

Février 2004

Lettre adressée aux candidats aux élections régionales et cantonales

Madame, Monsieur,

Vous êtes candidat. Pendant votre campagne électorale, et pendant votre mandat si vous êtes élu, vous aurez à vous prononcer sur la gestion départementale des déchets : pour ou contre l'incinérateur, et, où le mettre ?

Nous vous rappelons que le mois dernier, (janv.04) en commission préfectorale, le projet de plan s'articulant autour d'un incinérateur a été voté. L'incinérateur a toujours été un principe de base dans le plan départemental. Des solutions alternatives, pourtant suggérées à plusieurs reprises, ont été ignorées.

Ce dossier se place dans ce contexte.

Un regard critique sur le plan départemental d'élimination des déchets.

Nos arguments expriment pour l'essentiel la réaction du monde rural. Une centaine de communes du Périgord Vert ont apporté leur soutien à Thiviers, site prévu par le Syndicat Mixte Départemental (SMD 3) pour implanter l'incinérateur départemental. Elles ont adressé des délibérations à la sous – Préfecture. Notre association fédère ce « Front du Refus », recueille et répercute ses avis.

L'incinérateur, c'est le « mistigri », cette fameuse carte que les joueurs se refilent ... celui qui n'a pas pu la refiler à un autre a perdu ! En Dordogne, autour de la table, il y a « les politiques » ; le jeu consiste à se déclarer « pour l'incinérateur », et à le refiler aux autres...

Initialement prévu dans un rayon de 10 km autour de Périgueux,

Lorsqu'en 1995 le plan départemental d'élimination des déchets décide de la construction d'un incinérateur, l'arrêté préfectoral précise que « dans un souci d'optimisation technico-économique et de limitation des transports, l'incinérateur sera située dans un rayon de 10 km autour de Périgueux, proche des axes de communication ».

Les élus périgourdins et leur électeurs n'en veulent pas chez eux.

Face aux risques électoraux, le plan est modifié par la seule formule : « priorité au rail », formule qui n'a été claire que pour quelques « initiés » et qui voulait dire la logique du rail des sites où aboutiraient les déchets... hors du rayon des 10 km évidemment ; joli coup tactique ! Les déchets seront donc expédiés et traités « à la campagne », chez d'autres. Il n'est plus question de « limitation des transports », bien au contraire.

La « logique du rail périgourdine » élevée au niveau d'un dogme départemental arrange beaucoup de monde.

→ Le « coup » satisfait **les politiques de la couronne périgourdine** rassurés pour le renouvellement de leur mandat. Le scénario de « la logique du rail périgourdine » qui les met à l'abri, est décrété le seul scénario envisageable, au point qu'ils refusent de diligenter des études pour d'autres scénarios.

→ « La logique du rail périgourdine » satisfait aussi **ceux qui sont éloignés du réseau SNCF**, ils sont généralement assez favorables à cette option de transport qui le protège leur secteur.

→ Le rail satisfait la SNCF, c'est un marché inespéré, pour cette entreprise à qui les autres départements ne confient pas le transport de leurs déchets, (bien moins de 1% du volume national.) Des bruits courent que certains espèrent que cette option permettrait d'importer discrètement des déchets des départements voisins.

→ le « coup » du rail a été ressenti par certains comme un engagement écologique du département, sorte de compensation qui permet de mieux faire passer le choix de l'incinération. Aujourd'hui plusieurs se ravissent. **Qu'y a-t-il au bout du rail ?** Certainement pas « les alternatives » souhaitées ; si bien que cautionner le rail, en Dordogne, c'est cautionner l'incinération !

Un plan sans transparence, donc entaché de suspicion d'arrangements souterrains.

Le plan pour « justifier » le choix départemental , au lieu de s'appuyer sur des études comparatives et des arguments concrets, s'appuie sur une recommandation secondaire de la circulaire Voynet , ce qui trahit l'esprit d'un texte, pourtant clair : « *L'application du **principe de proximité** nécessite tout d'abord une évaluation précise des **impacts** des flux de déchets prévus par les **différents scénarios** ».*

Le plan fait prévaloir la seule logique du transporteur SNCF , c'est à dire qu'il évacue :

1. → Le « **principe de proximité** » rapport kilométrage/ tonnage
2. → « **L'évaluation des impacts** » notion vaste : l'impact économique et social , l'impact alimentaire (élevages, cultures), l'impact sanitaire (distance et durée du transport des déchets), l'impact environnemental,(navettes, transbordements, surkilométrage.) ,etc.
3. → Les « **différents scénarios** » Comment expliquer que le département refuse de demander des devis à d'autres entreprises pour d'autres scénarios ? S'agirait-il d'une manœuvre pour favoriser des entreprises « amies » en verrouillant le marché ? Serait - ce pour maintenir des équilibres politiques départementaux , locaux, pour servir des ambitions individuelles, au détriment de l'intérêt général ?

L'équivoque est facile à lever : il suffit **de produire de vrais devis pour des scénarios différents. Nous, citoyens voulons juger sur pièce !**

Le mythe du rail débouche en Dordogne sur une gabegie financière et environnementale.

Le rail/route en Dordogne est une idée séduisante, mais la perspective d'un fiasco.

- **incertitudes sur la pérennité du système** . Quel est l'avenir du transport de fret sur les petites lignes à traction diesel? Les résultats financiers catastrophiques font que des restructurations se mettent en place, en particulier sur les petites lignes.
- **un système d'exploitation irréversible , sans souplesse** : on subit les contraintes imposées par le transporteur : destination terminus, parcours, délais, horaires, volumes... Le rail impose sa logique. Les « retours d'expérience », les modifications de flux de déchets, inévitables en 30 ans , se heurteront à un système d'exploitation clos et irréversible. En cas de difficulté de contrat, si le site est excentré, les déchets devront traverser en camion, par route, tout le département ; on est en pleine absurdité ! le fiasco est total.
- **une logistique trop compliquée:** pas d'option possible pour la première étape : la collecte est faite par camions bennes, les déchets sont conduits à un centre de transfert où ils sont versés dans une trémie. A partir de là, **comparons le système rail et le système route**

- *le système rail* : les déchets sont compactés dans un container; le container (13 tonnes) est chargé sur camion et amené à la gare ; installé sur un wagon, il voyagera jusqu'au quai de déchargement, avec manœuvres et détours , formation du convoi aux nœuds ferroviaires et attente pour laisser la priorité aux trains de voyageurs. Arrivé au terminus, le conteneur est repris par un camion qui vide son contenu dans la fosse. Alors, ils reprennent le chemin du retour avec les mêmes complications et les mêmes délais.

- *le système route* : Le camion c'est pratiquement le double de charge par tour (25 tonnes); remplissage en vrac à la trémie, transport immédiat et direct à l'incinérateur, déversement dans la fosse ; départ immédiat pour la rotation suivante pour servir un autre site. Le camion atteint son seuil de rentabilité : 400km /jour.

Le rail-route charge les abords des villes et ne désencombre pas de façon significative les routes de campagne exemple :les déchets collectés à Sarlat seront amenés à Marcillac St Quentin pour y être compactés et ramenés à la gare de Sarlat.

la distance moyenne à partir des centres de transfert est :

- vers les gares de 14 km (avec des containers de 13 tonnes) ;

→ vers Périgueux de 44 km (avec des remorques de 25 tonnes, 90 m³)
 Par la route, le transport de nos déchets, c'est 15 camions de 25 tonnes / jour répartis sur le réseau départemental.

Le coût économique du système :

-**un investissement démesuré en moyens matériels , pour assurer une rotation rapide.** Le rail impose un roulement de containers (sur place, pour l'aller, pour le retour), au moins un camion équipé par centre de transfert pour conduire les containers à la gare, assurer leur chargement et déchargement. A quoi il faut ajouter les quais de chargement à notre charge, le matériel SNCF , tractrices, wagons, infrastructure, qui sont à financer d'une manière ou d'une autre !

- **des charges injustifiables en main d'oeuvre :** des heures de manutention pour un service inutile. La partie rail du transport est un « supplément ». « La distance économique pertinente pour recourir au transport combiné est passée de 500 à 700 km » (Sud Ouest 18.12.03) . Le rail est bon pour les grandes distances, les gros volumes, par trains entiers ; sur les petits parcours, par wagon isolé, il est inadapté. Le rail n'a d'intérêt que dans des contextes géographiques particuliers, sur lignes électrifiées de préférence.

- **pauvre contribuable !** Quelle entreprise pourrait se permettre une semblable gestion ? Que faire du matériel qu'a acheté le SMD3, à partir d'un projet mal dégrossi, idéologique, suspect puisqu'il ne s'appuie pas sur des études comparatives. L'erreur est faite, il faut faire marche arrière. Il ne faut pas s'enfoncer plus avant dans le gaspillage de l'argent public.

Le coût environnemental du rail : un écobilan s'impose . Les nouveaux textes réglementaires prennent maintenant en compte les impératifs environnementaux dans le choix des marchés publics et leur cahier des charges. Le département ne peut pas les ignorer et inventer ses propres priorités, surtout lorsqu'elles vont à l'encontre du développement durable : sur-kilométrage avec des tractrices thermiques (500 litres de fuel aux 100km), manœuvres multiples.

L'aspect sanitaire . Pour des raisons sanitaires évidentes, le transport des déchets, matière chargée de germes pathogènes, surtout l'été, doit s'effectuer **le plus rapidement possible, le plus directement possible, le plus près possible** ; leur grande vadrouille est insensée.

Conclusion : avec « l'option rail périgourdine », on se lie définitivement à une solution compliquée, coûteuse qui n'est ni sûre, ni modifiable, et qui fait passer au second plan les considérations économiques, sociales, environnementales, sanitaires.

Quelques vraies priorités.

Priorité à la sécurité alimentaire : pas d'incinérateur en zone de production agricole : les marchands d'incinérateurs affirment que la technique est au point et sans danger. Aucun scientifique ne dit cela, aucun ne dit : « circulez, il n'y a rien à voir » . Malgré des progrès, les rejets gazeux restent encore énigmatiques ; l'homme est le dernier maillon dans la chaîne alimentaire . Les incertitudes de la science , aujourd'hui, sont telles que le principe de précaution s'impose surtout en ce qui concerne la viande et le lait.. Le Ministère de la santé vient de lancer une étude dans ce sens. Au dossier que lui a adressé notre association, le Ministre de l'Agriculture répond : « **la sécurité alimentaire des productions agricoles est un enjeu majeur** ».

C'est un devoir de conscience de n'autoriser la mise sur le marché que de produits irréprochables et dont « on est sûr », producteurs et consommateurs sont d'accord. Un producteur n'existe pas sans ses clients.

Priorité à une gestion raisonnée des déchets : l'incinération est de plus en plus contestée par la population car chacun conçoit bien que son principe n'est pas durable.

Par an , les déchets de la Dordogne, produits, souvent bien inutilement, par notre génération insouciante et gâtée, représentent

- = 20 millions de litres équivalents pétrole,
- ou
- = un tas de bois de 130 Km de long sur un mètre de haut,
- ou
- = le fuel déversé en mer par le naufrage l'Erica.

Priorité à une gestion pérenne ; l'obsession pour un élu d'obtenir des résultats immédiats fait souvent perdre de vue la nécessité du durable.

Votre mandat, si vous êtes élu, coïncide avec un phénomène inconnu d'une ampleur planétaire : le changement climatique ; il gouvernera certaines de vos décisions.

Votre mandat, si vous êtes élu, recoupe la période où pour la première fois, dans son histoire, l'humanité aura à prendre des décisions en posant comme priorité la survie de l'espèce.

La sage gestion des ressources de la planète et la limitation de l'effet de serre ne sont sans doute pas des arguments électoraux mobilisateurs.

Pourtant une fois élu, il serait étonnant que vous terminiez votre mandat sans avoir à dépasser les problèmes quotidiens de la conjoncture locale.

Des décisions vous attendent dans lesquelles il faudra prendre en considération que la planète est un espace fini et que le climat change en même temps que nos modes de vie.

Vous voterez des indemnités, des secours, des aides pour alléger les conséquences du réchauffement climatique : sécheresses, inondations, tempêtes... ce faisant, vous ne ferez qu'intervenir ponctuellement sur les symptômes ; mais il faudra bien, rapidement , s'atteler à la cause profonde de ces désordres climatiques : la gestion insouciante de notre environnement.

Le choix du mode de traitement des déchets en Dordogne sera une des premières décisions que vous aurez à prendre, en conscience.

Aujourd'hui, pour vous, les enjeux électoraux sont ailleurs, mais au travers des décisions que vous prendrez, le tribunal de l'avenir jugera notre temps, et notre gestion du vivant.

L'évolution de la législation

La France « change de cap », la France s'engage : la Dordogne devra suivre.

Le développement durable : Le concept de « développement durable » définit le nouveau rapport de l'homme à la planète et s'articule autour de trois piliers : l'économique, l'environnemental, le social. Ce n'est pas seulement l'avenir de la planète qui est en jeu, mais la façon dont l'humanité va y vivre.

Un nouveau principe : celui du développement durable défini comme « un développement répondant aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » ; ce concept est désormais placé au cœur de l'action publique.

Le 3 juin 2003, le gouvernement s'est engagé sur une stratégie de développement durable. Cette démarche s'est traduit par l'élaboration d'une **Charte de l'environnement** qui sera adossée à la **constitution** ».

« Se doter d'une stratégie globale »

« A l'occasion de la première réunion du comité interministériel pour le développement durable, le 3 juin 2003, été adoptée la Stratégie nationale du développement durable (SNDD) qui doit doter le gouvernement d'un cadre d'intervention pour les cinq années à venir. Cette SNDD s'articule autour de six axes stratégiques » ; retenons celui-ci : « **contribuer à une gestion durable des territoires par la mise en place de démarches locales de développement durable.** »

« **Promouvoir un autre modèle de développement** » : Le séminaire gouvernemental du 28 novembre 2003 : « en rupture avec le modèle suivi par les pays industrialisés au cours des cinquante dernières années, a arrêté un concept de développement durable répondant à trois principes :

principe de solidarité : solidarité entre les peuples et les générations.

principe de précaution : se donner la possibilité de revenir sur des actions lorsque leurs conséquences sont aléatoires ou imprévisibles. (retour d'expériences)

principe de participation : associer la population aux prises de décision.

Rapporté à ces principes nouveaux, notre plan départemental est bien un héritage de la philosophie du siècle dernier.

Il est impératif et urgent d'aller vers des choix d'avenir. Tous les ministères sont impliqués dans cette mutation. Les orientations gouvernementales sont récentes, mais irréversibles. Bien que les directives n'aient pas encore force de loi, elles préparent un certain nombre de décisions qui devraient se traduire, dès cette année en décrets ou créations d'organismes divers. Si le département s'entête dans son plan 95, modifié 98, le projet, tel qu'on nous le propose, sera dépassé avant que les travaux ne soient réalisés ; mais alors, il sera trop tard... et on traînera pendant trente ans les conséquences de décisions insuffisamment mûries.

Nous vous invitons à visiter notre site web : www.thivierslavie.com

Toutes ces questions sont abordées en détail et renvoient à des références.

Nous serions honorés et heureux de votre présence solidaire

Marche pour la Vie » 2004

le samedi 6 mars ,

Thiviers , à 15 heures

Rassemblement, discours, manifestation, à 15 heures, place de l'église, ensuite marche pour les plus courageux, promenade pour les autres; plusieurs circuits (long, moyen, court).

La manifestation sera couverte par les médias.

Nous serions heureux de connaître votre position sur ce dossier et de la répercuter sur notre site, si vous ne vous y opposez pas.

Pour consulter la liste des politiques qui ont suivi la « marche pour la vie » en 2003 » à Thiviers, visitez notre site : www.thivierslavie.com ; « le front du refus » : les organismes, la centaine de communes qui nous ont apporté leur soutien, le résumé des délibérations qu'ils ont adressées à la sous préfecture.

Document préparé par « Thiviers la Vie », adressé aux candidats aux élections cantonales et régionales.

Pour en savoir plus sur le dossier , consultez notre site ; nous y versons tous nos écrits, nous y consignons toutes nos démarches ; il est le lien avec nos adhérents et le monde rural en général.