

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
26 AVRIL 2019 19h
Salle JL Barrault St-Jean de Maurienne

COMPTE RENDU

55 personnes présentes dont M. Rougeaux, maire de Valloire accompagné par 4 de ses conseillers municipaux, deux journalistes de la presse locale « Dauphiné Libéré » et « La Maurienne »
12 pouvoirs.

RAPPORT MORAL.

Philippe Delhomme rappelle les dossiers et activités qui nous ont occupés pendant l'année écoulée :

- Lyon-Turin : plusieurs manifestations NO TAV et réunions publiques d'information organisées par VAM.
- Usines classées Seveso : Annie et Gérard siègent dans les comités de suivi pour Trimet à St-Jean de Maurienne, Arkéma à St-Avre- La Chambre et Lanksess à Epierre.
- Chantier participatif de nettoyage sur le secteur du Mont Cenis à l'initiative de Mountain Wilderness les 8 et 9 juillet 2018 (installations militaires obsolètes).
- Soutien aux associations partenaires.
- Participations aux travaux d'instances locales (SCOT).
- Présence au Salon des livres des lanceurs d'alerte (Paris 2018).

Intervention de M. le maire de Valloire défendant et justifiant le projet de Club Med ; discussion sur le devenir des stations dans le cadre du changement climatique. VAM propose de rencontrer les élus de Valloire pour échanger et travailler en commun. M. le maire en prend acte.

BILAN FINANCIER

A l'équilibre, il est présenté par Christine C. et adopté à la majorité.

Présentation des différents dossiers :

1. USINES CLASSÉES SEVESO (Annie, Gérard)

VAM est membre permanent du Comité de suivi de site.

-ARKEMA à St-Avre-La Chambre:

Arkéma fabrique des produits chimiques pour la pharmacie, la cosmétique et l'industrie. La législation est incorrectement respectée par l'industriel pour ses rejets nauséabonds, ressentis parfois jusqu'à St-Rémy et Pontamafrey. Ces rejets atmosphériques nauséabonds persistent mais sont cependant moins fréquents sur ce début d'année 2019. Les nuisances olfactives sont le 2^{ème} motif de plainte en AURA (cf plate-forme ATMO AURA) VAM invite tous les riverains indisposés par des nuisances olfactives à les déclarer sur le site.

18 Juillet 2018 : demande d'autorisation d'une production nouvelle de dipropylènetriamine (DPTA) dont une des matières premières nécessaires à la production est reconnue cancérigène. Les deux produits de bases sont très volatiles et hautement irritantes

(muqueuses, yeux). Avec cette nouvelle production le seuil Seveso haut serait franchi en production industrielle.

VAM est tombée incidemment sur cette demande par internet et s'est étonnée que la CSS de 2018 n'ait pas été informée de cette nouvelle production alors qu'elle aurait dû l'être.

7 sept.2018 : VAM adresse au préfet un avis négatif au motif que les odeurs nauséabondes des productions actuelles ne sont pas résolues.

31 oct.2018 : celui-ci passe outre l'avis négatif de VAM et autorise d'engager cette nouvelle production.

-LANXESS à Epierre.

Production d'esters phosphoriques et de blends (mélanges).

Pas de rejet de COV mais d'oxydes de soufre et d'azote par la chaudière. Risques d'incendie liés au phosphore, rejets dangereux pour le milieu aquatique. Classé SEVESO seuil haut. Augmentation du nombre de références produites en 2018. Développement de l'exploitation à suivre.

-TRIMET à St-Jean de Maurienne.

Production d'aluminium. Rejets de fluor très inquiétants (80t/an de fluor rejeté pour 140 000t/an d'Al produit) seuil insatisfaisant d'autant que l'usine augmente ses capacités de production. Atteintes constatées à la faune (fluorose) et à la végétation (nécrose).

Des plaintes de VAM et des producteurs locaux ont été déposées en préfecture. VAM demande une limitation des rejets de fluor à moins de 80t/an alors que le seuil fixé par la préfecture est de 10t/an.

-CONCLUSION : Activité industrielle et emplois privilégiés au détriment des populations et de l'environnement.

2. LES 50 ANS DU PARC COMMUNAL de MONTRICHET-ALBANNE (Jean-Luc Ottenio).

Le président de l'association *La Harde* nous présente le premier parc communal de France créé à Albanne en 1968. On y a introduit des cervidés venus du domaine de Chambord. Y sont revenus loups, lynx,

vautours, gypaètes... Cette structure vise à développer et promouvoir le tourisme vert, objectifs plus que pertinents à l'aune du changement climatique et du marché du ski parvenu à maturité. C'est un parc « oublié » par les autorités locales. *La Harde* veut le rétablir dans sa situation originelle : elle s'oppose donc aux lourds projets d'aménagements liés au développement touristique qui hypothèquent l'avenir (station de ski au col d'Albanne ; télésiège des Chaudannes en vue d'une liaison Albiez/Karellis). Cela permettra également de faire pression et de rentrer dans un jeu donnant-donnant afin qu'une véritable réserve naturelle puisse être créée.

L'association *La Harde* est déterminée à faire en sorte qu'une réserve naturelle, nationale ou régionale, puisse voir le jour sur la commune de Montricher-Albanne. Elle sollicite pour cela l'aide et le soutien de *Vivre et Agir en Maurienne*.

3. LYON-TURIN (André, Chantal).

-Situation actuelle : La France attend les décisions italiennes : le contrat de gouvernement *Mouvement 5 étoiles/La Ligue du nord* les suspend jusqu'aux élections européennes. L'analyse coûts/bénéfices commandée en Italie est très négative. L'opposition NO TAV reste mobilisée.

L'Union européenne propose d'augmenter sa participation à 50% mais les fonds européens seront perdus si les appels d'offres ne sont pas lancés au 1^{er} trimestre 2019. Compromis de TELT : lancement d'appels d'offres mais sans publier le cahier des charges d'où le retard des décisions de plusieurs mois et la possibilité pour le gouvernement italien d'arrêter la procédure.

-Infox :

- Les pénalités : les traités n'en prévoient aucune.
- Le remboursement à L'UE : les décisions relèvent de la compétence des états membres, dépend des capacités de financement public et de la viabilité socio-économique (art.17 règlement européen 1316/2016).
- Les emplois : les évaluations sont réparties sur 10 ans, les emplois induits sont difficiles à quantifier.

- Sécurité de la ligne actuelle : importants travaux de mise aux normes et gabarit validés par une commission de sécurité (Fr.Cuvellier, ministre des transports, devant le Sénat le 5 mai 2012).
- Capacité de la ligne existante : informations contradictoires de SNCF Réseau (2012 : 120 trains fret/j ; 2018 : 45 à 62 trains fret/j).

-Financement :

Le budget 2021/2027 n'est pas défini. La France soutient le projet mais attend la décision italienne. Les accès sont repoussés à 2038. Le coût de la modernisation de la ligne Dijon-Modane est évaluée à 700M d'€. La programmation sera plus sobre en fonction de l'évolution du trafic.

-Situation Française :

- Avancement des travaux :

St-Martin la Porte : galerie creusée sur environ +ou-8 km.

St-Jean de Maurienne : gare internationale libération d'emprise.

Villarclément : tranchée couverte en 2019.

Villarodin-Bourget site des Tierces : déboisement partiel en oct.2018

Avrieux : puits d'aération travaux gelés en 2019.

- Recours contentieux au Conseil d'Etat contre la prorogation de la DUP (tunnel de base) : en attente de décision depuis février 2018
- Enquête de la Cour des Comptes de l'UE sur le financement du Lyon-Turin : les associations VAM, CIPRA et Amis de la terre ont été auditionnées.

- Communication pro Lyon-Turin sur les émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO2) :

RAPPEL : A l'origine, le projet prévoyait une ligne TGV voyageurs. Plus tard fut envisagé le transport fret pour limiter les émissions de gaz à effet de serre par transfert de la route sur le rail.

A TITRE COMPARATIF : En novembre 2017, un rapport du Conseil fédéral de la Confédération suisse évalue l'évolution des émissions sur un corridor de 273km (entre les frontières N et S) de 2016 à

2020 à un peu plus de 0,3Mt CO₂/an tous trafics confondus (1,4M de courses de fret transalpin).

Les évaluations des tenants du projet sont incohérentes :

- 2012 : Le dossier d'enquête préalable à la DUP des accès L-T montre qu'un gain de 2,4Mt CO₂ serait atteint en 2051 avec des prévisions de trafic surévaluées.
- Décembre 2017 : 85 Millions de tonnes de CO₂ « économisé » sur 70 ans soit 1,2Mt/an (prévisions Transalpine)
- Février 2018 : 3Mt/an (prévisions Transalpine)
- Avril 2018 : 2 Mt/an (Loi d'Orientation des Mobilités)
- Avril 2018 : de 2Mt à 3Mt CO₂/an après 2030 sur les 3000km de corridor européen (transfert route et aérien sur le rail, fret et voyageurs confondus)
- Juin 2018: 1M de camions en moins c'est 1Mt CO₂ « économisé » par an. (TELT)
- Juillet 2018 : 1M de camions de la route vers le rail, réduction de 3Mt équivalent CO₂ (TELT)

Eviter l'émission de 1Mt CO₂/an, c'est transférer les marchandises de 1M de camions sur 1000 km.

Pour mémoire, la date d'entrée en vigueur des normes de pollution est janvier 2014 pour les Euro VI.

La séance s'est achevée avec le verre de l'amitié et la tarte aux pommes.

Merci à tous les contributeurs pour la clarté de leurs explications et leur travail salué par l'assistance.