



Villarbernon
73140 Saint Michel de Maurienne
vamaurienne@yahoo.fr

Contribution à la consultation de l'exploitation d'une installation de stockage de produits explosifs sur la commune de Villarodin Bourget

Cette contribution répond à l'arrêté préfectoral du 18 juin 2020 pour une consultation du public en mairies de Villarodin Bourget et de Modane, concernant l'exploitation d'une installation de stockage de produits explosifs. Demande présentée par la société TELT, l'installation est située sur le territoire de Villarodin Bourget, plateforme dite "VBM", rue de l'Isle.

L'intitulé de cette consultation est trompeur puisqu'il ne s'agit pas seulement d'un **stockage mais aussi d'une installation de fabrication d'explosifs**. Selon le dossier consulté en mairie, il s'agit de construire 5 bâtiments pour la fabrication d'explosifs et le stockage d'explosifs mais aussi de comburants. Page 46, les comburants cités sont le **nitrate d'ammonium**, le nitrite de sodium et l'acide acétique. Si ce dernier est inoffensif, il n'en est rien pour les 2 autres et en particulier pour le premier. Le nitrate d'ammonium est instable et a provoqué les explosions accidentelles AZF à Toulouse en 2001 et celle de Beyrouth en juillet 2020.

Plusieurs centaines de kg de **produits dangereux solides et liquides** seront emmagasinés dans les bâtiments, **entre 100 et 500 kg** pour un total d'exploitation de **24 tonnes**. 6 pages sont entièrement consacrées à la sécurité des bâtiments, ce qui témoigne de l'importance des dangers encourus. Ces bâtiments en béton armé entourés de protection type merlon et de fossés occuperont une place importante sur la plateforme à l'ouest de l'entrée de la descenderie actuelle.

Il n'est nullement fait mention des **coûts financiers et environnementaux** engendrés par toutes ces installations, par l'ampleur des pollutions engendrées avec les rotations de camions pour la construction, par le **bilan carbone** de ces rotations et de celles des véhicules utilisées par les 150 ouvriers du chantier, par les quantités de matériaux nécessaires... Tous ces bâtiments nécessitent des protections, des

bassins de rétention et de stockage d'eau polluée, une imperméabilisation des sols qui augmentent la vulnérabilité de la zone de chantier face aux risques d'inondation. Qui est chargé de vérifier les quantités de produits actifs, de contrôler la mise en place des mesures de sécurité ?

Justement, p 39 à 44, l'installation est replacée dans le cadre du **PPRI**. Comme par hasard, la zone de fabrication et stockage d'explosifs se situe en zone blanche, c'est à dire non inondable. Or, d'après les photos de la crue de 1957, la zone a été entièrement ensevelie par les eaux. L'actuelle route de l'ONERA en bordure du chantier ne figure qu'une faible digue face à une future crue centennale. D'après les services de la DREAL et de la DDT de Savoie, la crue de 1957 est une crue décennale. Plus surprenant sont encore les mentions : « d'après nos relevés topographiques », « d'après notre topographie ». Les données du demandeur sont donc utilisées pour prouver que la zone de chantier future sera hors crue. **Depuis quand l'aménageur fait lui-même ses propres mesures pour prouver la bonne foi de ses travaux ?**

Tout le dossier ne vise qu'à rassurer les deux municipalités de Modane et VB et leurs populations, et à minimiser les risques et les dommages éventuels. Il reprend quelques données sur la géologie, l'eau, la faune et la flore et l'implantation des populations avec leurs activités.

P. 21 à 23, la **géologie** révèle que le chantier se situe sur un massif de gypse avec «des entonnoirs et fontis avec présence probable de cavités souterraines ». Comment les 5 bâtiments en tiennent-ils compte ?

Sur la flore et la faune et leurs habitats, la zone d'installation est située dans le zonage des ZNIEFF I et II et d'une ZICO. P. 37, la conclusion est accablante : « Cependant, **compte tenu des travaux déjà réalisés sur la plateforme lors de la création de la descenderie, ces espaces ont été fortement modifiés et ne présentent plus l'intérêt écologique décrit précédemment.** » Non seulement, il s'agit d'une reconnaissance des dommages déjà perpétrés mais c'est une justification fallacieuse des futurs aménagements : puisque c'est détruit, alors l'aménageur peut détruire davantage.

Les installations nécessiteront une **alimentation en eau** conséquente puisque l'eau des bassins de rétention issue des pompages de la descenderie ne sera pas suffisante. Il faut ici rappeler que cette eau a été captée par le percement de la descenderie et que cela représente en moyenne 35l/s. Les besoins en eau seront donc permis par **pompage direct dans l'Arc**, soit 400 à 500l/j. Si les besoins le nécessitent un ajout se fera par adduction d'eau potable. Les conséquences sur le milieu aquatique de la rivière ne sont pas estimées.

Le chantier se situe entièrement sur un site situé au-dessus d'une nappe alluviale. La seule **proximité de l'Arc et de sa nappe** montre le danger permanent par les installations comme par les pollutions. C'est d'autant contradictoire : cette nappe est pressentie comme source d'alimentation en eau potable de remplacement pour Modane en cas d'assèchement de ses sources lors de l'éventuel percement du tunnel de base comme le dit le Rapport sur les points d'eau et leurs risques d'impact (TELT 2017) à la page 133.

De plus, la surélévation due à la plateforme et à la digue ne permettra plus à une éventuelle crue de s'étendre sur la zone du Moulin pour servir de tampon aux

habitants de Modane-Fourneaux. Cela entre en contradiction avec le PPRI validé par le Préfet. Décidément ce projet de tunnel n'est vraiment pas écologique.

P.60 à 65, les **impacts acoustiques et atmosphériques** sont répertoriés dans un canevas de mesures préventives suite aux poussières et divers échappements. Mais dans les faits qui contrôlera, mesurera et fera respecter les effets en temps réel du chantier ? Qui va contrôler la qualité de l'air et les bruits engendrés pendant le chantier ? Comment la population sera-t-elle informée des dysfonctionnements ? Comment pourra-t-elle agir et signifier que des désagréments et des impacts sont pour elle devenus insupportables voire dangereux ?

Le dossier énumère **quelques vœux pieux d'arrosage et de limitation de vitesse** des camions. Une fois le chantier installé, les entreprises agissent selon leur bon vouloir et tiennent peu compte des recommandations. Par expérience, ces éléments sont magnifiques sur le papier, mais la réalité montre un autre visage où les populations sont contraintes de subir les désagréments et dommages. La population riveraine des différents chantiers menées par TELT a déjà de mauvaises expériences entre les préconisations prévues et la réalité de leur mise en œuvre, comme au Bourget, à Modane, à St Julien Montdenis, à St Martin la Porte, Villargondran...

Autre point, il n'est pas fait mention des échappements des explosions et des conséquences sur l'environnement et la population résidentielle locale.

Le mardi 17 juin 2020, la **Cour des comptes européenne** a publié un rapport sur 8 grands projets de transport dans l'Union européenne. Pour la liaison Lyon-Turin, ce **rapport est accablant** et souligne un retard de réalisation de 15 ans et un coût augmenté de 85 % par rapport à l'évaluation initiale (estimation initiale : 5,203 milliards €, dernière estimation : 9,630 milliards €).

La Cour des comptes évoque également une **surestimation des effets environnementaux « positifs »** de la multi-modalité. Elle rappelle que *« la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, générerait dix millions de tonnes d'émissions de CO₂ ». Ces émissions ne seraient compensées que 25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure si la pleine capacité est atteinte. Le rapport ajoute : « Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO₂ émis par sa construction soit compensé. »*

Or **l'urgence climatique** nous impose de financer en priorité les projets qui donnent des résultats immédiats et non dans 25 ou 50 ans, en développant le fret ferroviaire sur le territoire français, en particulier en utilisant **la ligne ferroviaire existante** en Maurienne (sur laquelle transitaient dans les années 80 plus de 100 trains de fret/jour contre 20 actuellement malgré d'importants travaux de modernisation). Ceci permettrait également la diminution rapide de la pollution de l'air liée aux transports routiers dans les vallées alpines.

Mme Barbara Pompili, nouvelle Ministre de la transition écologique avait déclaré le 1^{er} octobre 2014 à l'Assemblée Nationale : « Dans son rapport, l'Inspection Générale des Finances souligne que la concentration des financements européens sur ce projet (canal Seine Nord Europe) exercerait un effet d'éviction pour le financement d'autres projets d'infrastructures. Financer ce canal ou d'autres **projets inutiles comme le Lyon Turin** signifie donc en abandonner d'autres qui eux seraient vraiment utiles. Avec les sommes englobées ici, combien

d'infrastructures utilisées quotidiennement par les Français pourraient être renouvelées, combien de lignes dites malades de la SNCF vont devoir encore attendre alors que le drame de Brétigny illustre l'urgence d'agir. Quid de l'amélioration des transports urbains, des autoroutes ferroviaires, des canaux existants qui sont délaissés depuis des décennies ? »

Pour toutes ces raisons, comme l'ont déjà énoncées de hautes administrations comme la Cour des Comptes, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, le Conseil d'Orientation des Infrastructures, l'association **Vivre et Agir en Maurienne s'oppose à de tels travaux**. Ils vont **à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique** en générant des millions de tonnes de gaz à effet de serre. Comme l'a dit Mme Pompili la Ministre de la Transition écologique, ils empêchent la mise en place immédiate et indispensable de solutions alternatives pour un report modal, en perturbant de façon irréversible des réseaux hydrologiques, en polluant l'air, en détruisant des terres agricoles, donc des biens communs.

Annie Collombet et Philippe Delhomme
Coprésidents de Vivre et Agir en Maurienne

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Collombet', with a long horizontal flourish extending to the right.A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Delhomme', with a large, sweeping flourish above the name.