

n° 28

De la Mine aux Collines

la Cepgazette

Janvier 2006

1,5 euro

Repenser l'avenir

La croissance n'est plus ce qu'elle était : le remède magique aux problèmes de salaires et d'emploi, l'assurance de ne pas manquer de biens à consommer. A ceux qui argumentent des ressources limitées de la planète, il était répondu avec un optimisme inconscient que l'humanité avait toujours trouvé des solutions à ses problèmes grâce aux progrès technologiques, et, en espérant secrètement, que ceux qui n'ont rien ou presque, se contenteront toujours d'autant...

La situation a maintenant évolué. La réserve de matières premières diminue inexorablement, alors que le nombre de personnes qui aspirent, à juste titre, à des moyens décents d'existence, est en augmentation. L'élimination des déchets, le dérèglement climatique frappe partout, même dans les pays riches... Et maintenant, on parle d'alter-développement, voire de décroissance.

Il ne s'agit pas de régresser, mais de repenser les modes de vie, les productions, la répartition des biens et des richesses. Développer les transports collectifs de telle manière que l'usage de l'automobile dans les pratiques quotidiennes ne soit plus une nécessité, revenir à la conception du produit de qualité réparable au lieu de pacotille jetable, poursuivre les économies d'énergie en utilisant prioritairement les énergies renouvelables et non polluantes, privilégier une alimentation de qualité par rapport aux productions intensives d'agriculture et d'élevage, réhabiliter les milieux dégradés.

Un autre développement au service de l'amélioration de la qualité de la vie des habitants de la terre ? N'est-ce pas un bon objectif ?

La CEPG vous présente ses
meilleurs voeux pour 2006



Sommaire

Repenser l'avenir	1
A quoi sert une CLIS ?	2
Cimenteries	2-3
Contradictions ferroviaires	4



Cepg

Convergence Ecologique du Pays de Gardanne

WEB : www.cepg.org

MAIL contact@cepg.org

COURRIER : BP 6 13105 MIMET

TELEPHONE 06.20.64.33.14

Rédaction et lecture

Marie-Noëlle Briand - Michel Gauthier

Daniel Guffroy - Marie-Nicole Payet

Bruno de Monsabert - Hervé Plisson

Marie-Claire Mouyrin - Jacques Touzain

François-Michel Lambert

Composition : Franck Armanet

Abonnement : 5 euro l'an / 20 euro soutien

Chèque à l'ordre de la C.E.P.G.

A quoi sert une CLIS ?

(commission locale d'information et de surveillance)

Cette structure qui a pour mission d'informer et de surveiller toute installation classée est décrétée et organisée par la Préfecture. Siègent à cette commission des représentants de la mairie, des pompiers, des associations, de la DDASS, de la DIREN ainsi que la DRIRE plus particulièrement chargée d'animer ces réunions.

La société Duclos-Environnement à Septèmes les Vallons recycle des déchets mercuriels provenant de différentes activités industrielles et ménagères.

Au mois de mai 2005, un incident s'est produit dans un atelier de recyclage du mercure. Lors de la visite médicale du personnel, une contamination a été relevée : présence de mercure dans le sang et les urines de certains employés.

Suite à une enquête menée auprès de l'Inspection du Travail, de la DRIRE et du directeur de l'usine, l'information est confirmée.

Le 17 novembre 2005, une CLIS avait lieu dans les locaux de l'usine. La réunion s'est terminée sans aborder le problème. L'association Action Environnement demande des explications sur cet accident. On lui répondra que ce n'est pas à l'ordre du jour et qu'il s'agit d'un problème de fonctionnement de l'usine, celui-ci n'étant pas de la compétence de cette CLIS.

Bilan de cet accident : plus de 5 travailleurs contaminés dont certains n'avaient pas encore repris le travail à la date de cette CLIS, du mercure disséminé dans l'atelier, et pourquoi pas à l'extérieur de l'usine !

La mairie de Septèmes, informée à temps, n'a pas réagi. Seules les associations en ont fait écho auprès de la CLIS.

Ce fonctionnement est inadmissible. Ou cette commission joue son rôle d'information et de surveillance, ou elle ne sert que d'alibi.

Rappelons que cet industriel a déjà fait l'objet de poursuites pour un stockage illicite de déchets mercuriels et qu'il continue de fonctionner avec un volume de déchets supérieur à l'autorisation préfectorale.

Quelle confiance pouvons-nous avoir quand de tels dysfonctionnements sont mis sous couvert du secret industriel ?

Si ces réunions ne servent qu'à cautionner les relevés donnés par les industriels et la DRIRE sans qu'il puisse y avoir de contrôle, si des informations aussi importantes que cet accident sont dissimulées à la population, nous sommes portés à contester le bien-fondé de cette CLIS qui, en définitive, ne sert qu'à donner bonne conscience aux protagonistes.

DDASS : Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale

DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

DIREN : Direction régionale de l'Environnement



Que brûle-t-on dans les cimenteries ?

Depuis le mois d'Avril 2005, la société LAFARGE à BOUC BEL AIR a mis en place un comité de concertation. Siègent à ce comité, des associations limitrophes de l'usine, des élus, la Gendarmerie et le Collège de Septèmes, des commerçants, des riverains, la DRIRE-PACA et différents représentants de l'usine.

La première réunion fut consacrée à un exposé très complet de l'activité de l'usine ainsi qu'à sa visite.

Depuis plusieurs années, les cimentiers ont le droit, par arrêté préfectoral, de stoker et brûler des déchets industriels afin de réduire leur consommation d'énergie et de nous débarrasser par la même occasion de déchets indésirables. Pour cette activité, les cimentiers sont rémunérés entre 200 et 250 € la tonne.



Ainsi disparaissent dans les cimenteries : huiles usagées, boues de station d'épuration contenant des métaux lourds, coke de pétrole, détritrus d'hydrocarbures, mâchefers, pneus, farines animales, etc..

Des risques élevés...

Un article de la revue Viva du mois de juin 2005, intitulé « l'air effraie autour des cimenteries » a attiré notre attention et nous a permis de poser plusieurs questions. Cet article dénonce les problèmes environnementaux se situant dans le périmètre de l'usine Lafarge de la vallée du Paillon près de Nice.

En 1998, des médecins généralistes de cette région s'étonnaient par courrier auprès de la DASS du nombre importants de bronchites, asthmes, sécheresse ophtalmique, conjonctivite... Il est vrai que cette vallée comporte aussi un incinérateur d'ordures ménagères ! On y trouve même de la dioxine dans les olives !

En effet, ce grand aérosol qu'est devenue la cheminée de la cimenterie pulvérise aussi des dioxines, ainsi que des micro-particules pénétrant facilement dans nos poumons, un peu à la façon de l'amiante. Les normes de rejet seraient actuellement jusqu'à 10 fois plus tolérantes que pour les incinérateurs de déchets.

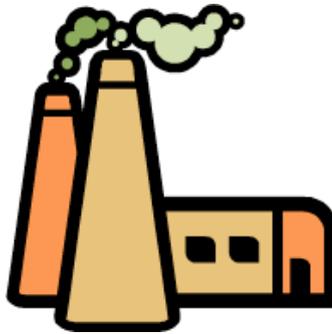
Par ailleurs, aux USA, une cimenterie a arrêté de brûler des mâchefers dans deux de ses usines, son ciment destiné à fabriquer des canalisations d'eau potable risquait d'être contaminé.

Lors d'une conférence de presse, le Centre National d'Information Indépendante sur les Déchets déclarait : « les cimenteries incinèrent des déchets dangereux contenant entre autre des métaux lourds se fixant sur le ciment au cours du processus de cuisson ; le problème des émissions des métaux lourds est ainsi transféré au ciment contaminé, commercialisé et disséminé. Les cimenteries sont également les principales sources de micro-particules chargées en éléments toxiques, celles-ci étant créées lors de la combustion et rejetées dans l'atmosphère ».

Le point de vue de l'industriel

La société Lafarge a demandé un droit de réponse à la revue Viva, en précisant que la « valorisation » (entendre transformation en énergie) d'un déchet dangereux ne peut intervenir qu'après l'obtention d'une autorisation administrative ; celle-ci est précédée d'une série de tests de qualification, démontrant que sa combustion n'a pas d'effet sur les émissions de la cheminée ; les essais sont définis et contrôlés par l'ADEME et les mesures réalisées par un laboratoire indépendant agréé.

Par ailleurs, les cimenteries recevant des déchets sont équipées d'un laboratoire spécifique qui vérifie la conformité de chaque lot. Lafarge soutient que la régle-



mentation environnementale est plus contraignante pour les cimenteries que pour les incinérateurs, les mesures d'impact sur l'environnement et la santé étant conformes à la loi.

L'usine de Bouc Bel Air brûle des pneus, des farines animales et un combustible liquide fabriqué par la société SCORI basée à Frontignan ;

ce combustible, le COMSIB, est constitué de résidus pâteux, solides ou liquides, généralement hautement toxiques, issus des industries du raffinage, de la chimie et de la pétrochimie ; il est mélangé au fioul dans la flamme du four, ce qui a priori garantit la destruction de toute molécule toxique.

Des raisons de douter

Lafarge est le plus grand groupe mondial de ciments et de matériaux de construction ; il est loin d'être exempt de reproches.

La société Lafarge à Westbury en Angleterre avoue avoir falsifié pendant 2 ans des résultats du test alcali du ciment nécessaire à l'élaboration de béton pré-mélangé, avec comme conséquence la mise en danger de structures d'autoroutes et ponts par un émiettement du ciment pouvant apparaître au bout de 10 ans.

La société Lafarge de Jordanie utilise du coke de pétrole, combustible industriel dangereux ; le Ministère Jordanien de l'Environnement a proposé à la société un plan de lutte contre la pollution, qu'elle a fini par refuser de mettre en oeuvre.

La formule de « valorisation de déchets » nous paraît impropre, laissant croire que le feu aboutit à la destruction des produits toxiques, et que les valeurs environnementales et de santé publique l'emportent sur l'intérêt économique du procédé.

En fait, la société Lafarge fait des économies de combustible tout en se faisant rémunérer par les pouvoirs publics ; est-ce à un juste prix ? est-ce une solution responsable ? y a-t-il maîtrise des retombées ?

Le prochain comité de concertation se tiendra le 11 avril 2006.

A l'ordre du jour, la co-incinération.

Beaucoup de questions restent encore à poser :

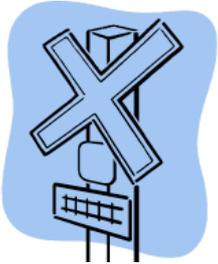
- garantie de la non-toxicité du ciment ?
- garantie de la température constante de la flamme ?
- projet d'introduction de mâchefers provenant d'usines d'incinération ?
- etc...

Contradictions ferroviaires

1. L'argent manque-t-il ?

Oui, répondent toujours les autorités lorsque les usagers et leurs associations présentent des propositions nouvelles (par forcément en plus, mais tout simplement « à la place »)

Pourtant, Réseau Ferré de France n'a pas hésité à relancer en cette année 2005 le projet de nouvelle **Ligne à Grande Vitesse** allant des Bouches du Rhône aux Alpes Maritimes, chiffré entre **5 et 6 milliards d'euros !**



Rappelons que le mini-projet Marseille-Aix avec 12 km de ligne doublée en coûte 160 millions. Par ailleurs, après nous avoir annoncé l'absence des crédits de l'Etat pour le réaliser, on nous dit maintenant que c'est le Conseil Général qui traînerait des pieds !?

Certes, les échéances ne sont pas les mêmes, la LGV est pour 2020, mais qu'est-ce qui empêche d'étudier et de faire connaître les projets, les coûts et le financement pour Marseille-Aix en 2015 ??

2. Qui définit l'intérêt général ?

Comme nous l'avons longuement démontré lors de notre recours judiciaire, la population n'a jamais été associée à l'élaboration des améliorations à réaliser entre Marseille et Aix : les décisions ont été prises par un « Comité » en novembre 2000 puis juillet 2001, avant d'être présentées au public en novembre 2001 (soi-disant « concertation préalable » !) et février-mars 2002 (enquête publique) ; les observations relevées n'ont rien changé au projet.

Tout d'un coup, pour cette éventuelle LGV des prochaines décennies, il est décidé d'un vaste « **débat public** » conduit de manière indépendante, à grands frais (dépliants de luxe, site Internet, dizaines de réunions), portant à la fois sur l'opportunité de cet investissement, ses objectifs, ses modalités !!

Bien sûr nous n'avons pas boudé notre plaisir, et avons joué le jeu de cette apparente réelle concertation. Nous en avons même profité pour exprimer nos priorités : à la suite d'une réunion organisée par la CEPG à Gardanne le 22 octobre en liaison avec des organismes et associations varoises (Confédération paysanne, ATTAC, Verts, Chasseurs, Propriétaires forestiers ...), plusieurs associations du pays d'Aix (ADAVA, CAPP, Arc-Environnement, groupes d'Eguilles et de Rousset...) et d'Aubagne, ont adopté une position commune : « **Priorité à la desserte des territoires** », qui garde l'idée d'un nouvel axe ferroviaire ouest-est en région, mais privilégie sur toute liaison « Grande Vitesse » **l'aménagement**

d'une ligne classique passant par l'intérieur : Gardanne Trets Brignoles Fréjus et Antibes.

Cette position a été communiquée à RFF et au Ministère ... qui n'ont pas l'air d'en tenir compte si l'on en croit le communiqué du 6 décembre, s'appuyant sur « les grandes collectivités territoriales » pour préférer « la solution [du tracé] par les métropoles du sud » !!

3. L'actuel projet de modernisation de l'axe Marseille-Aix est-il urgent ?

Lorsque nous avons osé réclamer l'annulation et la reprise du projet, et tout simplement chaque fois que nous avons demandé l'étude de modifications, on nous a retorqué que nous retardions les réalisations au mépris des besoins des usagers...

En fait, alors que les travaux décidés en 2001 devaient commencer « en 2003-2004 », et permettre une mise en service fin 2006 (documents publics de 2002), les récentes réunions de l'automne 2005 ont donné lieu à l'annonce d'un **démarrage...fin 2006, et d'une fermeture de la ligne pendant 2 ans ! bref une mise en service en 2009 ??**

Dans ces conditions, qu'est-ce qui empêche l'apport d'améliorations ? par exemple, le transfert du « pôle d'échange » ou terminus intermédiaire de Saint-Antoine à Septèmes, dont les experts associatifs estiment qu'il est réalisable quasiment sans frais nouveaux, permettant aux automobilistes non-marseillais d'éviter d'entrer en ville ?

4. Les usagers sont-ils écoutés ?

L'une des initiatives dont s'enorgueillit la Région réside dans ses fameux « **comités de ligne** » censés permettre le dialogue régulier entre responsables politiques, techniques, syndicaux et utilisateurs d'un axe ferroviaire. C'est peut-être valable ailleurs en PACA, mais de Marseille à Aix (voire Pertuis), c'est une sinistre comédie : convocations ou annonces tardives ou erratiques (les inscrits sont oubliés...), absence physique ou verbale des élus qui se retranchent derrière les fonctionnaires, échange de demandes et de promesses sans aucun effet...



A quand une vraie « **démocratie participative** » ?

A noter l'article de La Provence 15 octobre 2005 : « La SNCF améliore ses résultats sur l'ensemble de la région » ; mais dans le tableau des trafics, on constate que sur 9 lignes citées...une seule est en déficit (-2%) du 1er semestre 2004 à celui de 2005 ; devinez laquelle ?