

n°19

Contact : Villarbernon
73140 St Michel de Maurienne
vamaurienne@yahoo.fr
vamaurienne.ovh

ÉDITO

ACTU

Vivre et Agir en Maurienne

C'est inouï les temps changent... Non seulement, tous nous avons remarqué le changement climatique mais d'autres changements sont d'actualité : technologiques et sociétaux. À travers ce nouveau numéro de VAM actu, notre association fait le tour des changements qui touchent notre vallée mais au delà, notre planète entière. La vallée de la Maurienne est un concentré de ce qui se passe ailleurs.

Le **changement climatique** impacte les domaines skiables avec la raréfaction de la neige tant dans son épaisseur que dans sa durée. Ce qui n'empêche pas les stations de continuer les investissements et les équipements (voir p 8).

Le **changement technologique** semble la panacée pour contrecarrer ce changement climatique. C'est. le fétichisme des infrastructures avec le Lyon Turin (voir p 2 et 3), la démesure avec la carrière de St Pancrace (voir p 6) ou encore le compteur Linky (voir p 7).

C'est aussi l'envahissement des vallées par les camions et leurs ÉMISSIONS DE POLLUTION.

Le **changement de société** se vit aussi par la contestation qui monte de plus en plus face à ces aberrations. La pollution atmosphérique envahit les vallées alpines et affecte la santé des habitants et des touristes venus respirer l'air « pur » des montagnes (voir p 5).

Nos élus s'indignent de ce phénomène mais agissent en sens contraire en ÉMISSION DE COLLUSION. Pourquoi accepter le doublement du tunnel routier du Fréjus et le projet inutile du tunnel Lyon-Turin ? Oui c'est inouï, comme le changement de nom pour les TGV en « inoui" qui coûtera des millions à la SNCF. Pourtant, la solution est déjà à notre portée avec l'utilisation, l'amélioration et l'optimisation de la ligne ferroviaire existante. Celle-ci a le mérite de pouvoir réaliser le transfert des poids lourds immédiatement (voir p 4 et VAM actu 18).

Vivre et Agir en Maurienne avec de nombreuses associations, donne une ÉMISSION DE SOLUTIONS. À Bussoleno, le 6 mai 2017, 15 000 manifestants, unis derrière 21 maires du Val de Suse et le 1er adjoint à la Mairie de Turin réclamaient l'arrêt de ce projet inutile et ruineux. D'autres citoyens se démènent et trouvent des mesures immédiates lors d'ateliers de savoirs partagés et présentent 10 propositions concrètes pour le transfert modal dès 2017 (voir p 4). Elles ont été présentées au Vice président de la Région Auvergne Rhône-Alpes, chargé des transports, Patrice Mignola. Avec le nouveau ministre de l'Écologie Nicolas Hulot, entendrons-nous enfin raison ?

ASSOCIATIONS AMIES



ADHÉSION 2017

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 : la privatisation du rail en marche !

Un aspect de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, ratifié par les parlementaires Français et Italiens en janvier 2017 a été peu commenté et pourtant il ouvre en grand la porte à la privatisation des infrastructures ferroviaires à construire et aussi à celle de la ligne existante.

En effet :

TELT : promoteur public responsable de la conception, réalisation et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière est en fait une société de droit privé dite Société par Actions Simplifiée (SAS). Elle **peut déléguer tout ou partie de ses missions à d'autres gestionnaires d'infrastructures des deux états selon l'article 6.2 de l'accord** :

6.2 Le Promoteur public a qualité de gestionnaire de l'infrastructure de la section transfrontalière au sens de la directive 2001/14/CE et pourra déléguer tout ou partie des missions qu'il assure en cette qualité, en concluant des accords avec d'autres gestionnaires d'infrastructures des deux Etats.

Dans l'hypothèse où le Promoteur public déciderait de procéder à une telle délégation dès la mise en service de l'ouvrage, cette décision devrait alors intervenir au moins deux ans avant ladite mise en service.

Selon l'article 24, l'accord prévoit aussi le transfert de la ligne historique à TELT. À plusieurs reprises l'appel à un partenaire privé pour financer et exploiter le Lyon-Turin est mentionné.

Dès novembre 1993, Louis Besson alors Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme évoque cette possibilité. Il rédige en février 2003 une note adressée à Jacques Chirac qualifiant le montage en **Partenariat Public Privé (PPP) « évidemment souhaitable »**.

Article 24 – Modification de la Convention du 29 janvier 1951

Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord, les Parties s'engagent à modifier la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, afin notamment d'établir les mesures d'accompagnement nécessaires pour garantir le développement du trafic fret sur le corridor Lyon-Turin et notamment pour transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus.

En février 2014 LTF publie un dossier de presse : « On parle des risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. Dans tous les cas étudiés, **les travaux d'équipement** (voies, caténaires, signalisation...) sont eux, **attribués à un partenaire privé chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat-Public-Privé** »

D'après RED dans un article de Reporterre (25/03/2017)



Les acteurs de la privatisation sont très présents dans le dossier du Lyon-Turin, le Président de TELT Monsieur du Mesnil est aussi le Président de l'IGD (Institut de la Gestion Déléguée) qui est une fondation d'entreprises (*) qui milite pour la délégation de services publics et des PPP. Monsieur H du Mesnil a à son « actif » quand il était Président de RFF, la conclusion du premier PPP pour la construction de la ligne LGV Le Mans-Rennes.

(*) Parmi les membres fondateurs de l'IGD : les majors du BTP Bouygues, Eiffage, Vinci, Spie Batignolles ...

LE TRANSFERT MODAL DU FRET SUR LA LIGNE EXISTANTE MAINTENANT !

Ceux qui n'en veulent pas :

Le Comité pour la liaison européenne **TRANSALPINE LYON-TURIN**

Ce lobby pro Lyon-Turin a tout fait pour dénigrer la ligne historique. Cette volonté était écrite noir sur blanc dans un rapport de la Transalpine dès juin 2006 donnant un avis sur l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine).

« *Vouloir poursuivre à tout prix l'AFA actuelle ou modifiée, en l'absence de perspective à long terme, pourrait laisser croire que la ligne historique peut encore rendre service de nombreuses années... et donner des arguments aux opposants de la vallée de Suse.* »

La **FNAUT** (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports)

Patrick Mignola Vice-Président de la Région Auvergne Rhône Alpes chargé des transports a sollicité les associations pour qu'elles lui fassent des propositions pour un transfert modal du fret sur le rail dès 2017

La FNAUT fervente pro Lyon-Turin écrit dans sa réponse à la Région le 13 Janvier 2017 « *Comme de nombreuses études menées par l'Etat l'ont démontré, il n'y a pas de solution à court terme, et la solution à long terme est bien connue, c'est la construction du dispositif Lyon-Turin et donc son engagement rapide ...* »

La FNAUT ignore ainsi délibérément les évaluations de SNCF réseau (ex RFF) figurant dans le dossier d'enquête publique de 2012 pour les accès français au tunnel de base du Lyon-Turin, d'une capacité de 16,5 MT/an soit 5 fois plus que le trafic fret qui passe actuellement sur la ligne existante.

La société **TELT** (Tunnel Euralpin Lyon-Turin)

Son Président **Hubert Du Mesnil** qui présidait RFF au moment de la rénovation et de la mise au gabarit GB1 de la ligne existante de 2005 à 2012, la critique lorsqu'il devient président de LTF/TELT. Contre toute évidence, il professa devant les députés en 2013 des contre-vérités grossières sur l'impossibilité de moderniser cette ligne. Les preuves sont sur la vidéo dont le lien est ci-après. :

<https://www.youtube.com/watch?v=Me9zAPYDG6Y>

Il est même cocasse et inquiétant de lire sous la plume de Louis Besson dans une lettre à JP. Richard du 26 novembre 2014 que ceux qui ont mis la ligne historique aux normes ont gaspillé de l'argent pour différer le Lyon-Turin ! Qui était le patron de RFF ayant réalisé cette mise aux normes pour 850 Millions ?

Ce n'était autre que... **Hubert Du Mesnil** : on croit rêver !



D'après un dessin de Cabu en 2004

L'ÉTAT qui viole les dispositions du Code des transports

Le Code des transports (art R1512-2) impose au Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (**FDPITMA**), dont Monsieur Michel Bouvard sénateur de la Savoie était administrateur jusqu'en 2016, d'affecter les dividendes des tunnels routiers à l'intermodalité route/rail dans le massif alpin.

Pourtant, les gouvernements successifs ont organisé le transfert des bénéfices du tunnel routier du Mont-Blanc réalisés grâce au passage des camions pour financer le tunnel routier du Fréjus. Ainsi ce sont environ 20 millions d'€ qui ont été détournés en 2015 au détriment du transfert modal du fret sur le rail. Donc on finance la pollution routière en Maurienne grâce aux dividendes de la pollution routière des marchandises en vallée de l'Arve.

Les sociétés **SFTRF** et **ATMB** (gestionnaires des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc)

Elles n'ont pas intérêt au transfert modal. Sans surprise le Président de SFTRF et ATMB François Drouin, remplacé début mai 2017 par Thierry Repentin, ancien ministre pro Lyon Turin, se félicite de la fragile tendance à la reprise du trafic PL observée depuis 2014 et de l'amélioration des comptes de ces sociétés (où **84% des péages encaissés proviennent des camions et bus**). Donc, le 2é tube du Fréjus a besoin d'une hausse du trafic de poids lourds en Maurienne pour se financer, ce qui va à l'encontre de la santé des habitants de plus en plus pollués.

Vivre et
Agir en Maurienne

10 PROPOSITIONS POUR UN REPORT MODAL IMMÉDIAT DES MARCHANDISES

De simples citoyens ont construit au sein d'ateliers de savoirs partagés un argumentaire pour apporter une alternative crédible au projet Lyon Turin. Vous pouvez retrouver l'intégralité de ces propositions sur les sites internet :

- ➔ lyonturin.eu
- ➔ vamaurienne.ovh

Proposition 1 : Passages à niveau

Engagement des travaux pour la disparition des passages à niveau sur la voie existante: plus de fluidité, moins de risques d'accident, plus d'efficacité.

Proposition 2 : Protection de la population et des espaces naturels

Améliorer la protection des riverains de la voie ferrée existante par la réduction des bruits à la source, par la pose d'écrans acoustiques et la couverture des voies. améliorer la protection du Lac du Bourget et des zones naturelles que longe la voie.

Proposition 3 : Interdiction des circulations poids lourds à vide

Interdiction de circulation dans les tunnels transfrontaliers des poids lourds de plus de 3T5 à vide ou avec une charge inférieure à 50% (masse - volume).

Proposition 4 : Banque de données ouverte

Organiser l'accès à toutes les données des transports routiers et ferroviaires dans le cadre d'une démarche de transparence, pour améliorer les services de report modal et diminuer le transport routier des marchandises.

Proposition N°5 : Trois zones de chargement

Trois zones de chargement/déchargement pour le transfert Route/Rail/Route : 1.) Ambérieu-en-Bugey, 2.) Portes les Valence, 3.) Saint-Quentin-Fallavier ou Port Edouard Herriot.

Proposition N°6 : Système d'informations, réservation, suivi

Développement d'un système d'informations, comprenant un site Internet de gestion du transport intermodal.

Proposition N°7 : Interdiction des poids lourds de plus de 4 mètres

Interdiction des véhicules de plus de 4 mètres de hauteur aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc.

Proposition N°8 : Trois solutions intermodales basées sur l'existant

Mise en place de solutions route/rail, sans infrastructure lourde, avec des matériels roulants existants et standards :

- Généralisation des conteneurs sur wagons plats ou wagons "kangourou"
- Mise en place d'un service de levage/chargement de remorques à pinces sur wagons pocket
- Mise en service d'une offre de route roulante

Proposition N°9 : Financement de l'intermodalité

Versement par le FDPITMA des dividendes provenant du tunnel du Mont-Blanc pour l'intermodalité route/rail dans les vallées alpines.

Aides financières aux opérateurs ferroviaires et aux transporteurs routiers pour l'adaptation des matériel intermodaux sous condition de l'utilisation effective des services ferroviaires.

Proposition N°10 : Surveillance, Améliorations, Information

Création d'un organe de surveillance et de prescription de l'intermodalité dans les Alpes

RÉFLEXION

Le pire ne sera évité que si les "terriens" (ceux qui savent qu'ils appartiennent à la Terre) l'emportent par leurs luttes et par le droit sur les " modernes " (ceux qui croient que la Terre leur appartient)

Viveiros de Castro

BRÈVES

Poussières et pollution pour tous :

- Transport actuel de sable venant de la carrière du Barrault près de Chapareillan pour la construction des vousoirs en béton.
- Transport actuel de gravats depuis la descenderie de St Martin la Porte par camions vers St Julien Montdenis.
- Projet d'extension de la carrière de gypse de St Félix
- Réouverture de la carrière de calcaire de Calypso à St Martin la Porte soit plus de 50 camions par jour vers Chambéry et Albertville
- Arrivée de gravats depuis St Martin vers le Bourget pour construire la future plateforme du chantier Lyon Turin avec une rotation de 90 camions par jour traversant Modane.

Voilà l'écologie promise par ceux qui veulent le tunnel Lyon Turin.

LA QUALITÉ DE L'AIR EN MAURIENNE

Il existe un **consensus scientifique international** pour affirmer que la pollution a des effets sur la santé des populations : personne ne peut plus le nier ! L'OMS déclare les **particules** issues du **diesel** et la pollution atmosphérique comme **cancérogène certain**.

Il n'y a pas de seuil en dessous duquel ces polluants seraient sans effet : ils agissent même à des taux très faibles.

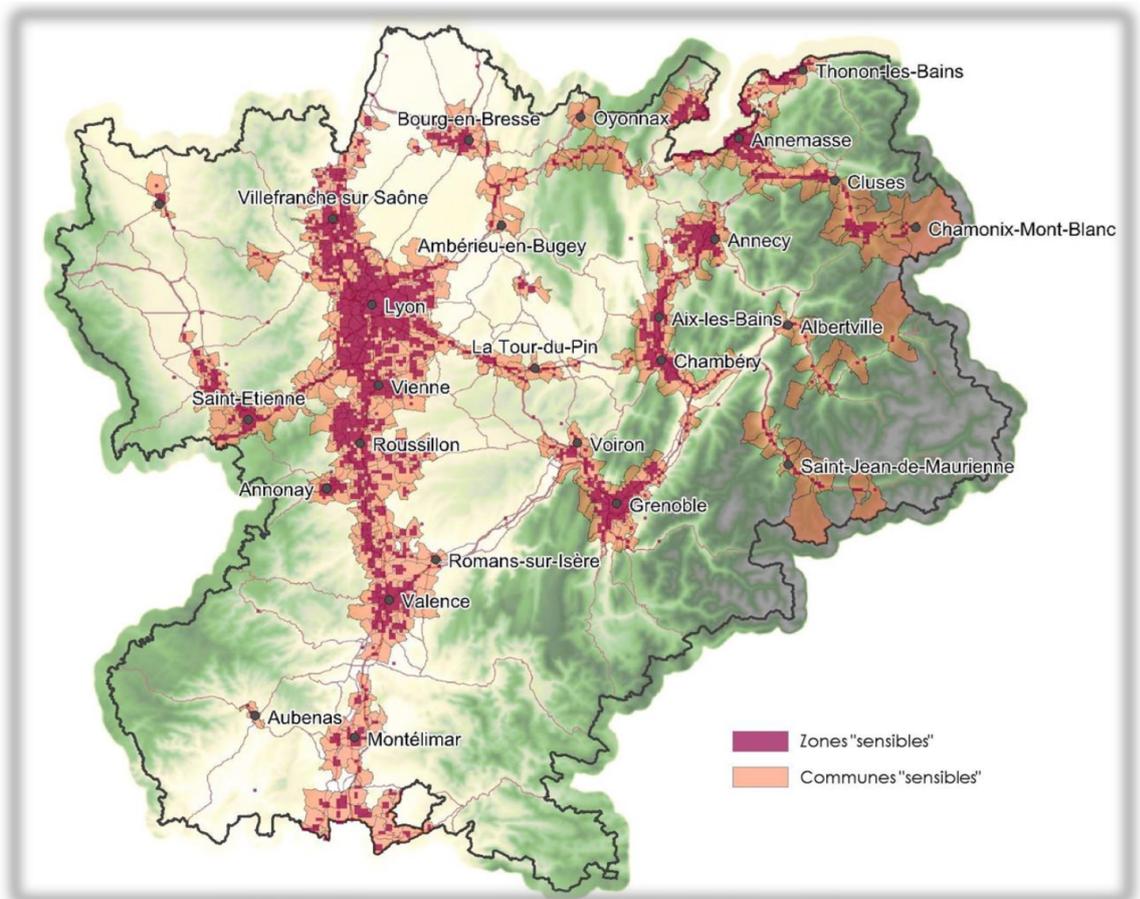
Il y a aussi « un effet cocktail ». L'interaction entre les différents polluants conduit à une démultiplication de leurs impacts. Si les pics de pollution qui ont perduré en décembre et janvier dernier, en particulier dans les vallées alpines, ont provoqué des effets à court terme sur la santé, c'est la pollution de fond permanente, qui a les conséquences sanitaires les plus graves.

En Maurienne, il existe deux capteurs de pollution atmosphérique installés par Air Rhône Alpes Auvergne (air-rhonealpes.fr).

- Un à Saint Jean près du lycée Paul Héroult (doute sur la pertinence de l'emplacement de ce capteur)

- Un à Saint Julien sur l'aire de l'autoroute A43.

Les valeurs mesurées sont : les PM 10, le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), et l'ozone (O₃).



▶ **Les PM 2,5 ne sont pas mesurées** (ce sont pourtant les particules les plus dangereuses pour la santé).

▶ **2 capteurs sont insuffisants pour la vallée**

▶ **Plusieurs facteurs sont susceptibles d'aggraver la pollution en Maurienne :**

- La décision de l'ouverture du **2^{ème} tube du tunnel du Fréjus** à la circulation en 2021 autorisera une augmentation du trafic jusqu'à 1 050 000 poids lourds par an, soit une hausse de 48 % par rapport à l'année 2016.

- Le **projet Lyon-Turin** générera poussières et circulations incessantes de camions comme c'est déjà le cas sur le chantier préliminaire de St Martin la Porte et bientôt à Modane, ainsi que des réouvertures de carrières, ceci pendant au moins 15 ans !

- Les **solutions** que nous préconisons sont à la fois **individuelles, collectives, et politiques**. Il faut agir sur tous les leviers ! Il faut s'informer, en parler, et se faire entendre des élus.

Vivre et Agir en Maurienne 

MOTEURS EN LIBERTÉ NATURE EN DANGER

Les projecteurs braqués sur la COP 21 et les effets tangibles du dérèglement climatique laissent à penser que seraient encouragés les comportements vertueux.

À l'inverse, justifiés par un **intérêt économique à courte vue**, les rassemblements d'engins motorisés tous terrains fortement médiatisés attirent des **véhicules surpuissants, bruyants, énergivores, polluants** dans un milieu

symbole de silence et d'air pur.

Par ailleurs, ces territoires d'altitude souffrent déjà des chaos climatiques, affectés par le **manque de neige**, la diminution de la ressource en eau, la **fonte des glaciers**, la montagne subissant un **réchauffement deux fois plus rapide** que le reste du pays.

Suite à une **action intense des associations**, des manifestations emblématiques telles la Transvalquad à Valloire ou la Croisière blanche dans les Hautes Alpes n'avaient pas été reconduites ces dernières années.

Mieux cadrée, l'annuelle foire du Tout terrain à Valloire avait notablement réduit son parcours de randonnées motorisées jusqu'en 2015.

Las, à la veille de l'édition 2016, nous avons découvert une multiplication extrêmement importante des sites parcourus sur des voies non ouvertes à la circulation publique.

Alertés par nos soins, les services de la préfecture ont rappelé la loi à toutes les mairies de Savoie par l'envoi d'une circulaire relative à l'organisation des randonnées motorisées.

Gageons que cette année encore les organisateurs tenteront le forcing nous obligeant à préparer la contre offensive.



Au début de l'année 2016 l'exploitant de la carrière de gypse de Saint-Jean-de-Maurienne / Saint- Pancrace contacte les propriétaires fonciers afin d'acquérir les terrains en amont de la zone en cours d'exploitation. Ceci sans avoir en aucune manière prévenu la municipalité d'un projet d'extension, alors que jusque là les rapports entre l'exploitant et la municipalité étaient cordiaux.

LE GYPSE DOIT-IL FAIRE CARRIÈRE ?

Les inquiétudes que soulève la perspective d'une extension de la carrière sont réelles. Les terrains convoités s'étagent depuis le hameau des Côtes (1150 m) jusqu'au hameau des Colonnes (1300 m). Si l'exploitant veut faire valoir des arguments économiques, il ne doit pas pour autant ignorer les répercussions néfastes pour la population locale, l'impact environnemental et ses répercussions sur l'activité touristique. Maintenant que les friches industrielles du fond de vallée ont pratiquement toutes disparu un groupe industriel veut augmenter la surface d'exploitation à ciel ouvert et à flanc de montagne d'une carrière de gypse sur la route d'accès au domaine des Sybelles, aux grands cols des Alpes et face au site remarquable des Aiguilles d'Arves. Cette vilaine plaie que représente actuellement la carrière, fort disgracieuse dans le paysage local ne doit pas s'étendre.

À la suite d'une réunion publique, un collectif « ENSEMBLE POUR PRÉSERVER LE VERSANT DES CÔTES » s'est constitué afin de s'opposer à ce projet (aujourd'hui une centaine de membres adhérents). Il s'est rapproché de l'association VIVRE ET AGIR EN MAURIENNE dont il est adhérent et à ce titre participe à la Commission Locale d'Information et de Suivi.

Une étude des différents comptes-rendus remis par l'exploitant a permis de mettre en évidence les incohérences entre les documents rédigés et la réalité sur le terrain. Nous nous attachons à contrôler et vérifier le respect des engagements pris par le carrier tant en ce qui concerne le programme d'extraction que la remise en état progressive du site.



La réaction conjointe de la municipalité de Saint-Pancrace et du collectif a contraint l'exploitant de la carrière à suspendre sa campagne de prospection foncière. Ce dernier a une vision à long terme et cherche à avoir la maîtrise foncière pour une extension future du site. Ce coup d'arrêt n'est que le début d'une action qui va s'inscrire dans la durée. Nous devons rester mobilisés pour réagir à toute nouvelle tentative de prospection foncière et pour suivre et contrôler la remise en état du versant.

ENEDIS filiale d'ERDF planifie le remplacement des anciens compteurs d'électricité par des compteurs connectés, dits intelligents qui rayonneront par Courant Porteur en Ligne avec injections de radiofréquences dans TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE des maisons, appartements, commerces, transformant chaque appareil et câble électrique en antennes-relais. Des répéteurs seront également implantés dans chaque quartier. 125000 antennes relais supplémentaires sont prévues... On ne nous dit pas tout !!!!!!!!!!!!!

LINKY ENNEMI PUBLIC

Le **déploiement accéléré** de ces compteurs, **sans consultation** préalable du public, a fait naître des craintes importantes dans la population notamment en ce qui concerne **l'impact sur la santé publique**, et le **respect de la vie privée** des personnes consacré par l'art. 12 de la déclaration universelle des droits de l'homme et d'autres textes de la convention européenne ainsi que par la CNIL.

De nombreux dysfonctionnements ont été relevés à cause des RADIOFRÉQUENCES injectées dans les circuits électriques. Incendies, pannes (téléviseurs, ordinateurs, matériel professionnel chez les commerçants, artisans etc... Le responsable de communication de chez ENEDIS a d'ailleurs reconnu publiquement le 16 janvier 2016 sur RMC que des incendies ont été provoqués suite à l'installation du compteur LINKY.

Quant aux **ondes électromagnétiques**, là aussi, MME GOUSSARD, responsable de communication chez ENEDIS a reconnu publiquement le 6 octobre 2016 que des personnes ne pouvaient plus rentrer dans leur logement en raison des symptômes d'électrosensibilité, maladie à part entière reconnue par le corps médical dont le professeur BÉLPOUME cancérologue.



Ces compteurs générateurs d'ondes ont été refusés par l'Allemagne, la Belgique, l'Autriche. Au CANADA, en CALIFORNIE, ils sont en cours de désinstallation suite aux nombreux incendies et scandales sanitaires. **Il est honteux qu'en France, l'installation se poursuive malgré les nombreux désagréments causés après leur pose.**

Une information de l'Association Robin des Toits précise « il s'agit de milliers de pulses émis dans la

journée, **fréquences préjudiciables pour la santé** car bioactives. La toxicité de ces nouveaux compteurs est émise 24H/24 à proximité du corps humain. Les témoignages en ligne abondent. Certaines attaques sur la santé sont irrémédiables comme la rupture des séquences d'ADN. Ces effets nocifs sur la santé surtout chez les enfants, reconnus par les scientifiques, les experts, les médecins indépendants sont occultés dans les débats publics, car les **élus locaux, le public, les politiciens ne sont pas informés**. Ce n'est pas tout, en matière de vie privée, ces appareils sont très bavards : De nombreuses infractions ont été relevées par la CNIL et la Ligue des Droits de l'Homme.

Selon les déclarations de NAVOTI, les compteurs communicants échangent en effet des données automatiquement avec un centre de contrôle. Ce compteur va capter et stocker sans intervention humaine, les données de la consommation et les envoyer au fournisseur par le biais d'une infrastructure technique (grille communicante) telles des toiles d'araignées, donc **de nombreux acteurs et fournisseurs pourront se brancher sur cette grille en se servant de toutes les données personnelles collectées !!!!** Le transfert se fera par ondes GSM(GPRS/3G) et génèrera une pollution électromagnétique supplémentaire.

La facturation augmente de manière incompréhensible pour l'abonné. Les ampoules passeront de basse à haute consommation. À ce jour, 320 communes dont Villarodin Bourget (73) ont pris leurs responsabilités en délibérant contre ce projet.

DES AMÉNAGEMENTS CONTRE NATURE

Les 2 aménagements détaillés ci-dessous appartiennent à la série de projets destinés à échapper au SCOT (Schéma de COhérence Territorial) et à une réflexion dans le temps et dans l'espace sur l'avenir de la Maurienne.

VALMEINIER : SECTEUR DE LA SANDONIERE

Le 14 septembre 2015, le Conseil municipal de Valmeinier a décidé de déposer un dossier de demande d'avis de la Commission UTN pour la construction d'un télésiège débrayable d' 1,4 km entre 2260 m et 2740m d'altitude pour un montant de travaux de 8 860 000 €.

Les arguments : pérennité de l'activité hivernale en gagnant de l'altitude et conservation d'un bon positionnement de la station avec une diversification accrue de l'offre de pistes pour la clientèle nationale et étrangère.

L'avis favorable du Comité UTN est intervenu **le 27 avril 2016**. 3 associations (FRAPNA Savoie, Vivre et Agir en Maurienne et Valloire Nature et Avenir) ont décidé de déposer une plainte au Tribunal Administratif le 19 octobre 2016.

Les arguments développés par les associations sont :

Artificialisation du site. Etude d'impact lacunaire au niveau floristique, faunistique et environnemental. L'équipement projeté donne accès gravitairement à un domaine beaucoup plus large (100 ha). Accès à une zone avalancheuse et au site classé du Mont Thabor. Aucun élément sur les conditions de l'équilibre économique du projet.

Depuis une étude d'impact plus complète a été produite à l'Autorité Environnementale (270 pages). qui a émis un avis **le 28 avril 2017** avec beaucoup de remarques concernant la prise en compte de l'environnement (les habitats naturels, l'eau potable, le paysage etc....)

Cette étude devra faire l'objet de compléments pour la mise à l'enquête publique qui se déroulera **du 12 Juin 2017 au 13 juillet 2017 en Mairie de Valmeinier**.

PROJET UTN ALBIEZ – LES KARELLIS

Commune très endettée, Albiez-Montrond n'envisage sa survie qu'à travers le prisme de l'aménagement en remontées mécaniques.

Le projet, situé sur le secteur du Plan des Côtes, est une opération coûteuse et destructrice qui ne présente que peu d'intérêt pour le ski de piste du fait de la présence de risques naturels importants (fort risque d'avalanche, chute de pierres, de blocs, vastes mouvements de terrains qui rendraient la construction d'une retenue collinaire délicate et la stabilité des pylônes aléatoire).

En revanche, les enjeux patrimoniaux, pastoraux et écologiques sont très importants. A l'heure où la ressource en eau devient un problème majeur, ce projet détruit des zones humides, dégrade des torrents et des pelouses alpines. En phase de chantier, il y a un risque important de pollutions des sols et des eaux.

Située au pied des prestigieuses Aiguilles d'Arve, la Commune d'Albiez-Montrond pourrait tirer parti de son exceptionnel domaine naturel pour diversifier son offre touristique avec l'hiver, ski de fond, randonnées, raquettes etc..., et en toutes saisons, balades, activité agricole et vente à la ferme, découverte de la flore et de la faune sauvages....

