



## Association THIVIERS LA VIE

Mairie de Thiviers

24800 Thiviers

E-mail : [thivierslavie@asso-horizons.com](mailto:thivierslavie@asso-horizons.com)

site web : [www.thivierslavie.com](http://www.thivierslavie.com)

2 juin 2003

Objet : Observations sur le PV de la réunion du groupe de travail thématique « devenir des déchets résiduels » du 14 .02.03. reçu le 16.05.03

Le temps écoulé entre la réunion et la rédaction du P.V est excessif .

« M. le Préfet a souhaité **remettre tout à plat** » formule rhétorique , difficilement conciliable avec la politique du fait accompli que mène le SMD 3. La composition de la commission, un dossier déjà bouclé, les marchés sans doute arrangés, sinon déjà conclus, sont autant d'obstacles à l'objectif annoncé.

### Les présents :

**La composition de la commission** : elle est verrouillée par les politiques de la « couronne » de Périgueux. Les hommes du NIMBY périgourdin défendent leur fief : la communauté de communes astériennes Isle et Verne, la communauté de communes Isle-Manoire., F.Roussel, F.Colbac ; en somme ceux qui étaient concernés par les « 10 Km autour de Périgueux » du plan 95, et Thenon, qui s'inquiéta un temps à cause de « la priorité au rail ».

Il y a une **manifeste inégalité de traitement** entre le secteur qui est « protégé » et celui qui est « désigné ».

Du Pays de Thiviers, site pressenti de longue date, aucun politique, aucun élu de la communauté de communes n'avait été invité. L'association « Thiviers la Vie » est présente (1), mais, comme le souligne indirectement l'auteur du rapport, que représente-t-elle ?

On ne le saura qu'après « la marche du 1 mars » : le soutien du député F. DE Saint-Sernin, de nombreux Conseillers Généraux et d'une centaine de communes du Périgord Vert, de la Chambre d'Agriculture, du Parc Naturel Régional , de plusieurs syndicats, de communautés de communes, d'associations diverses et de la population (2).

### Les fournisseurs invités à jouer leur carte.

- des représentants de la société « Bio-Tox » : présentés comme « l'Université de Bordeaux » il n'est pas question de contester la compétence des intervenants, mais ils étaient là avec une double casquette puisqu'ils sont d'éventuels prestataires de service : ceux qui seront vraisemblablement chargés des analyses.

- la SNCF, Ecorail, pressés de s'assurer le marché de la Dordogne avant l'ouverture du marché du transport du fret.

- ONYX, SURCA.

(1) à corriger le lapsus du rédacteur p. 9 , 6° parag « le représentant » pour « le représentant ».

(2) La liste des communes et des personnalités qui nous apporté leur soutien figure sur notre site internet).

### « Un dossier bien ficelé »

L'ADEME a publié en 99 un guide : « **Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés ; METHODE DE REVISION** ». Ce document est une référence , les services départementaux s'affranchissent des démarches préconisées et prennent le risque que le Plan soit contesté ultérieurement.

Nous avons protesté qu'aucun autre scénario n'ait fait l'objet d'étude précise et récente , qu'aucun autre transporteur n'ait été présent , qu'il n'y ait pas de propositions concurrentes, que « le contradictoire » soit exclu ; nous avons cru le dire ; le P.V ne le mentionne pas. Cela illustre le « ficelage du dossier ».

### « Qui fait les études, qui les paye ? »

Où sont les études, les calculs , les données chiffrées et argumentées qui fondent objectivement les choix du département ?

Les contribuables sont en droit de demander à l'administration de procéder aux études nécessaires pour la gestion publique ; ce n'est pas aux particuliers à le faire. Les communes ont créé et mandaté un service, le SMD 3 ; il n'y a rien de scandaleux à lui demander de faire un travail préparatoire complet avant tout projet.

Il est écrit dans Le PV, à propos de Thiviers la Vie : « si on avance des chiffres, comme le fait cette association, il faut les prouver ».

En janvier 2003 , M. le Maire de Thiviers a adressé à la Préfecture les résultats d'une étude chiffrée concernant l'option d'un transport des déchets par route. Ce travail a été réalisé par des élus de son Conseil Municipal , dont un transporteur qui a mis à disposition son bureau d'étude.

La préfecture n'ayant pas contesté ces chiffres, l'association s'est appuyée sur ce travail de l'équipe municipale qui démontre que le transport par route permet une économie d'un million d'euros par an..

### **Désinformation et manipulation : des chiffres à corriger ou à relativiser !**

Le P.V reprend quelques chiffres avancés pour justifier le scénario retenu par le SMD 3 : « le rail 34 fois moins polluant que les routes ». Ce calcul est sans doute vrai sur les réseaux électrifiés ; il ne l'est pas sur notre réseau où la traction se fait avec des motrices thermiques, qui consomment entre 300 et 500 litres aux 100 km.

Le « 34 fois moins polluant » du rail ne prend pas en compte les nombreuses manutentions qui s'imposent au chargement /déchargement des conteneurs. Il n'intègre pas non plus le sur-kilométrage dû au détour par la Gare d' Hourcade pour une partie des déchets du sud du département.

Enfin de quel type de pollution s'agit-il ? La démarche n'est pas scientifique ; elle relève d'une stratégie commerciale . On ne peut pas prendre de décision à partir d'un slogan publicitaire.

Le Président du SMD 3 parle de 10.000 camions par an sur les routes départementales ; chiffre qui cherche à dramatiser le tableau.

La collecte porte à porte se fait par camion- benne et aboutit aux centres de transfert ; dans cette première étape, ce sont les routes départementales qui subissent essentiellement la charge ; l'option « rail » n'intervient pas et n'y peut rien changer.

Dans la deuxième étape, en option « route », pour aller du centre de transfert à l'incinérateur, les camions , chargés des conteneurs, emprunteraient en majeure partie les routes nationales. Le rail, économisera peu les routes départementales ! Certes, il s'agit

toujours de routes, mais il faut plus de probité dans l'argumentation. ( Les données chiffrées, si elles ne sont pas jointes en annexe, peuvent être consultées sur notre site internet.)

Supposons que les 100.000 tonnes annuelles de déchets soient acheminées par conteneur ; le Smectom de Dussac donne le chiffre de 16 tonnes/conteneur . Dès lors c'est de l'arithmétique : (100.000 t / 365 jours) . Chaque jour , le département produit 17 conteneurs de déchets ; ramené à 300 jours ouvrables, c'est une vingtaine de conteneurs par jour( voir le tableau en annexe).

20 conteneurs, c'est 20 camions / jour ; si , comme c'est envisageable dans certains cas , le transport se fait par camion avec remorque, (= deux conteneurs par voyage), le charge routière quotidienne sera de moins de 20 camions. On est loin de la « noria » de camions que redoute M. Colbac pour sa commune! Comment comprendre cette exagération ? A Thiviers, en trafic normal, sur la RN 21, c'est plus de 2000 camions par jour .

Il faudrait aussi comptabiliser le coût des camions et des chauffeurs en sous emploi dans les centres de transfert ; dans l'option rail/route, ils n'auront que deux ou trois navette à faire par jour. Si par souci de rentabilité le même camion doit se déplacer pour assurer le transport des conteneurs sur plusieurs sites, alors on perdra l'intérêt du rail puisque la route prendra quand même les camions. L'utilisation optimum pour un camion est de 400 km/ jour.

Autre chiffre à relativiser : le site de Thiviers permettrait une économie de 30% sur le transport à partir des centres de transfert jusqu'au CEV. Le chiffre annoncé en impose ; la réalité beaucoup moins : l'économie réalisée serait d'un peu plus de UN euro/habitant/ an. On se crispe sur un pourcentage ronflant ,30% , qui en chiffre absolu ne représente pas grand chose. Pourquoi cette focalisation obsessionnelle sur ce qui dans l'économie générale du projet n'est qu'un détail ?

Le chiffre de 10 millions de tonnes/ km/an : la méthode de calcul tonne / Km prend en compte la distance aller-retour alors que les camions ne sont chargés qu'à l'aller ; cet artifice a pour effet de grossir l'image qu'on se fait de la charge routière.

Le directeur régional du Fret dit que le coût (tout compris, coûts directs et indirects) du transport routier serait de 6 fois supérieur pour les collectivités locales que le rail. Ce type d'argument est spécieux et relève du marketing ! Nous serions curieux de connaître le détail des calculs. Le contribuable qui sait ce que coûte la SNCF a quelques arguments à retourner au « coût tout compris » du Fret. Le panneau est un peu gros !

Tant d'excès dans « le maniement » des chiffres renforce la conviction qu'on est face à un « dossier pipé.»

### **L'irrationnel des uns, l'irrationnel des autres ?**

TLV (« Thiviers la Vie ») ne donne pas dans l'irrationnel. Si TLV se bat, c'est surtout pour des raisons sociales et économiques : il y a les dépréciations diverses qui font craindre pour l'avenir de l'élevage qui ne peut se passer de sa clientèle , d'un secteur de conserverie actif centré sur des productions à haute image de qualité, d'un développement touristique qui progresse bien. On a besoin de rester « la Capitale du Foie Gras » et le « fleuron de l'élevage » en Périgord. C'est vital, rationnel et légitime!

TLV n'est pas prête à admettre les magouilles subalternes de ceux qui évacuent l'incinérateur de leur périmètre au prétexte que leurs arguments sont rationnels alors que les arguments de ceux qui le refusent seraient irrationnels !

Notre refus est raisonné ; notre refus est motivé ; notre refus est déterminé. **C'est notre droit le plus absolu de protéger nos outils de travail, et de conserver notre clientèle ; nous entendons faire valoir notre droit.**

**En conclusion : La SNCF est un arbre qui cache la forêt. Tant qu'on amuse la galerie avec le détail d'un gros euro par personne , on évacue les vraies questions : le rôle des élus, les décideurs de l'ombre, les intérêts particuliers , la survie économique d'un secteur sensible, la récupération d'énergie et le développement durable.**

**Nous demandons aujourd'hui une vraie consultation.**

- **que dans le débat , notre « secteur » soit représenté par nos politiques élus**, sur un périmètre suffisant, le canton de Thiviers et les cantons riverains , puisqu'en votant des motions , ils se sont déclarés concernés. Sans leur représentativité , toute décision paraîtra entachée d'arbitraire.
- **que les Conseillers généraux actuels soient consultés** ; sont-ils dans les mêmes dispositions que l'ancienne équipe ? L'adhésion du personnel politique s'est réalisée sur une équivoque : le plan 95 a été modifié de façon ambiguë en 98 par la formule vague « priorité au rail ». Certains Conseillers disent publiquement leur opposition et rejoignent la Chambre d'Agriculture pour défendre une des richesses du Périgord : la ruralité.
- **que les règles de négociation collective et de contrôle des règles démocratiques ne soient pas contournées**; ça a déjà valu une annulation du Plan 2000 par le T.A . On sait, avant même que les appels d'offres soient lancés, quels seront les réalisateurs du projet !

**Nous demandons aujourd'hui une approche économique du dossier** ; que les propositions de la SNCF soient ramenées à leur justes proportions ; elles ne sont quand même pas l'élément majeur du dossier. Une démarche gestionnaire se doit de viser le « durable », de **réfléchir sur le long terme et sur les conséquences globales des choix et des décisions.**

TLV demande, soutenu par quelque 100 communes du Périgord Vert , de vraies études économiques complètes , fiables ,argumentées. Nous demandons qu'elles soient **réalisées par des ingénieurs-conseils**, acteurs du développement durable. **Il importe d'évaluer « en contradictoire » l'impact et les répercussions sur l'économie locale et l'environnement proche (dont dépend notre économie).**

**Nous demandons aujourd'hui qu'on s'intéresse à la récupération de l'énergie.**

Récupérer 30% de l'énergie , c'est en gaspiller 70% par an, pendant 30 ans ! **Là il ne s'agit pas d'un détail**, c'est considérable !

Le Gouvernement s'emploie à mettre en place **l'exemplarité de l'Etat** ; cela implique que les pouvoirs publics doivent intégrer le **Développement Durable** dans leur gestion quotidienne , et promouvoir des démarches « éco-responsables ». On ne peut pas s'en tenir à des effets d'annonce , sans une réelle volonté d'avancer sur ce sujet , sans passer aux actes.

**Le déchet est un combustible comme les autres ; il n'y a aucune raison pour qu'il soit gaspillé.**

Les pouvoirs publics ne sont pas dispensés de suivre les options nationales ; ils ont à participer à la protection de la biosphère et à économiser les réserves planétaires de matières premières ;

### Calcul du nombre de conteneurs

	tonnage par an	nombre de conteneurs par jour 16 tonnes/conteneur rotations sur 300 jours
St Front de Nizonne	8 182	1,7
Dussac	10 145	2,1
Thenon	4 993	?
Marcillac St Quentin	14 753	3
Le Buisson	9 326	1,9
Bergerac	23 248	4,8
St Laurent des Hommes	14 689	3
Vanxains	6141	1,2
Périgueux	25 390	5,2
Total		<hr/> 21 ,2

