

La sécurité alimentaire.

Nous avons adressé notre dossier à Monsieur le Ministre de l'Agriculture ; il répond en conclusion : « **la sécurité sanitaire des productions agricoles est un enjeu majeur** ». Il rejoint et confirme ce que disent la chambre d'Agriculture, les producteurs et les consommateurs, les experts en éco-toxicologie des aliments, J.F Narbonne et G. Mouthon.

Un incinérateur pour la Dordogne ou pas d'incinérateur ? Que décider ?
Schématiquement, il y a 3 réponses possibles.

-1 Première Réponse : les risques sont négligeables ; on fait confiance au progrès et à la science. Les techniques s'améliorent : les émissions de dioxines des usines d'incinération s'élevaient à plus de 1 kg en 1995, elles étaient à un peu plus de 100g en 2003, (il y avait moitié moins d'incinérateurs), elles devraient encore baisser. Le critère d'appréciation : « les normes » fixées par les commissions d'experts et des scientifiques. Dans la mesure où elles seront respectées, il n'y aura pas de problème de santé majeur. Par conséquent, un incinérateur a partout sa place, à condition qu'il soit aux normes.

-2 Deuxième réponse : les risques sont limités par le principe de précaution bien compris : il ne faut pas mettre l'incinérateur n'importe où. Par rapport à ce type d'installation, il importe de faire la **distinction entre « sécurité sanitaire environnementale » et « sécurité alimentaire »**, comme le fait le **professeur J.F Narbonne** : spécialiste de toxicologie alimentaire, chercheur au CNRS, Professeur à l'université de Bordeaux, Expert de l'Agence française de sécurité sanitaire des Aliments (AFSSA).

Il a affirmé à Cognac que « **les dioxines sont dangereuses quand on les ingère, mais pas quand on les respire.** » Il confirmait ainsi son article publié par le *Nouvel Observateur* du 6 mars 2003, p 82):

Jean-François Narbonne : « Mais on a été trop longtemps victime d'une mafia des élus locaux, celle qui présidait les syndicats intercommunaux de traitement des ordures. Ils ne voulaient pas payer pour se mettre aux normes. Et les Préfets s'alignaient. En signant des arrêtés de dérogation qui, lorsque les émissions, comme c'est parfois le cas dépassaient 300 fois les normes admises, ils se comportaient bien légèrement avec la santé des gens... C'était un scandale analogue à celui de l'amiante... »

Aujourd'hui le pire est passé et le taux d'exposition aux dioxines des Français a baissé de moitié en cinq ans. Il est dans la moyenne européenne, « Ce qui ne veut pas dire : circulez, il n'y a rien à voir », précise Jean-François Narbonne. En effet. D'abord parce que les effets des dioxines s'exercent à long terme. Paradoxalement, ce ne sont pas ceux qui vivent près des plus gros incinérateurs, situés dans les banlieues des grandes villes, comme celui de Saint-Ouen qui brûle les ordures de la Capitale, qui courent des risques réels. Parce que c'est par le biais de l'alimentation qu'à 95% on accumule les dioxines dans le corps. Et celles-ci se déposent à la surface du sol, sur l'herbe, les feuillages, les fruits. Les vers de terre les concentrent avant de nourrir des poulets biologiques en plein champ. Celui qui fait pousser ses salades à 1 km d'un incinérateur rural sera beaucoup plus atteint que celui qui vit dans le voisinage d'une énorme installation d'incinération, mais qui mange des produits venus d'ailleurs...

Mais surtout, on sait mal ce qui se passe dans le cas d'exposition à des doses faibles. »

La conclusion est claire : pas d'incinérateur en zone de production agricole. (1)

-3 troisième réponse : la santé publique est globale ; si notre environnement est atteint nous le sommes aussi ; les faibles doses sont dangereuses, l'organisme réagit selon le niveau de défense de chaque individu.

La liste des grands scientifiques qui défendent cette thèse est longue, nous citons ceux que nous connaissons le mieux .

→ **Pr Dominique Belpomme**, chargé de Mission par le Président de la République pour la mise en oeuvre du plan « cancer », professeur de cancérologie à Paris-V, fondateur de l'ARTAC, expert cancérologue auprès de la Commission européenne.

Il vient de publier un best-seller : « **Ces maladies créées par l'homme : comment la dégradation de l'environnement met en péril notre santé** » Albin Michel 2004. (ouvrage très informé, facile à lire.) Nous avons retenu quelques passages :

« **En tant que cancérologue**, je me suis aperçu que le cancer était une maladie que notre société fabriquait de toutes pièces et qu'il était en grande partie induit par la pollution de notre environnement » p.10 « On soigne les malades atteints de cancer, et non l'environnement qui est lui-même malade »

Concernant les normes : « Si les normes réglementaires fixant les doses de produits toxiques à des seuils le plus bas possible peuvent rassurer, ces seuils sont en réalité le plus souvent encore trop élevés pour éviter l'apparition de cancers. Ainsi, concernant les cancers, les normes actuelles ne sont en fait qu'un pis aller... Elles tiennent compte, bien sûr des données expérimentales disponibles, mais aussi des impératifs sociétaux et en particulier technico-économiques. Les seuils fixés correspondent à ce qu'il est possible de faire au mieux, non nécessairement à ce qu'il faudrait faire. » p.63

Concernant les doses : « Ce n'est pas tant la quantité de dose reçue que sa répétition qui est à l'origine des cancers... chaque dose, si faible soit-elle, pouvant être à l'origine d'un effet génotoxique irréversible, c'est à dire d'une mutation qui se perpétuera au cours des divisions cellulaires. A la différence des phénomènes de toxicité classique, dans le processus de cancérisation, il n'y a pas de dose seuil, autre que celle liminaire, capable d'induire une mutation cellulaire. Il s'agit là d'une différence capitale d'avec les toxiques classiques et qui explique souvent les différences de points de vue entre les biologistes cancérologues et les toxicologues. » p. 63

Concernant l'interaction des molécules à l'état libre : « Toute pollution est en effet diffuse ; plusieurs facteurs de cancérisation peuvent intervenir et se potentialiser entre eux » .p.72

→ **Pr Gilbert Mouthon**, Chef de service à l'Ecole Vétérinaire de Maison Alfort, Responsable « Eco-toxicologie des Aliments » à l'Institut Supérieur de l'Agro-alimentaire, Membre de l'Académie des sciences vétérinaires, Expert près de la Cour d'Appel de Paris, Expert agréé par la Cour de Cassation, etc.

. Les agriculteurs du Périgord Vert ont pris l'avis de cet éminent vétérinaire . Il a fait une conférence à Thiviers en juin 2003 : « **Risques toxiques des incinérateurs pour la santé humaine, directement ou par la chaîne alimentaire.** » (texte complet à consulter sur le site :www.thivierslavie.com)

- **Priorité à la santé publique et à la sécurité alimentaire :** l'homme est le dernier maillon dans la chaîne alimentaire: accumulation de toxiques dans l'organisme et risques d'effets à long terme, même à doses très faibles pour certains individus.
- **Aspect juridique : responsabilité pénale des décideurs** face à l'implantation de telles installations dans des zones sensibles, lorsque ce décideur a eu connaissance d'effets nuisibles pour la santé. Il a évoqué les suites judiciaires données à des dossiers scandaleux où la sécurité alimentaire n'avait pas été la priorité : (veau aux hormones, la vache folle...)
- **les incertitudes de la science, aujourd'hui, sont telles que le principe de précaution s'impose** : n'autoriser la mise sur le marché que de produits dont on est sûr : « quand on n'est pas sûr, on s'abstient ».

Pour en savoir plus nous avons lu les ouvrages qui suivent ; ils donnent la position de personnalité d'audience internationale. Ils sont unanimes à tirer la sonnette d'alarme sur les conséquences de notre légèreté face aux atteintes à l'environnement et ils doutent d'une certaine science dont les objectifs sont inavoués parce qu'inavouables !

→ **Pr Hubert Reeves**, astrophysicien, directeur de recherches au CNRS : « Mal de Terre » le Seuil 2003.

→ **Pr Albert Jacquard**, éminent généticien : « De l'angoisse à l'espoir , leçon d'écologie humaine» Calmann-lévy ,2002

→ **Pr Jacques Testard** , biologiste de la procréation, chargé de 1999 à 2003 de coordonner les travaux de la Commission française du développement durable : « Réflexions pour un monde vivable » éd. Mille et une Nuits, oct. 2003.

→ **Bruno Rebelle** , fondateur de *Vétérinaires sans frontières* , directeur de Greenpeace France, « La terre n'est pas à vendre » ed. Desclée de B, 2002.

→ **Nicolas Hulot**, fondateur d'Hushuaïa Nature, un des Français les plus populaires par ses émissions sur TF1, « Combien de catastrophes avant d'agir ? » le Seuil 2002. « Le syndrome du Titanic » Calman- Lévy 2004. Ouvrage très informé, facile à lire.

N. Hulot a parcouru toute le planète sous toutes les latitudes : « les signes du naufrage s'accroissent : dérèglements climatiques en série, pollution omniprésente, extinction exponentielle d'espèces animales et végétales, pillage anarchique des ressources, multiplication des crises sanitaires. Nous nous comportons comme si nous étions seuls au monde et la dernière génération d'hommes à occuper cette terre : après nous le déluge... »

Dernières nouvelles :

- **Avis de l'Académie de Médecine, émis par le groupe de travail du professeur Aurengo**, accepté par le Conseil d'Administration et l'Assemblée de l'Académie, divulgué par la presse et pour le Gouvernement (on ne peut être plus officiel), mais aussi à l'international (texte anglais).

Académie de Médecine :

Choix énergétiques et santé ; recommandations

André AURENGO au nom d'un groupe de travail

« Après avoir examiné les relations entre choix énergétiques et santé, l'Académie fait, dans ce domaine cinq recommandations. »

point N° 2 : « Maintenir la filière nucléaire dans la mesure où elle s'avère avoir le plus faible impact sur la santé par kwh produit par rapport aux filières utilisant des **combustibles fossiles, les biomasses ou l'incinération des déchets(en raison de la pollution atmosphérique qu'elles entraînent)**...

point N° 3 « Encourager un effort de recherche important dans le domaine des mécanismes et de l'évaluation des effets sanitaires à faible dose... »

point N° 4 « Poursuivre les efforts industriels et de recherche engagés avec succès depuis vingt ans pour réduire la pollution due aux transports et aux rejets industriels et domestiques... »

point N° 5 « Etre attentif aux menaces que fait courir à la santé, par l'effet des changements climatiques, l'augmentation de la teneur atmosphérique en gaz à effet de serre... »

Un avis de l'Académie de Médecine ne peut pas être traité à la légère. Il développe les mêmes inquiétudes que la majeure partie de la communauté scientifique . L'heure est à la prudence pour les décideurs informés : les victimes n'hésitent plus à demander réparation .L'heure est aussi à la sagesse , les enthousiasmes de la fin du siècle dernier se calment devant les déboires provoqués par des technologies ambitieuses mais mal maîtrisées. Les victimes qui paient le prix fort le rappellent à chacun de nous.

Autre nouveauté : **Un rapport d'enquête publique** : il émane de la Préfecture de Vesoul , Haute-Saône, juin 2003 ; il concerne l'installation d'un centre de tri et d'un incinérateur sur la commune de Noidans-le-Ferroux ; nous citons la conclusion du § 1.3.3 Risques pour les diverses productions : « *Les risques de contamination des diverses productions sont avérés et conséquents. Les cultures d'oléagineux et les élevages (viande et lait) sont particulièrement exposés et soumis à un climat de suspicion légitime. Le choix d'une emprise enclavée dans une contrée à vocation agricole est mauvais et représente à notre sens un vice rédhibitoire incontournable.* » Les trois commissaires enquêteurs à l'unanimité ont émis un « **avis défavorable** » au plan départemental.

Notre conclusion

Dernière minute : 44 parlementaires européens ont subi un examen sanguin. Résultat : tous sont contaminés par un cocktail de polluants chimiquement : pesticides, PCB, retardateurs de flammes bromés (dans les circuits imprimés), phtalates et produits chimiques perfluorés. « **Ce constat va aider les gens à se rendre compte que si leur environnement est contaminé, ils le sont aussi.** » Sciences et Avenir , mai 2004.

Et si nos Conseillers Généraux se faisaient faire le même examen sanguin avant de prendre la décision finale !

Pour connaître les détails : sur notre site www.thivierslavie.com : l'intervention de JF Narbonne dans l'article « Cognac », celle de G.Mouthon « conférence Mouthon » et lettre au Préfet s'y rapportant. Consulter aussi notre dossier « Agriculture » et nos démarches auprès du Ministère de l'Agriculture.

1 **Il serait souhaitable que le département intègre à son plan la notion de « sécurité alimentaire » et « qu'il prévoie des procédures d'évaluation des risques encourus »** (art.5 de la charte de l'environnement.) (1) Ministère de l'écologie : <http://www.charte.environnement.gouv.fr/index.php?cID=-1&Nvid=195>

Quelques « alternatives »

Le saviez-vous ? **La France est le premier pays d'Europe pour l'incinération** et le deuxième au monde après le Japon.

« Thiviers la Vie » n'a ni les moyens , ni la vocation, de dresser un inventaire des différentes techniques dites « alternatives » ; nous nous proposons simplement d'apporter à ceux qui ont à prendre une décision un supplément d'information.

Le SMD 3 ne connaît que deux techniques de gestion des déchets qui vailent : l'incinération et l'enfouissement, et ne fait visiter que les incinérateurs.

Thiviers la Vie a visité plusieurs installations « alternatives » ... et aussi quelques incinérateurs sur recommandation et aux frais du SMD 3 ! Disons le tout de suite : parmi les techniques existantes, aucune n'est parfaite ; il faudra donc aller au moindre mal.

Chaque région a sa réalité territoriale : sa densité de population, son économie, son mode de vie, sa géographie, sa géologie ... ; **la technique universelle n'existe pas** , la gestion des déchets d'une métropole n'est pas transposable à un secteur rural.

1. Le compostage urbain : C'est une technique simple qui permet de séparer le biodégradable et le non-biodégradable entassés pêle-mêle dans nos poubelles noires en utilisant un appareil peu coûteux et fiable.

La partie fermentescible, putrescible , « le biodégradable » est « décomposé » par des bactéries en quelques jours, elles la transforment en un **compost** qui est récupéré sous l'appareil au fur et à mesure.

La partie imputrescible de nos poubelles, « le non biodégradable », (plastique, vieilles chaussures) constitue le « refus » ; après 5 jours, au sortir de l'appareil, le refus est devenu pratiquement inerte et sec , « nettoyé » par les bactéries ; on compresse ce refus pour en faire des balles enrobées ou non. Elles sont identifiées, repérées et stockées dans un centre d'enfouissement technique , CET. Protégés, chimiquement stables, **les refus peuvent attendre des siècles, comme du charbon.** Ils seront valorisés quand ce sera justifié, que la technique sera parfaitement maîtrisée et qu'une réglementation stricte protégera efficacement les populations. (1)

On reproche au compost de contenir des éléments indésirables. Ce qui est en trop, c'est ce qu'un tri rigoureux n'a pas écarté, comme dans les autres techniques, incinération comprise, On ne fera pas l'économie de l'acte civique du tri.

On reproche aussi au compost d'être chargé de petits bouts de plastique, donc sa laideur. Deux parades se mettent en place : on commence à utiliser aujourd'hui des poches en amidon de maïs ; elles se dégradent en quelques semaines. L'Irlande d'autre part a introduit il y a deux ans une taxe de 0,15 € sur les sacs en plastique ; leur nombre a diminué de près de 90% .

Le compostage est une technique de proximité (20.000 tonnes/an) ; il réduit au minimum le transport. Sans réalisations prestigieuses, il n'intéresse pas les grands groupes, on n'y applique pas le juteux « effet d'échelle » ; ils le contrôlent cependant pour que rien du marché ne leur échappe. Le compostage, privé de moyens, travaille cependant à la qualité du compost pour garantir sa valorisation, mais les gros investissements vont à d'autres techniques plus rentables pour les sociétés et plus prestigieuses pour les départements.

Le procédé « Calcior » : la technique est voisine puisqu'elle produit la même chose à l'arrivée : un compost et un refus de compostage inerté. On utilise de la chaux vive et un accélérateur de réaction. Quand nous l'avons visité le procédé était en cours de validation ; nous n'avons pas été tenus au courant des résultats. Il suffirait de téléphoner à l'inventeur du procédé (2). Le SMD 3 a repoussé cette méthode de compostage, sans doute a-t-il des raisons ; mais cela n'explique pas pourquoi M. Roussel a caricaturé publiquement, à la Préfecture, le procédé Calcior en donnant de faux chiffres ! des membres d'Halt'Incin et de Thiviers la Vie présents à la séance, qui avaient visité ensemble le site de démonstration n'ont pas apprécié ce manque de probité intellectuelle !

2. La méthanisation. : Halt'Incin et Thiviers la Vie ont visité en avril l'usine de méthanisation qui se met en place en région parisienne, à Varenne-sur-Jarcy. Le principe est séduisant. Il s'appuie sur une volonté des élus et de la population d'organiser un traitement de proximité de leurs déchets en les valorisant au mieux.

La population, en dehors des bornes habituelles (verre, papiers) utilise trois poubelles. Des sacs jaunes pour le recyclable, comme nous. Des sacs biodégradables en amidon de maïs dans lesquels on met les fermentescibles, les déchets de table... ; des sacs noirs pour le reste, emballages souillés, vieilles chaussures... Bien évidemment, ils sont collectés séparément ; ils seront traités séparément.

Les sacs en amidon et leur contenu sont broyés ; la masse fermentescible est introduite dans une énorme cuve pour être soumise à l'action de bactéries, à l'abri de l'air ; alors commence **la formation de biogaz** .

L'activité de décomposition est entretenue pour tirer des déchets tout le biogaz qu'ils peuvent produire. La masse avance jour après jour dans la cuve, la durée de la rotation est d'une vingtaine de jours ; la fournée qu'on a mis à un bout de la cuve sort à l'autre bout 20 jour après, vidée du biogaz qu'elle contenait. A la sortie, c'est un magma liquide, qu'on presse pour en extraire l'eau qui est réintroduite dans la cuve. Il reste alors **un compost** utilisable en amendement agricole après maturation et préparation finale.

Les sacs noirs en plastique vont dans une autre cuve. Par le même procédé **on extrait le biogaz** qu'ils contiennent. Rien n'est perdu. Le refus solide et imputrescible est mis en balles. Il finira en valorisation énergétique ou en stockage en CET.

Les biogaz activent des moteurs qui donnent de l'électricité, utilisée sur le site ; l'excédent étant pris par EDF. Les biogaz pourraient un jour équiper les benches de ramassage et les camions.

Tout ce qui peut être récupéré est récupéré ; les ressources de la planète sont économisées, l'environnement est protégé, l'effet de serre est limité, l'image bien acceptée. Ce concept est intellectuellement, satisfaisant . Est-il transposable chez nous ? sans doute !

L'usine est en phase de démarrage ; le gestionnaire souhaitait ne la faire visiter qu'à l'automne, quand les modifications et les adaptations nécessaires seront réalisées. Pour commenter les résultats, **il faut attendre les mises au point**, plus de discipline des usagers et les analyses des pouvoirs publics. **On n'est pas à quatre mois près.** La hâte du SMD 3 à vouloir imposer une solution dans l'urgence a

fait prendre des années de retard au département ; que la leçon serve ; « allons doucement, on est pressé ! »

Une autre technique de méthanisation nous a été présentée par Gaz de France , mais nous n'avons visité aucune installation : à partir d'un centre d'enfouissement, on active la fermentation pour produire du biogaz . Gaz de France a clairement souligné l'intérêt économique et environnemental de la récupération du biogaz sur ce type de site ; après récupération, le biogaz est traité, purifié et injecté dans le réseau. Le traitement biologique des déchets semble être une option d'avenir. En valorisation énergétique, **une tonne de déchets donne en biogaz l'équivalent de 65 litres de fuel.**

3. Un enfouissement de proximité : le système mis en place en Charente et présenté à chaque manifestation D'Halt'Incin mérite l'intérêt ; la responsabilisation du producteur de déchets est en permanence engagée ; on touche à l'essentiel : la prise de conscience de notre mode de vie et son ajustement aux besoins de la planète. Quel que soit le mode de traitement il restera toujours une masse de déchets résiduels incompressibles, mâchefers ou refus de compostage ; « rien ne se perd, rien ne se crée... » **La solution au problème des déchets n'est pas à chercher uniquement du côté du traitement des déchets !** Nos voisins charentais l'ont compris ; reste à le mettre en place !

4. La thermolyse. Elle prépare sa rentrée sur le marché du traitement des déchets en France. Nous sommes invités à visiter l'usine d'Arras dès qu'elle sera mise en service et ouverte au public. La technique semble intéresser du monde : l'ADEME a apporté 5 millions d'Euros de subventions au Syndicat mixte Artois Valorisation, maître d'ouvrage sur un budget total d'investissement de 24 millions d'Euros (pour 50000t/an traitées) soit plus de 20%.

Mais pas sans conditions ! En 96 l'ADEME avait fait une expertise du procédé mis en place par la société THIDE Environnement . Elle a suivi études et travaux ; l'ADEME , vient de publier sur son site une mise à jour du suivi des recommandations qu'elle avait faites en 96 . Elle y a joint des éléments de comparaison relevés dans deux usines utilisant la même technique , mises en service au Japon ces deux dernières années. Tout cela est très récent , le document cité est de décembre 03.

Conclusion : qui écouter, qui croire , que choisir ?

L'ADEME elle-même ne parle pas d'une seule et même voix ; les directions régionales ont des approches différentes.

L'Association des Maires de France a invité des représentants de communes à une réunion d'information « gestion des déchets et collectivités territoriales » en septembre 2003 à Limoges. (3) Trois heures d'information et de débat ; six intervenants sur des thèmes divers. **Aucun n'a laissé entendre que l'incinération était le moyen préconisé pour l'élimination des déchets, au contraire nous avons cru comprendre que le transfert de compétence aux Conseils Généraux marquait la volonté de l'Etat de ne pas voir les départements se ranger à une solution univoque ; la connaissance que les Conseillers Généraux ont du terrain leur permet d'envisager des projets autres que l'incinération.**

Aux « avis des experts » Thiviers la Vie oppose

« l'intuition des profanes », « le bon sens. »

Les choix départementaux ne peuvent pas être délégués une fois de plus au SMD 3. La population attend que les élus prennent la décision collectivement après avoir vu fonctionner plusieurs techniques, les avoir comparées, en avoir débattu, et opter pour celle qui semble le meilleur levier pour modifier les comportements.

Alors ils pourront répondre à la vraie question :

« quel projet ? pour atteindre quel objectif ? »

- 1- Notre information est construite à partir de visites de l'usine de Plomeur 29120 Pont l'Abbé : 02.98.82.05.23. Nous avons fait une large description de ce procédé de proximité « Propositions et Réflexions » janvier 2002, & 7 à 11 (8 pages) à consulter sur notre site.- Le groupe TIRU (EDF) exploite le centre de compostage de Mont-de- Marsan.
- 2- Max Dezier, route de la Ferté, 89710, Volgré ; 03.86.91.07.96.
- 3- « Thiviers la Vie » y assistait. Thiviers la Vie, dans le débat qui a suivi a évoqué le problème de la Dordogne. Nous avons adressé à Monsieur le Préfet de la Dordogne un compte rendu des réponses qui ont été faites à nos questions. Le texte figure sur notre site.

Les subventions .

Les promesses n'engagent que ceux qui y croient ! Lors d'une de nos premières visites au SMD 3, nous avons demandé les documents et devis qui justifiaient l'option du transport par rail. Avertis et conscients de la complication du système (manutentions, manœuvres, ruptures de charge) nous avons dit nos inquiétudes à M. Venard, le précédent directeur. Il nous a rassuré : tout était arrangé, les subventions régleraient sans problème la différence entre le prix du rail et celui de la route... Il était même allé à Bruxelles, il avait frappé à la bonne porte !

En quatre ans , le discours n'a pas changé ; Monsieur Colbac, le 5 février 2004 déclarait à la Préfecture, défendant son projet du rail : « des subventions sont accordées en contrepartie du choix de ce mode de transport ».

Pourtant, il faut s'y résoudre : les subventions à vie, c'est fini !

L'Europe a changé de format, l'argent fait besoin . M. Onesta, Vice-Président du Parlement Européen, de passage à Périgueux , en réunion publique a répondu à notre question sur les subventions. Les nouveaux arrivants dans l'Europe, a-t-il dit, ont de très grands besoins ; dans certains pays les exploitations agricoles sont de 4 hectares, sans mécanisation, à faible rendement ; c'est une économie de subsistance . La concurrence pour beaucoup sera fatale. L'économie de marché est impitoyable. Le gros des subventions européennes disponibles leur sera attribué en priorité.

La Dordogne ne recevra donc aucune subvention pour son gadget « rail-route » ; et c'est normal parce qu'humain ; l'argent fait besoin ailleurs pour sauver des populations. Les enjeux sont d'une autre importance.

Restent les autres sources de subventions :

- **l'Etat** ; l'argent se fait rare et Bercy ne semble pas disposé à le gaspiller pour « la priorité au rail » périgourdine.
- **La Région**, elle se consacrera à l'urgence et se préoccupera d'abord de dégager « le mur » de camions qui bloque les grands axes Nord-Sud, elle s'y est engagée.
- **Le département**, la gestion des déchets nous coûtera assez cher sans qu'on ajoute des dépenses de prestige.

Le SMD 3 devra revoir ses prétentions à la baisse.

« Thiviers la Vie » s'étonne que les deux Présidents du SMD 3 , des politiques, aient porté à bouts de bras un projet qui ne repose que sur des promesses ou simplement des espoirs : des subventions hypothétiques et forcément aléatoires à notre époque de mutations accélérées. Les Présidents n'ont pas anticipé. Ils n'ont pas pensé notre département à la mesure de l'Europe ; ils ont commis le contre-sens égoïste et commun de penser au seul profit qu'il y avait à tirer de cette nouvelle structure communautaire.

L'Europe se veut généreuse, altruiste et fraternelle : les subventions, argent collectif, sont à réserver aux urgences et aux vrais besoins des hommes.

Le SMD 3 a détourné le sens de la circulaire Voynet.

Attention ! Une fois voté, le plan départemental est aussi fort qu'une loi ! Alors , restons vigilants !

La circulaire Voynet, du 28 avril 98 , adressée aux Préfets, définit 8 objectifs et principes pour l'élaboration et la réorientation des plans. Ce n'est qu'un circulaire ! Ce n'est pas une de loi. Elle reste , malgré quelques rides , un texte tout à fait raisonnable.

Le SMD 3 fait référence à cette circulaire pour sa « priorité au rail » , à son 6° point en particulier.

Cette référence est fallacieuse ; la circulaire ne dit nulle part ce qu'on lui fait dire. Elle sert de couverture et donne un air de légalité « à la priorité du rail ». Ce détournement

volontaire de la lettre et de l'esprit de la circulaire , son usage à des fins équivoques est donc attaquant comme un « excès de pouvoir », (qualification minimale !) (1)

Nous citons ce que dit le 6^{ème} objectif, sur lequel le plan se fonde ; nous soulignons et faisons nos remarques alinéa par alinéa :(2)

Premier alinéa : « *L'application du principe de proximité nécessite tout d'abord une évaluation précise des impacts des flux de déchets prévus par les différents scénarios* ».

1. → Le « **principe de proximité** » reste premier : il faut donc penser le nouveau plan sans s'éloigner d'un **rapport kilométrage/ tonnage** : viser le barycentre des déchets .

2. → « **Evaluer les impacts** » où sont les études ?

- **l'impact économique et social,**
- **l'impact alimentaire,**
- **l'impact sanitaire,**
- **l'impact environnemental ...**

3. → Les « **différents scénarios** » où sont les études des divers scénarios ?

Deuxième alinéa. « *Le souci de conduire des démarches communes entre divers périmètres ou départements doit être accompagné d'une volonté de privilégier des filières qui assurent une réduction des impacts dus aux transports, notamment routiers.* »

Il faut montrer que le rail route constitue une « réduction des impacts », l'affirmer ne suffit pas. Où sont les bilans environnementaux pour comparer et conclure , chiffres en main ? Le bon sens de cet alinéa est évident pour des grandes quantités transportées sur de longues distances, ce qui n'est pas le cas chez nous.

Troisième alinéa. « *En particulier, vous étudierez le recours accru à des solutions de transport de déchets utilisant des modes moins polluants (rail, voie navigable) qui ne représentent actuellement que quelques pour-cents des flux-importants- de déchets transportés chaque année. Le Fonds de modernisation de la gestion des Déchets et l'Ademe peuvent soutenir des initiatives de collectivités locales ou d'entreprises dans le développement de ces modes de transport moins polluants* »

Dire « **moins polluants** » c'est comparer ; pour comparer, il faut plusieurs termes. Où sont les études des différents scénarios ? nous n'y revenons pas.

Ce qui est peu justifiable dans le système SMD 3, c'est d'avoir faussé le sens de la circulaire. La Préfecture rapporte les propos récents de M. Colbac , commission de fév.2004, « la circulaire de Madame Voynet préconisait la réduction des transports par route et recommandait l'usage des transports alternatifs.»

L'interprétation de M.Colbac est caricaturale ; il dénature la lettre et l'esprit de la circulaire. L'approche comparative qu'elle préconise pour faire un choix justifié et motivé reste à faire.

Nous complétons nos propos en les actualisant par deux textes récents : (nous surlignons)
Code de l'Environnement : Art. L. 123-3 , II 2°: « pour les infra structures de transport , l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques

résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter. »

Communication en Conseil des Ministres , 23.12.03 : Mise en oeuvre de la stratégie nationale de développement durable. A, 2° parag.. « *réforme du code des marchés publics : son article 1^{er} renforce la possibilité dans le cadre d'un marché public de **contribuer au développement durable par la prise en compte officielle de ce critère dans le choix du titulaire de chaque marché. Le nouveau code permet également la prise en compte des caractéristiques environnementales des candidatures (art.45) et des offres (art 53).***

- (1) Une étude plus détaillée se trouve sur notre site : SMD 3 , circ. Voynet
 - (2) <http://www.environnement.gouv.fr/actua/cominfos/dosdir/DIRPPR/cpla5htm>
 - (3) Ministère de l'écologie : <http://www.charte.environnement.gouv.fr/index.php?cID=-1&Nvid=195>
-

Erreur d'aiguillage.

Le SMD 3 a aiguillé le transport sur une voie sans issue.

La question reste entière : le SMD 3 s'est-il tenu informé ou n'a-t-il pas voulu écouter les avis ?

En novembre 2001, l'ADEME et Ecorail publient un document , « le transport des déchets, la solution ferroviaire » qui dérange les plans du SMD 3 . Les recommandations qui y sont faites à partir des retours d'expériences auraient dû dissuader le SMD 3 de penser le transport des déchets et d'en concevoir les équipements en se bloquant sur un seul scénario, annoncé par l'ADEME comme inadapté à la réalité géographique du département. A l'évidence, on courait à la gabegie de l'argent public ; plus nous fouillons le dossier plus nous découvrons l'ampleur d'une gestion hasardeuse. Comment une telle mystification a-t-elle été possible ? **Des gens qui auraient dû être informés et avertis ont voté les yeux fermés!**

En 2001 les apparences étaient trompeuses ; le transport fret était sous perfusion de subventions (95 millions) ; mais le malade avait encore bonne mine ! Quand les comptes de la SNCF ont révélé les premières difficultés, le SMD 3 n'a pas réagi. Périgueux aurait pu prendre en compte que l'ADEME, dès 2001, freinait les enthousiasmes : **il fallait lire son document avec attention.** Il récapitule les principaux paramètres à considérer pour l'utilisation d'un transport multimodal : un tonnage journalier important correspondant à la capacité d'un train, (or, chez nous, il y a 9 centres de transfert et 6 gares, et le convoi final du « train du Nimby » devait se former à Périgueux!) Le même document attire l'attention sur le type de déchets concerné : « les fermentescibles posent problème », le document explique que le « délai de temps de stockage autorisé est de 24 heures », etc. Voici le septième paramètre sur le bilan environnemental : « le bilan environnemental doit comprendre toutes les étapes, du vidage au centre de transfert jusqu'aux centres de traitement ». Le SMD 3 n'en a pas tenu compte.(2)

Thiviers tire la sonnette d'alarme depuis longtemps : les paramètres d'un transport par rail ne correspondent au département! Les études nécessaires ne sont pas faites parce que le SMD 3 pratique la politique de l'autruche et repousse l'heure de la vérité.

Pourquoi avoir transgressé des recommandations et des avis aussi clairs venus de partout ? Cette obstination aurait un prix et la facture serait à régler par le citoyen.

L'angélisme écologique de M. Colbac.

Lors de la commission départementale des déchets de février 2004, parlant de « Thiviers la Vie » M. Colbac a dit : « En ce qui concerne le rail, il paraît étonnant qu'une association se présentant comme défenseur de l'environnement , s'oppose à ce mode de transport. »

A Thiviers on a fait des calculs simples, à partir de cartes Michelin et de tonnages (tableau joint en annexe) (1). Le calcul du ratio tonnes / kilomètres compare deux hypothèses : le rail/route pour

amener les déchets à Thiviers et la route pour les amener à Périgueux (barycentre des déchets). Ce calcul montre que le rail sera beaucoup plus polluant, (petits convois sur de petits parcours, nombreuses manipulations, ruptures de charge...) et surtout un kilométrage bien plus important.(1)

Si le SMD 3 avait fait un bilan environnemental simple , M. Colbac ne soutiendrait pas ce genre de contre-vérité.

La « priorité au rail » : on comprend qu'une décision prise en 1998 ne soit plus justifiée en 2004. Aujourd'hui , il faut se rendre à l'évidence et en tirer la conséquence ! le SMD 3 a perdu la confiance d'une partie des élus et de la population.

On ne comprend plus ses Présidents. M. Roussel a déclaré en public, dans le car qui ramenait les Thibériens de la visite de l'incinérateur de Perpignan, que le choix du rail était une erreur ; mais à la Préfecture, deux mois plus tard, il a fait volte-face, il en revient à la « priorité au rail ». Quant à M. Colbac , il persiste dans « son projet de 98 » , car c'est bien « son projet ». L'équipe du SMD 3 se complète : l'un se charge de promouvoir l'incinérateur, l'autre de l'expédier loin de Périgueux !

M. Roussel nous a raconté à Corgnac : « quand mon ami Colbac **m'a proposé** la SNCF, je lui ai répondu : mais **tes copains** sont toujours en grève ! » Tous les mots pèsent., mais tout s'éclaire quand on se rappelle qu'en 98, Jean-Claude Gayssot, ancien cheminot, nommé Ministre des Transports , avait « décrété le renouveau du fret » en injectant des subventions massives. M.Colbac avait suivi le train du renouveau. Aujourd'hui , il n'y a plus de subventions , c'est la faillite du fret de proximité, c'est dommage ; mais fidèle et opiniâtre , M. Colbac a déclaré à la Préfecture : « Ce sont des petites initiatives, telles que celles tentées par le projet de plan de la Dordogne, qui feront avancer les choses. »

Il est louable qu'un militant défende « ses copains » avec aveuglement , mais un élu doit aussi penser à ses électeurs et aux contribuables du département. Un choix cornélien pour un vice – Président de Conseil Général!

- (1) « transport des déchets, la solution ferroviaire, » document ADEME et Ecorail ; récupéré sur internet : compare des chiffres sur longues distances pour des quantités équivalent à un train entier : avec 1 kg de carburant sur 1 km, un camion déplace 50 tonnes, le rail 100 t, la péniche 130t. Comme le kilométrage par rail est bien plus du double en Dordogne, le rail est en fait bien plus polluant.
- (2) Pour les commentaires détaillés, joindre l'adjoint au Maire de Thiviers Jean-François BOST qui a réalisé ces études avec l'équipe municipale.

Vous allez prendre une décision politique importante.

Ne laissez à d'autres le privilège de la prévoyance , de la perspicacité, et de la précaution.

C'est à vous qu'il revient d'anticiper , de favoriser le changement des conduites, d'être des guetteurs pour l'avenir.

C'est ce que nous attendons de ceux que nous avons élus.