

# n°21

Contact : Villarbernon  
73140 St Michel de Maurienne  
vamaurienne@yahoo.fr  
[vamaurienne.ovh](http://vamaurienne.ovh)

# ÉDITO

# ACTU

Vivre et Agir en Maurienne

## À nous de changer, pas au climat !

C'est l'un des slogans de la manifestation pour le Climat qui s'est déroulée le 16 mars 2019 à St Jean de Maurienne. 400 personnes criaient cette urgence : il faut agir et changer nos manières d'être. Aujourd'hui les politiques publiques sont guidées par des indicateurs économiques à courtes vues tels que le PIB (Produit Intérieur Brut) dont l'accroissement, regardé comme l'équivalent du bonheur ou du bien-être nous amène au désastre.

Ne faut-il pas simplement ouvrir les yeux et partir du constat évident que chaque augmentation d'un point de PIB c'est non seulement des milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> larguées dans l'atmosphère dérégulant le système climatique mais aussi des millions d'hectares d'écosystème détruits à jamais, des milliards de tonnes de déchets toxiques que les décharges n'arrivent plus à contenir, des milliards de fragments de plastique remplissant les océans et détruisant leur biodiversité, tant de déchets radioactifs qu'on ne sait plus sécuriser, tant de cancers et autres maladies de civilisations, bref tant de catastrophes sanitaires et humaines en croissance et sans solution ?

À l'échelle de notre vallée, le projet de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin, pensé au début des années 1990 est un concentré de toutes ces contradictions. Il est d'ailleurs présenté par ses promoteurs comme un outil de croissance du PIB : en accélérant la circulation des marchandises et le déménagement de la planète dans les grands couloirs européens de transports imaginés pour les besoins d'un libre échange débridé dont on voit chaque jour les effets sociaux et environnementaux dévastateurs.

Assurément ce grand projet pharaonique est au carrefour d'un choix de société. Outre les dégâts irréversibles aux écosystèmes que son éventuelle construction engendrerait, il est emblématique d'une économie dépassée par les enjeux humains et écologiques du XXI<sup>e</sup> siècle. Il n'est pas une solution, même peint en vert, pour une économie moins énergivore, de circuits courts, plus respectueuse de la planète, mais il fait partie du problème tant qu'il ne sera pas abandonné.

### ASSOCIATIONS AMIES



FRANCE NATURE  
ENVIRONNEMENT



FRAPNA



CIPRA  
VIVRE DANS  
LES ALPES



moulin



mountainwilderness  
france



inspire

DE L'AIR PUR AU PAYS DU MONT-BLANC



CHANGEONS D'AIR  
Association des amis du Parc National du Massif du Mont Blanc



Les Amis  
de la Terre

SAVOIE 73



## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi **26 avril 2019**

**ST JEAN DE MNE 19h**

Salle J.L. Barrault

## ADHÉSION 2019

Envoyer à : Jean Luc Guarin - 85 rue Ste Anne - 73500 MODANE

Chèque à l'ordre de Vivre et Agir en Maurienne

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Téléphone : ...../...../...../...../.....

Courriel : .....@.....

Adhésion individuelle : 10 €

Adhésion familiale : 15 € pour ..... membres (nombre de personnes)

Autre somme : ... €

(66% DE VOS COTISATIONS DÉDUCTIBLES DE VOTRE REVENU IMPOSABLE)

# LYON-TURIN : UN PROJET CLIMATICIDE

Le Lyon-Turin serait écologique ?  
Transférer les marchandises de la route vers le rail réduit **la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.**

En France et en Italie, beaucoup d'analyses se sont d'abord concentrées sur les aspects socio-économiques du projet : Cour des comptes, COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures), Conseil général des Ponts et Chaussées etc... et récemment l'analyse **coûts-bénéfices** publiée par le Gouvernement italien. Ce projet est assurément un **projet déficitaire de 5 milliards d'euros.**

Sa construction nécessiterait la consommation massive d'énergies fossiles, d'utiliser des tonnes de ciment, d'acier, de cuivre... Des millions de M<sup>3</sup> de rochers seraient excavés et entreposés. Sans oublier les dégâts irréversibles sur les ressources en eau des massifs traversés, la perte de terres agricoles et les atteintes à la biodiversité. Ainsi pour éventuellement diminuer dans 15 ans (?) les émissions de **CO<sub>2</sub>** des camions, il faudrait d'abord accroître ces émissions pendant la durée du chantier ?

Nous devons donc calculer le « **bilan carbone** » des émissions d'un projet en mettant en balance d'un côté les énergies utilisées et les pollutions liées à la réalisation de l'ouvrage, et de l'autre les améliorations espérées pour la qualité de l'air.

Pour le Lyon-Turin, consultons les Cahiers produits par l'observatoire du Lyon-Turin, dirigé par **Mario Virano**, directeur général de TELT (société franco-italienne chargée de réaliser la ligne). Le cahier n°8 de 2011 (**Analyse coûts-bénéfices**) montre que pendant la durée du percement du tunnel les émissions augmenteraient de près d'un million de tonnes de **CO<sub>2</sub>/an**, soit plus de **12 millions de tonnes.**



**Résultat :** l'Observatoire du Lyon-Turin admet que l'effet négatif durerait au moins encore **12 autres années après la fin de la construction.** Ainsi si les travaux commençaient en 2020, l'ouverture du tunnel serait en 2035 et il faudrait donc encore 12 ans pour sentir les premiers timides effets bénéfiques du transfert (ce n'est même pas sûr) des camions sur le train.

**Donc pour les vallées, une super pollution garantie au moins jusqu'en 2047.**

Alors seulement le bilan commencerait à être positif. Mais à condition que le report modal intervienne avec l'ampleur prévue par TELT dont les prévisions de trafic sont complètement erronées.

Selon l'IPCC (Groupe intergouvernemental sur le changement climatique des Nations Unies), « les émissions doivent être réduites dès maintenant ». Sinon en **2040**, nous aurons dépassé le **seuil de sécurité** du réchauffement global de **1,5°C**. Il y a donc **urgence à agir**, en utilisant dès maintenant la pleine capacité de la **ligne existante** pour opérer un transfert modal massif du fret sur le rail et **sortir près d'un million de camions de la route.**

Mais le **Lyon-Turin (vieux projet daté de 1991)** et d'autres projets énormes interrogent aussi sur notre société énergivore. L'avionneur européen Airbus a officiellement annoncé, jeudi 14 février 2019, qu'il arrêterait la production de son célèbre A380, une carrière singulièrement courte pour un appareil entré en service il y a un peu plus de dix ans. C'est justement l'obsession de la taille et de la course au toujours plus gros qui a causé cet échec du constructeur européen. Il est temps de se poser la même question pour le Lyon Turin !

Alors, **utilisons ces milliards du Lyon-Turin** dans des actions aux effets certains et immédiats pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et **finançons plutôt la transition énergétique** et la mutation de nos modes de production par des **circuits courts** pour diminuer les transports de marchandises.

# ILS POLLUENT !

Nos vallées alpines sont trop souvent mises en lumière dans les médias pour leurs pollutions atmosphériques... et nous sommes gâtés entre les transports routiers et les émissions industrielles. **De Saint-Rémy à Saint-Jean de Maurienne ce sont 3 usines :**

**Lanxess, Arkema et Trimet**, qui présentent **des risques industriels et sanitaires majeurs**. Pour prévenir les risques industriels, les pouvoirs publics ont institué les CSS (Commissions de Suivi de Site). Annuellement, les industriels présentent l'évolution de leur activité à un aréopage constitué de divers représentants des collectivités territoriales, des salariés et des riverains. Le développement de l'emploi est toujours promu par les industriels, la préservation de l'environnement est trop souvent passée sous silence.

Notre présence est importante, même si les industriels ou les administrations présentent trop souvent des réponses politiquement appropriées. Le dernier exemple en date est **le projet de production nouvelle d'Arkema** pour 19 tonnes de DPTA (dipropylène- triamine) à titre d'essai industriel et dont la CSS aurait dû être informée en amont dès 2017. **VAM a découvert ce projet fortuitement sur internet !**

Si VAM se réjouit des efforts mis en œuvre par Arkema pour réduire ses émissions atmosphériques polluantes (plus de 100 tonnes annuelles de Composés Organiques Volatiles COV), néanmoins VAM ne perçoit malheureusement pas leur résultat sur le terrain, les nuisances olfactives n'étant pas en voie de diminution. VAM considère qu'il serait raisonnable de régler les problèmes actuels avant d'envisager toute augmentation de la capacité de production d'autant que **les matières premières (ammoniac et acrylonitrile) mises en œuvre pour fabriquer la DPTA sont volatiles, odorantes et dangereuses pour la santé. L'acrylonitrile est cancérogène.** VAM rappelle que les odeurs chroniques sont considérées par la législation environnementale comme des nuisances qu'il convient d'annihiler.

Pour Trimet, ce sont les **rejets de fluor** qui **inquiètent fortement VAM** du fait de l'augmentation des capacités de production du site. VAM considère qu'**un flux de 80 tonnes par an de fluor rejeté dans l'atmosphère n'est pas satisfaisant**, d'autant plus que 2018 a été caractérisé par de nombreux dégâts sur les végétaux imputables au fluor. Un cadavre de chamois a également été trouvé ; l'autopsie a attribué le décès à une fluorose.



L'usine Lanxess ne rejette pas de COV, les seuls rejets concernent de l'oxyde de soufre et de l'oxyde d'azote provenant de la chaudière vapeur.

Après le bruit, les nuisances olfactives sont le second motif de plainte en Auvergne-Rhône-Alpes. À cette fin, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes vient de mettre à la disposition des habitants de la région une plateforme de signalement, accessible sur internet :

➡ <https://www.atmo-odo.fr/odoaura>

**VAM invite tous les habitants à utiliser cette application ultra simple pour déclarer toute nuisance olfactive constatée.**

Soucieuse de la qualité de l'environnement de notre vallée et de sa population, VAM exerce sa vigilance au quotidien.

## RÉOUVERTURE DE LA CARRIÈRE CALYPSO

St Martin la Porte : à ce jour, le service instructeur du Préfet a jugé non recevable, le 13 juillet 2017, le dossier présenté par VICAT. Malgré les réponses apportées par l'exploitant, en avril 2018, celui-ci a de nouveau fait l'objet de demandes de compléments le 16 octobre 2018.

Concernant le concassage sur le carreau de la carrière, le Préfet a mis en demeure l'exploitant de faire cesser cette activité ou de la régulariser. Le 7 novembre 2018, Granulats VICAT a régularisé son activité de concassage et de transit de matériaux.

Par arrêté du 3 décembre 2018, le Préfet a mis en demeure VICAT, sous un mois :

- de sécuriser le site de la carrière et les bâtiments et d'en interdire l'accès au public,
- de faire un diagnostic de présence d'amiante volatile, et un diagnostic de solidité des bâtiments existants.

La DREAL nous a confirmé que toutes ces mises en demeure avaient été exécutées par des entreprises spécialisées, et que la rédaction des rapports étaient en cours.

Donc les services de l'Etat suivent de près ce dossier et nous échangeons régulièrement sur le sujet. La remise en état du site ne sera exigée par le Préfet, qu'en cas de rejet définitif de la réouverture de la carrière, après mise à l'enquête publique.

Seule fausse note dans le déroulé de ce dossier : la frilosité du CCMG qui refuse de prendre position dans ce dossier qui impactera toute la vallée.

**Collectif des habitants de St Martin la Porte**

## VALLOIRE NATURE ET AVENIR

Le paquebot des neiges du Club Méd : sur 94000m<sup>2</sup> de terrain arboré, 10 niveaux de bâtiments, 100 000 m<sup>3</sup> de terre déplacés, 1460 lits... de nouvelles remontées mécaniques et une

extension du domaine skiable de 300 ha. Pour Valloire, ce projet ne représentera pas le « Jack pot » annoncé. La structure est conçue pour vivre en circuit fermé. L'impact sur les commerces et les services restera sans doute limité et sans rapport avec les dégradations paysagères.

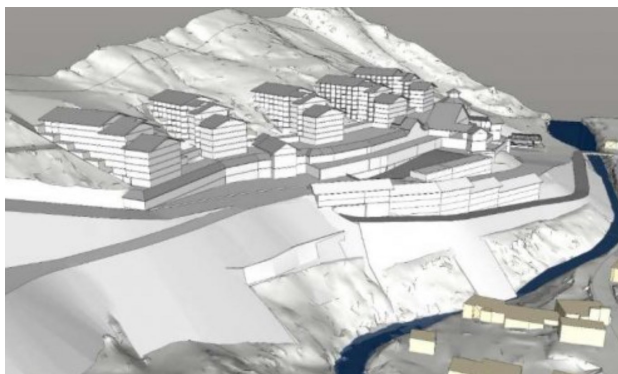
Les emplois seront principalement saisonniers, pour la plupart occupés par du personnel venu de l'extérieur ou d'autres centres en train d'être fermés.

Le caractère durable n'est pas ce qui caractérise le Club Méd qui ferme ses anciens centres pour en construire de nouveaux : 3 ont fermé dans les Alpes : Avoriaz, Chamonix et Les 2 Alpes.

La situation de la ressource eau est préoccupante : le Club Méd, avec son spa, sa piscine, sa balnéothérapie, est un très gros consommateur d'eau.

Ce projet engendrera des frais pour la collectivité : 1,7 million d'euros d'infrastructures (route, réservoir,...) , 300 000 euros de service annuel (navettes).

Le Club Méd, détenu depuis 2015 par le conglomérat chinois Fosun, imposera alors les aménagements qui lui seront profitables.



## MICROCENTRALES MÉGA-DÉGÂTS

L'eau attire les requins. Avidé de profits, le privé lorgne sur tous les torrents de montagne pour produire un courant qu'EDF aura l'obligation d'acheter à un prix avantageux, prix évidemment répercuté sur le consommateur.

Tant pis pour les utilisateurs de toujours : les jardiniers, les agriculteurs, les animaux sauvages, les poissons, la biodiversité et les promeneurs .

Que restera t-il quand les engins auront dévasté ces milieux de vie et que l'on aura prélevé la majeure partie de l'eau ?

## LA SANDONIÈRE C'EST PERDU

Depuis la Sandonière à Valmeinier, on peut évidemment rallier le col des Marches et le domaine vierge attenant. Devant le tribunal administratif, l'avocat de la commune a affirmé le contraire, justifiant que le dossier se borne à étudier la flore et la faune sur les 17 hectares du projet en négligeant l'impact sur les 100 hectares ainsi ouverts au hors piste .

Les juges ont avalé la couleuvre et sacrifié un sommet de plus.