nos voisins s'y enliser...

Il est de plus en plus évident que nous avons ce que nous méritons et qu'il y aura toujours ceux qui font le café et ceux qui le boivent..., ceux qui parlent et nous endorment (et que nous payons pour cela...), et ceux qui se taisent...

Aujourd'hui, Réagir continue d'exister, de se battre pour la vallée de la Maurienne, d'agir, de dire, de dénoncer, de proposer...

Mais les presses écrites locales (Dauphiné Libéré -de quoi est il libéré ? - : La Maurienne), suite à la manifestation du 6 octobre, ont choisi de façon « délibérée », d'oublier Réagir, de ne plus rien annoncer ou dire qui aurait un rapport avec notre association, de ne même plus nous citer... Nous avons le droit d'être exclu, méprisé, ignoré... C'est la raison pour laquelle, malgré de multiples tentatives, nous n'avons pas pu réagir » à l'actualité dire, écrire, hormis par les presses nationales... Quel comble ! Et pendant ce temps des élus comme MM Bouvard ou Rochette continuent de faire des effets d'annonce, de faire entendre leur voie pour prendre les votres, en réagissant à posteriori à une actualité toujours dirigée par une politique économique orientée par et pour la route...



www.reagir.asso.fr

De la réouverture du Mt Blanc qui est sans arrêt retardée, aux bienfaits de l'alternat dont personne ne veut, M. Gayssot, jongleur de chiffres (écouter le parler du ferroutage ou des transports alpins, ça vaut le dernier spectacle de Titeuf !), brille par son incapacité à trouver les solutions justes... Rassurez-vous, le doublement du Fréjus est en cours... Les croisements et donc les chocs frontaux... D'ici quelques temps d'ailleurs, vous le verrez, un instruit proclamera : « Euréka... ! On a 2 tubes, trop de camions, et des problèmes de collisions frontales... J'ai trouvé !!! 1 tube France -Italie, 1 tube Italie-France... Plus de croisement donc plus de limitation ou de régulation... Par ici les 12000 camions (euh, je prendrais bien 1% pour l'idée et pour donner à l'association des orphelins des veuves de préfet...) »

Bref le combat n'est pas gagné et quoique chacun en pense, le nombre de camions ne cesse de croître, la qualité de l'air de se dégrader, et les différences sociales de s'accroître...

Nous sommes dans un monde où la voix de la raison reste gratuite, et donc inintéressante...

Nous continuerons à dénoncer cette politique autoritariste du « tout-camion » et à défendre notre vallée contre cette hégémonie de Poids-Lourds.. La qualité de nos vies et de nos avenirs respectifs en dépend. Cela bien entendu, si nous ne vivons pas de « l'or noir » et comme « l'or blanc » devient rare... Il arrive même que l'on transporte la neige en ...camion... alors...

Vive l'avenir, le bonheur, l'air pur et le silence.. mais celui des montagnes est le seul respectable...

Nous avons le devoir de REAGIR !

NOUS LES RESPIRONS...

- **Les poussières et les particules en suspension (PS)** émises par les moteurs diesel, provoquent des irritations respiratoires, des insuffisances cardio-vasculaires et des éléments cancérigènes.
- **Le dioxyde de soufre (SO₂)** émis par la combustion du fuel, provoque des affections respiratoires.
- **Les oxydes d'azote (NO et NO₂)** émis par les moteurs, provoquent des affections respiratoires et gênent le transport de l'oxygène dans le sang.
- **L'ozone (O₃)** est un polluant secondaire issu de la transformation du NO₂, il provoque des irritations des muqueuses, des yeux et des troubles pulmonaires.
- **Le monoxyde de carbone (CO)** émis essentiellement par le trafic routier, provoque des asthénies, anémies et vertiges par manque d'oxygène dans le sang.
- **Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les composés organiques volatiles (COV)** émis par les moteurs, provoquent des affections respiratoires chroniques.

L'AIR DES 2 SAVOIE A MAUVAIS AIR !

NECROLOGIE :

7600 morts sur la route

16000 morts liés à la pollution de la circulation routière

A vous de voir combien cela fait pour la Maurienne...

www.reagir.asso.fr

Le site de l'association est ouvert. On y trouve un forum où vous pouvez vous exprimer librement...

Des données régulièrement mises à jour sur les problèmes liés au transport et à l'environnement en Maurienne.

Un calendrier où vous pourrez trouver toutes les dates importantes, et puis bien sûr, toutes les infos sur l'association.

R!

Collectif des habitants de la Maurienne
Siège : mairie 73500 Modane

www.reagir.asso.fr

Depuis juin 2001, 2 études d'Oekoscience (1) ont été rendues publiques, chacun sait que le doublement du nombre de camions en Maurienne a entraîné le doublement des émissions polluantes.

Élémentaire ? pas pour « les officiels » qui auraient dû se préoccuper de la santé des populations dont ils ont la charge. Il est tellement plus commode de s'abriter derrière la conclusion rassurante de l'Air des 2 Savoie (A2S) selon laquelle « il est relativement hasardeux de déterminer l'influence de l'augmentation du nombre de poids lourds sur la qualité de l'air » (2). Il est tellement plus facile, en plein pic de pollution, d'attendre, comme le fait le directeur du même organisme, « une bonne pluie qui résoudrait pas mal de problèmes » (3).

Le travail d'Oekoscience a abouti à des conclusions plus conformes au bon sens.

- À partir de ses propres mesures et à l'issue d'une comparaison avec les autres axes de transit (St Gothard en Suisse, Brenner en Autriche), il ressort que la Maurienne ne bénéficie pas de conditions climatiques favorables, mais présente la même sensibilité que les autres vallées aux émissions polluantes produites par les poids lourds.
- À partir des mesures réalisées par l'A2S, Oekoscience a montré que le capteur de St Jean, le seul dont le journal publie les chiffres, est peu influencé par le trafic routier. Par contre, les capteurs plus proches de l'autoroute ont reçu intégralement les rejets d'oxydes d'azote émis par les camions (responsables à 90 % de ce type de polluant)

Les mêmes chiffres et des analyses totalement différentes, ça fait désordre ? même pas ! En réponse aux interrogations du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, le très officiel bureau de la pollution atmosphérique écrit :

« le rapport réalisé par Oekoscience a permis de conforter les mesures réalisées par L'A2S et a contribué à faire taire plusieurs critiques vis-à-vis de L'A2S », et naturellement, il conseille de ne pas créer « un réseau de surveillance supplémentaire »

Si vous pensez que la politique de l'autruche a assez duré, exigez avec nous les moyens de la transparence et de la contre-expertise.

Sachez quand même que dans l'étude POVA (4) réalisée pour la coquette somme de 9 millions de francs par L'A2S aucun capteur n'est placé à proximité de l'A 43...

Annie Collombet

- (1) organisme scientifique suisse d'étude de la pollution atmosphérique
- (2) étude hivernale dans la vallée de la Maurienne. Hiver 1999-2000
- (3) Dauphiné Libéré du 11 janvier 2002
- (4) POVA : pollution des vallées alpines

Lyon-Turin

Où en sommes-nous ?

On nous avait annoncé une mise en service pour 2015-2020. Depuis l'accident du Gothard (oct. 2001), tout semble s'accélérer, puisque le ministère des transports parle désormais de 2012. Maintenant tous soutiennent cet éternel projet. Seulement le financement n'est pas bouclé et nos voisins Italiens ne sont pas aussi enthousiastes !

Devinette : Si demain vous décidez de bâtir une maison, vaut-il mieux trouver l'argent nécessaire à la construction ou fixer la date d'emménagement ?...

Combien ça coûte ?

Selon les différentes autorités publiques, les chiffres de la construction de la ligne ferrée et du tunnel de base (54 km) varient beaucoup. Mais, la moyenne se situe à plus de 15 milliards d'euros (100 milliards de francs). L'Union Européenne financerait le projet à 20 %, le reste étant à la charge des 2 États Italiens et Français. Mais le Ministère des Finances a des oursins dans ses poches trouées...

En comparaison, on sait déjà que :

- Le coût annuel des échappements routiers sur notre santé est de 21, 6 milliards d'euros (142 milliards de Francs) selon l'Organisation Mondiale de la Santé (Rapport de juin 2000).
- En montagne, pour gravir les pentes, un poids lourd rejette 9 fois plus de polluants (dioxydes d'azote et de carbone) qu'une automobile.

Alors où est l'urgence ?

La crevette baladeuse

Ingrédients :

10 tonnes de crevettes

1500 litres de gas-oil

10 000 km de routes trans-européennes.

- Prenez de belles crevettes pêchées en mer du nord. Convoyez-les de Scandinavie jusqu'au Maroc par camions et traversez les frontières européennes.
- Faites les épilucher au Maroc sans rompre la chaîne du froid dans des chambres à -5° par des ouvrières locales payées quelques dirhams de l'heure.
- Faites revenir vivement par camion au point de départ en retraversant les frontières en sens inverse.
- Exportez à partir des pays Nordiques. Vous économisez les salaires du pays le plus progressiste du monde en polluant toute l'Europe traversée.
- Gardez secrète cette recette gagnante.

Calcul !

Trois entrepreneurs décident, pour des raisons d'économie, de délocaliser la transformation de leurs produits à travers l'Europe.

- Une laiterie industrielle bavaroise expédie son lait pour faire du yaourt en Grèce et les vendre à Berlin.
- Un géant de l'agroalimentaire hollandais fait épilucher ses pommes de terre dans le sud de l'Italie pour vendre des frites en Belgique.
- Un fabricant alsacien fait riveter ses jeans en Tunisie avant de les commercialiser depuis l'Alsace.

Sachant qu'un camion rejette 5 kg de CO2 au kilomètre en plat et cinq fois plus en montagne, lequel des trois trajets est le plus polluant ?

L'emploi d'une carte d'Europe et d'une calculatrice est autorisé.

De longues files de camions traversaient les 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 pour faire cesser ces fléaux. Et à la surprise générale, les entreprises, les transporteurs et les Français se laissèrent convaincre et changèrent peu à peu leur comportement.

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. Ils 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.

La prise de conscience du réchauffement planétaire réveillait un vieux réflexe de conservation. 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. 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. À l'opposé, les lobbies des transporteurs, des constructeurs automobiles et des pétroliers se lancèrent dans une publicité pour exalter la vitesse, le risque, la livraison porte-à-porte. Rien n'y fit et peu à peu, les accidents devinrent exceptionnels, les rejets de dioxydes d'azote et de carbone se raréfièrent.

La réparation automobile, touchée de plein fouet par la situation, vit fondre 70 % de ses effectifs. Le renouvellement du parc automobile et poids lourds se ralentit. Les compagnies d'assurance furent gravement sinistrées par la diminution des constats et la généralisation des bonus qui réduisèrent considérablement leurs bénéfices si florissants.

Les transporteurs ne cessaient de compter et recompter leurs milliers de camions stockés sur des parkings non pollués. On annonça même quelques suicides d'experts en « flux tendus ». Les Français préféraient acheter près de chez eux ou modérer leurs achats... La fièvre acheteuse ne faisait plus grimper le thermomètre des indices boursiers...

Les services d'urgence des hôpitaux présentèrent des bilans catastrophiques avec de moins en moins d'handicapés, de déficients respiratoires, d'asthmatiques, de sourds. Faute de clientèle, nombre de centres de rééducation fonctionnelle et professionnelle fermèrent leurs portes.

La situation fut jugée grave par le gouvernement qui commanda une étude à des experts. Ceux-ci chiffrèrent la disparition d'emplois due à ce nouveau comportement des Français. Non seulement l'automobile et le transport routier furent atteints, mais surtout la consommation de carburant et d'énergie diminua, entraînant de graves pertes de ressources fiscales pour l'État. Selon d'autres éminents spécialistes, la formation aux nouvelles professions dans les transports en commun et combiné coûtait trop cher. D'après leurs calculs, les seuils des accidents et des pollutions étaient tombés trop bas, il convenait de revenir à un nombre d'accidents plus conformes à « la raison » économique.

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. Incapable de chiffrer cette richesse, la bourse s'effondrait et l'on commençait à entendre tel ou tel expert affirmer : « au fond, ce qu'il nous faudrait, c'est une bonne guerre... »

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 et au Mont Blanc. On frôlait enfin le risque zéro... Le taux de pollution dans les vallées était resté statistiquement médiocre. 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 familial. L'économie se portait bien. Je n'avais fait qu'un cauchemar...

Le transport combiné...

La traversée des Alpes en transport par rail offre trois versions :

1. La route roulante : les camions (tracteur + remorque) sont montés à bord de wagons surbaissés, ils empruntent les lignes du Gothard, du Brenner et des Karawanken.

2. Le feroutage : les remorques (fig. 2) et les caisses mobiles (fig. 3) sont déposés sur des wagons. Un peu plus rentable, ce système a l'avantage d'être adapté à tous les axes de transit reliés à des gares équipées du matériel de manutention.

3. Le transport combiné : les conteneurs (fig. 4) sont acheminés sur les mêmes axes depuis les ports de la Méditerranée, de l'Adriatique ou de la mer du nord où ils sont transbordés des navires. Ce mode de transport est le plus économique, le plus écologique et le plus rentable. Moins d'énergie est nécessaire pour acheminer davantage de marchandises. Les conteneurs sont adaptés pour être mis sur des navires de haute mer, des trains, des péniches et au final sur des camions.

1. Accompagne, route roulante



2. Non accompagnée, semi-remorques



3. Non accompagnée, caisses mobiles



4. Transport de grands conteneurs



Adhésion

Nom et prénom

Adresse

Je renouvelle mon adhésion à REAGIR ! pour 2002. (Adulte, 5€, autres 2€)

Compte-rendu d'activités 2001

Notre association dont l'objectif est d'obtenir une limitation drastique du nombre de poids lourds en Maurienne, en particulier par la mise en œuvre d'alternatives ferroviaires rapides et la suppression des transports superflus, s'est investie prioritairement dans la question de la pollution atmosphérique.

Les études complémentaires réalisées par l'organisme scientifique OKOSCIENCE, rendues publiques le 22 juin à St Jean ont démontré que le doublement du nombre de camions en Maurienne avait bien causé le doublement de la pollution pour les localités proches de l'autoroute et que le capteur fixe de St Jean placé à 900 m de l'axe de transit et ventilé par la vallée de l'Arvan n'était nullement représentatif de cette pollution.

En coordination avec les associations locales, nationales et internationales, nous avons organisé la manifestation du 6 octobre 2001 à St Martin la Porte contre « le tout camion ». Elle a rassemblé un millier de personnes témoignant de la solidarité de toute la vallée des Alpes et des Pyrénées

Nous avons participé à de multiples journées festives ou militantes :

- A Modane, le 19 janvier, lors de la venue du Premier ministre
- A Chambéry, le 27 janvier, en faveur du transfert des marchandises sur le rail
- A St Michel le 20 mai lors de la foire aux plants
- A Tamié le 30 juin, pour la fête éco-citoyenne.

Pour des voyages en sécurité, nous avons obtenu le maintien du train Modane/St Jean à l'intention des lycéens et des personnes effectuant la navette pour leur travail.

Nous nous sommes exprimés lors des réunions de concertation sur l'initiative du Conseil Régional, de la Préfecture ou du ministre des transports.

Nous avons également répondu aux sollicitations des médias et aux nombreuses demandes d'informations émanant d'étudiants.

En collaboration avec les partenaires associatifs et les élus qui le souhaitent, Réagir poursuivra son travail d'investigation et d'information en particulier en direction du bruit (y compris celui du train) et de la pollution atmosphérique car l'étude POVA (pollution des vallées alpines) en dépit de son coût prohibitif (9 millions de francs) présente de graves insuffisances.

ASSEMBLEE

GENERALE

VENDREDI 8 MARS

ST JEAN (salle Pré-Coppet)

20 heures

Venez nombreux faire entendre votre voix et vous informer des derniers rebondissements

Ensuite nous partagerons le verre de

POLLUTION...

La Terre connaît une recrudescence de pollution (voir l'article d'Annie Collombet).

Les associations et les citoyens responsables multiplient les manifestations dont la dernière à eu lieu en Maurienne. Celle ci a, comme les autres, reçu le soutien de médias nationales. Le prochain rendez-vous sera à CHAMONIX, lieu hautement symbolique de la lutte contre la pollution des vallées alpines, et ce, le jour de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids-lourds.

« REAGIR » soutien cette action et appelle ses adhérents à venir manifester nombreux pour une autre politique des transports.

La date, reportée à plusieurs reprises, vous sera, indiquée ultérieurement, dès qu'elle aura été fixée par les responsables officiels (satisfaits des dernières mesures de sécurité). Mais les usagers seront-ils rassurés pour autant ? Se sentiront-ils réellement sécurisés ?

Pour un complément de renseignements d'un transport en commun (car, co-voiturage), merci de téléphoner à Géraldine, au 04-79-59-69-03.

UNE MANIFESTATION PARADOXALE

(Titre de « La Maurienne » du 11 octobre 2001)

Bien dit, Journal !

Samedi 6 Octobre

A moitié rasé, déjà le téléphone.

C'est un journaliste de Genève qui appelle pour connaître le programme de la journée. Son accent un peu trop appuyé de berger du fond du Valais met la puce à l'oreille : et si c'était les Renseignements Généraux ? Il devra se contenter du programme officiel.

Le co-voiturage fait perdre un peu de temps et on ne sera pas les premiers à St Martin où déjà du monde s'affaire. Le matériel est à pied d'œuvre. Le camion-sono cherche sa place. Une dizaine de personnes numérotent les pièces des marabouts et commencent le montage. D'autres creusent un sillon pour enterrer le câble qui doit relier le matériel de la vidéo-conférence au poteau d'en face. Une flaque d'eau doit être asséchée avant que le public soit là. On dirait que chacun sait d'avance ce qu'il doit faire. On décharge des boissons, des cartons de documents, des banderoles, de la bouffe pour midi. Une sacrée préparation a dû être nécessaire pour une telle organisation matérielle.

10H30.

Les voitures commencent d'arriver. De partout ! Mais pas mal de « 73 », et même les gendarmes locaux qui viennent aux Renseignements. Trois cars de Haute-Savoie négocient leur place de stationnement Des gens de l'Isère, de Suisse, de Lyon. Les Mauriennais sont là aussi en nombre, contre-disant le Dauphiné (libéré...) qui annonçait hier qu'ils ne seraient pas nombreux.

Justement Frédéric THIERS arrive, son appareil photo sur le ventre, et passe en sifflotant sans nous voir. Siffles, beau merle ! Tu les vois ou pas les Autochtones ?

Le terre-plein est devenu une fourmilière. La chaleur de la foule... on se reconnaît - on se salue - on échange des informations, pendant que circulent tracts et pétitions - on s'enquerra du repas de midi. Et déjà des rumeurs - on entend dire que José BOVE doit venir. D'autres assurent que Dominique VOYNETest là. C'est vrai. Elle débarque à l'entrée, entourée d'un essaim de journalistes et de caméramans. Elle cause déjà avec un micro, les yeux au sol, sans qu'on entende ce qu'elle lui dit.

Ça fait drôle de la voir en vrai. Différente de son image télévisée - habillée à la diable - coiffure négligée - le visage plus empâté. Mais un débit de parole toujours aussi rapide et clair que dans les médias. Elle est invitée au podium mais avant qu'elle ne parle, des sifflets fusent derrière nous. Pourquoi siffler comme ça ? C'est pas poli ! Du reste, ce qu'elle nous dit correspond bien à ce qu'on veut, nous ici, alors ? Savent-ils, les auteurs des sifflets, ce que ce peut être difficile d'avoir un pied dehors et un pied dedans Qu'ils essayent pour voir !

Le terre-plein ne peut contenir tout le monde. Si on a bien calculé les surfaces, on est plus de 800, sans compter tous ceux qui arrivent sur la route...

14 H.

Les choses sérieuses. Lentement, le défilé se forme et s'ébranle en direction de la RN6. Devant soi, derrière soi, de chaque côté, des gens serrés qui avancent calmement. Trop calmement si on essaye d'imaginer pourquoi ils sont là.

De grandes banderoles hachurent le défilé - des centaines de pancartes aux messages variés du jour qui n'oublient pas l'ironie - les enfants s'échangent des pancartes.

Par-devant Bruno REBELLE, de GREENPEACE - France, rompu aux méthodes non violentes, règle la cadence des marcheurs pour coordonner avec d'autres arrivées. Il lève la main, la foule ralentit. Il baisse le bras, on repart. Il a un sacré pouvoir ce type, pour réguler ainsi la pression de plus d'un millier de personnes. Et s'il savait ce qui doit bouillonner dans tous ces cerveaux...

Tous les trains qui passent nous envoient de longs signaux d'avertisseurs sonores à plusieurs tons, comme pour nous dire « BRAVO ! On est d'accord avec vous ! ».

Des slogans spontanés courent le long du cortège - « Des wagons - pas des camions »

« Respectez notre vallée » - « OUI au ferroutage - NON aux pollutions » - « Les camions sur les trains »

Mais aussi « VOYNET, au piquet » Qu'est-ce qu'elle leur a encore fait ? Et puis aussi « GAYSSOT, au poteau » - Là, c'est un peu fort. D'abord, ce n'est plus possible depuis qu'on a aboli la peine de mort. Et puis, un type jovial, rondouillard, matois, au délicieux accent du Sud-Ouest ne peut être foncièrement mauvais...

Il faut corriger ça en essayant « GAYSSOT, au cachot » c'est moins vache. Mais ça ne prend pas et le poteau lui restera promis. Dommage pour lui.

On approche de la RN6. En face, en bordure d'autoroute, une impressionnante rangée de gardes mobiles semble nous défier sans le dire: « Venez-y, si vous êtes capables ! » C'est vrai que ça fait drôle aux tripes ces uniformes noirs, ces casques brillants, ces cuirs luisants, et ces étranges outils qu'ils portent à la ceinture.

On se toise de loin - On se défie - Faudra-t-il une fois de plus respecter l'ordre républicain que vous devez défendre contre les agitateurs ?

Tout à coup, un mouvement rapide et soudain, comme un fleuve qui a rompu ses digues. Une masse de gens qui montent à l'assaut du talus d'autoroute et des uniformes qui courent dans tous les sens.

Mais devant on dirait qu'ils traînent quelqu'un sur la route en direction de leurs fourgons, poursuivis par des manifestants eux-mêmes poursuivis par d'autres uniformes. Ça a l'air de barder - une dame agrippe un gendarme par le bras pour lui faire lâcher prise. D'autres se couchent au sol. Qu'est-ce qui se passe ?

La rumeur revient, rapide : ils ont tabassé Eric et il y a plusieurs blessés graves. Là, le ventre se noue. Le préfet devrait quand même tenir ses troupes ! Daniel VAILLANT va-t-il s'illustrer en Maurienne ?

Des nouvelles reviennent contradictoires. Il faut aller aux informations sur le lieu des affrontements - On s'approche - Les gendarmes ont l'air calmé et nous regardent passer d'un oeil inexpressif - Qu'est-ce qui doit se passer sous leur casque ?

Et puis des fourgons de Pompiers - Des secouristes - Des civières - On va aller réparer à l'hôpital ce qu'on a abîmé sur la route - Bien organisé, quand même, tout ça !

Mais ça va coûter combien leurs caprices ? Plus cher en tout cas que si on nous avait laissé manifester tranquillement, sans déploiement des forces de l'ordre. Pourquoi ce gâchis ? Oh, bon sang, mais c'est bien sûr !

S'ils ont pris le risque de l'affrontement et de son coût final, c'est peut-être un signal en direction des Chamoniards, pour les prévenir de ce qui les attend.

L'orage est passé. Bientôt, la fête reprend ses droits et la circulation de l'autoroute est bloquée en musique et en dansant : un pied de nez aux forces de l'ordre qui doivent trouver cela insolite. On a encore droit à une heure d'occupation avant que, de bouche à oreille, la consigne soit donnée de libérer l'autoroute et la RN6. Certains traînent les pieds, mais il faut en prendre son parti : la manif est finie. Et on a nos martyrs, cette fois.

Plus de commentaire. Banderole sous le bras, pancarte sur l'épaule, les gens s'en retournent sans parler, mais leurs yeux semblent dire seulement: « Tu as vu, on y est arrivé »