

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi **27 avril 2018**

ST MICHEL DE Mne 20h
Mairie

Chaque printemps, la renaissance est au rendez vous, pourtant l'hiver fait son bilan. Les dommages perpétrés contre l'environnement sont désormais répertoriés, documentés et prouvés. Depuis « Le printemps silencieux » de Rachel Carson en 1962, il semble que nous n'ayons guère progressé.

Au contraire, les choses n'ont cessé

d'empirer. S'il est admis que le climat se dérègle et que l'espèce humaine en est le moteur, il reste que la dégradation de la biodiversité est encore oubliée et niée. De récentes études montrent clairement la diminution du quart voire du tiers de nombreuses espèces d'oiseaux.

Dans ce nouveau numéro, nous nous alarmons une fois de plus des atteintes forcenées à l'environnement en Maurienne. Il semble que cela soit une course au pire. Les stations de ski veulent aller toujours plus haut avec toujours plus de pistes et de canons à neige (p.4). Le lobby des BTP réclame toujours de grands travaux souvent inutiles comme le Lyon Turin (p.2, 3, 8), alors que les besoins du quotidien sont sacrifiés avec la fermeture programmée des gares, par exemple.

La mise en avant des emplois justifie-t-elle toutes ces dégradations dont nous devenons les victimes ? La pollution atmosphérique devient un enjeu crucial de santé et pourtant nous tardons à utiliser le rail avec la ligne existante, pour une attente hypothétique depuis 27 ans du Lyon Turin. La promotion de loisirs motorisés comme à Valloire va à l'encontre de la préservation de milieux montagnards fragiles (p.6). La vallée est envahie de gravats à St Julien Montdenis, à St Martin-la-Porte, à Modane, à Villarodin Bourget. Et l'idée de réouvrir des carrières (p.5) fait de la vallée un vaste chantier, destructeur des paysages, ressource et richesse essentielles pour un tourisme des quatre saisons.

Nous sommes en train de tuer la poule aux oeufs d'or. Face au clientélisme qui achète le silence ou l'approbation, Vivre et Agir en Maurienne s'oppose certes mais surtout propose des solutions alternatives. Il est temps de passer de « l'emploi ou la vie » à « l'emploi et la vie ».

« À force de sacrifier l'essentiel pour les urgences, on finit par oublier l'urgence de l'essentiel. »

Edgar Morin 2017

ASSOCIATIONS AMIES



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT



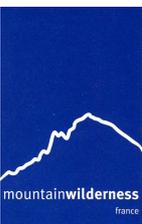
FRAPNA



CIPRA VIVRE DANS LES ALPES



moulin



mountainwilderness france



www.no-tav.org



inspire DE L'AIR PUR AU PAYS DU MONT-BLANC



Les Amis de la Terre

SAVOIE 73



ADHÉSION 2018

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 : ... €

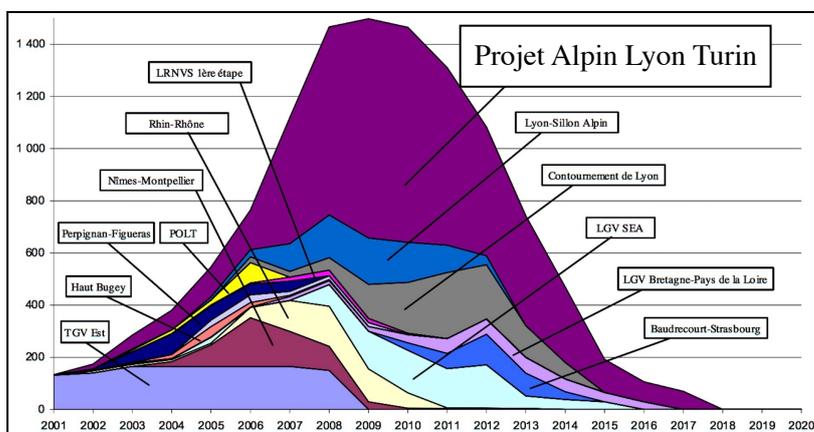
(66% DE VOS COTISATIONS DÉDUCTIBLES DE VOTRE REVENU IMPOSABLE)

LYON-TURIN : Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures

Mis en place par Elisabeth Borne, ministre des transports, en septembre 2017, le conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, a pour mission de proposer les choix d'investissements des infrastructures de transport pour les 20 années à venir en priorisant les projets. Il a rendu son rapport le 1^{er} février 2018 :

S'il ne statue pas sur la section transfrontalière du Lyon-Turin hors de son champ de compétences, il considère, s'agissant des accès au tunnel de base Lyon-Turin projetées entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne, que « **la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables.** » et que « **Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038** ». Autant dire aux calendes grecques ! Nous considérons donc que si les évaluations socio-économiques sont à ce stade clairement défavorables pour les accès, elles le sont aussi pour la réalisation du tunnel de base.

Il recommande en revanche « **l'amélioration de la ligne Dijon-Modane, pour un coût estimé aujourd'hui à 700 millions d'€, dont la réalisation peut être largement étalée dans le temps. Cette amélioration permettra d'apporter, pour le moins, une première réponse à la problématique du contournement ferroviaire lyonnais pour les trafics nord-ouest/sud-est tout en soulageant le nœud lyonnais ...** ». C'est exactement ce que nous demandons depuis longtemps : l'utilisation de la ligne existante !



Ce rapport reprend les précédents rapports de la Cour des Comptes (2012 - 2016) et du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1998 - 2003) qui montrent et dénoncent le coût exorbitant du Lyon Turin, qui diminuera ou asséchera le financement de toutes les autres infrastructures en France, ainsi que le souligne le scénario des financements des projets ferrés ci contre.

LYON-TURIN : Rififi au conseil communautaire du Grand Chambéry

Le 6 juillet 2017, une pause dans le projet Lyon Turin, est annoncée par Mme Borne, ministre des Transports. Le doute s'est installé sur la faisabilité du projet. En décembre 2017, les élus de l'agglomération chambérienne se sont « écharpés » à propos d'une délibération adoptée sur les accès au tunnel de base du Lyon-Turin. Pour certains, il faut privilégier le tunnel sous Chartreuse pour faire passer le fret, alors que pour d'autres, le tunnel sous le massif de l'Épine pour la future desserte TGV de Chambéry est prioritaire conformément au phasage de la DUP de 2013. Cela dénote l'absence d'un fort consensus au sein des élus et le peu de maturité du projet.

Le conseil d'orientation des infrastructures les a mis d'accord en préconisant le renforcement de la ligne existante Dijon- Modane et en repoussant les accès au tunnel de base après 2038.



LYON-TURIN : Le gouvernement italien donne raison aux NO TAV

Dans un document publié en novembre 2017 par la Présidence du Conseil des Ministres italien, émanant de l'Observatoire de la Connexion Ferroviaire Lyon-Turin, le gouvernement italien vient de reconnaître que « **beaucoup des prévisions officielles de l'Union Européenne [quant à ce projet] ont été démenties par les faits** ». Et que « toute personne de bon sens ne peut s'étonner de cela ». Il donne ainsi raison aux opposants à ce projet ruineux autant qu'inutile et dévastateur pour l'environnement. Mais les promoteurs du projet et leurs soutiens, sont-elles des personnes de bon sens ? Tiendront-elles compte de l'avertissement donné par la faillite de la liaison Perpignan-Figueras, pourtant premier maillon du corridor européen méditerranéen, moins de 5 ans après sa mise en service, suite à des prévisions de trafic totalement erronées (seulement 8% de la prévision réalisée pour le fret et 15% pour le transport voyageur) ?

ÊTRE LE GRAIN DE SABLE DANS LA MACHINE INFERNALE

Recours contre la prorogation de la DUP du tunnel de base

Par décret du 06 décembre 2017 le Premier Ministre a signé la prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du 18 décembre 2007 concernant la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre St Jean de Maurienne et la frontière franco-italienne.

Trois recours ont été déposés à l'encontre de cette décision, le 7 février 2018 : l'un à titre contentieux auprès du Conseil d'Etat, et deux à titre gracieux auprès du Premier Ministre. Les requérants sont les associations

Vivre et Agir en Maurienne, Les Amis de la Terre, ainsi que de simples citoyens

Selon les requérants, des modifications substantielles du projet depuis 2007 imposent une nouvelle enquête d'utilité publique.

Les principaux moyens mis en avant pour faire annuler la prorogation sont les suivants :

- **Absence de financement 10 ans après la DUP** : le 4 décembre 2017 la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), informée par la Ministre des transports, confirme qu'il n'existe pas de documents d'engagements financiers de l'État pour les travaux définitifs de la section transfrontalière.

- **Des modifications substantielles de la section transfrontalière entraînant** : une augmentation du coût des travaux passant de 7,6 milliards d'€ à 10 milliards d'€ aujourd'hui, dégradant les ratios socio-économiques en dessous du seuil de rentabilité interne fixée par l'Etat. Par ailleurs, la répartition des coûts entre la France et l'Italie a évolué défavorablement pour la France passant de 37 % dans l'accord du 29 janvier 2001 à 42 % dans l'accord du 30 janvier 2012.

- **Un engagement accru de la France vis-à-vis de l'Italie**, non soumis à la population, par extension de la partie commune franco-italienne aux tunnels sous les massifs de Belledonne et du Glandon dans l'accord du 30 janvier 2012.

- **Des prévisions de trafics erronées** : le total réel du fret transporté en 2017 dans les Alpes du Nord représentent seulement 42 % de la prévision présentée dans le dossier d'Enquête d'Utilité Publique de 2006, soit une erreur d'évaluation de 58 % !

- **L'alternative d'utiliser la ligne ferroviaire existante n'a pas été étudiée** : Rénovée et mise au gabarit européen GB1 en 2012, il est démontré que sa capacité est d'environ 120 trains de fret par jour dans les deux sens confondus, répondant donc largement aux besoins actuels et futurs.

- **Pour le service voyageur des gains de temps de parcours surévalués** : Avec l'abandon de la ligne spécifique à grande vitesse de l'Est Lyonnais en 2013 remplacée par une ligne mixte fret /voyageur, SNCF réseau reconnaît que le gain est en réalité de moins de 1h30 contre 3 heures annoncées sur le trajet Paris-Milan en 2006.

- **L'impact négatif sur les dessertes locales n'est pas pris en compte dans les calculs socio-économique de l'opération** : Les populations de la région de Modane seront privées de desserte TGV directe, déportées de 30 km à St Jean de Maurienne, idem pour les populations de Briançon privées de la desserte TGV directe via la gare de Oulx, déportée à Suse.



D'après un dessin de Cabu en 2004

Appel aux dons pour financer les recours

Les dons sont à adresser à Vivre et Agir en Maurienne

Villarbernon 73 140 St Michel de Maurienne courriel : vamaurienne@yahoo.fr

Les chèques sont à libeller à l'ordre de Vivre et Agir en Maurienne

NB : Les dons sont déductibles à 66% de vos revenus imposables

L'AVENIR INCERTAIN DU SKI

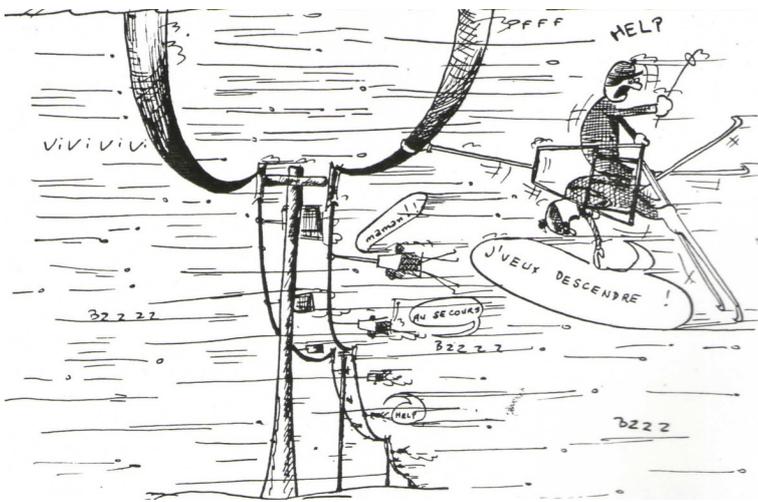
Pour rappel, les associations de défense de l'environnement (FRAPNA, Vivre et Agir en Maurienne, Valloire Nature et Avenir) ont déposé plainte contre l'avis favorable de création d'une Unité Touristique Nouvelle et contre les arrêtés d'autorisation de construction du Télésiège de la Sandonière à Valmeinier et d'aménagement des pistes desservies.

Il semblerait que les plaintes en cours auraient eu pour effet de convaincre la SEMVAL de reporter la suite des travaux en 2019 voire au-delà. Une première victoire ou un chiffon rouge agité pour tromper notre vigilance ? Cette nouvelle remontée mécanique étend le domaine skiable en direction de la Pointe de la Sandonière, le rapproche du Col des

Marches et plus largement du Site Classé du Mont Thabor.

Alors que le domaine skiable Galibier-Thabor (Valloire-Valmeinier) avec ses 150 km de pistes et ses 39 remontées mécaniques est très loin d'être saturé, il est prévu d'étendre le domaine au détriment de l'amélioration et de la modernisation de la liaison avec Valloire.

L'argument choc est d'**aller chercher la neige plus haut** et de pouvoir communiquer sur une altitude d'arrivée des remontées mécaniques voisine de 2800 m. Cependant, au regard de la disparition rapide des glaciers de Haute Maurienne, nous nous rendons compte que le changement climatique ne permettra pas forcément, à terme, un enneigement correct à 2740 m d'altitude (arrivée du futur Télésiège). Cette nouvelle remontée mécanique se situant, de plus, **dans une zone très ventée**.



Cet hiver, l'enneigement est très important mais les recettes seront-elles au rendez-vous ? Des **périodes de vent fort et de mauvais temps** n'ont certainement pas permis aux skieurs de profiter pleinement du domaine skiable. Le nombre de journées skieurs ne cesse de baisser, est-il donc nécessaire de continuer la fuite en avant ?

Autrefois, au moins, les gestionnaires des domaines skiables attendaient la saturation pour construire de nouvelles remontées mécaniques et réclamer de nouveaux lits pour les amortir. Maintenant, c'est l'anticipation qui prévaut. Nous construisons de nouvelles remontées pour pouvoir remplir les lits existants et nous construisons de nouveaux lits au prétexte que les lits existants ne correspondent plus à la clientèle, au risque de création de friches touristiques.

Le **Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT)** Maurienne en cours d'élaboration avait émis (sur avis des services de l'Etat et l'insistance du Conseil Local de Développement) le vœu pieux d'**améliorer l'existant** aussi bien en terme d'équipement du domaine skiable qu'en terme de remise aux normes des bâtiments, de diversifier l'offre des stations (pour le moment exclusivement basée sur la neige et le ski), d'allonger les saisons au printemps et à l'automne et de mieux coordonner le tourisme de vallée avec celui de la montagne, de remettre en avant la découverte de la nature au lieu de continuer à bétonner.

Or, il s'avère que, sans attendre l'aboutissement du ScoT, **plusieurs stations déposent des dossiers UTN** pour construire de nouveaux lits : Saint Sorlin d'Arves, Bonneval sur Arc (1200 lits au Vallonnet), qui rêve toujours de sa liaison avec Val d'Isère... Mais encore, Aussois prévoit 1600 lits au PLU, Valloire veut accueillir un Club Méd et nous apprenons que Valmeinier demande l'inscription dans le ScoT, non seulement de l'aménagement du Grand Fourchon mais aussi du vieux projet de La Croix du Sud (Valloire, Valmeinier, Val Fréjus par Orelle).

Jusqu'où irons-nous ?

Il faut encore savoir que ces aménagements sont **incapables de s'équilibrer seuls**. Outre l'implication forte des communes dans le lancement des stations et de leur promotion (à grand renfort de subventions aux Offices de Tourisme), la construction des résidences de tourisme n'a pu se faire qu'avec **l'aide des pouvoirs publics** sous forme d'avoir fiscaux conséquents qui ont eu pour effet de créer de nombreux lits froids, une fois la période de dégrèvement terminée.

D'autre part, **la Région Auvergne Rhône-Alpes s'est mise à subventionner très largement les équipements d'enneigement artificiel**. Ainsi le contribuable, même s'il est contre, se voit contraint de participer au bétonnage de nos montagnes. Pour remplir ces lits et faire fonctionner ces remontées mécaniques, nous allons chercher les clients de plus en plus loin (y-compris en Chine) car la clientèle locale se désintéresse du ski du fait en grande partie des prix très élevés. Cela crée encore une autre forme de pollution et de discrimination.

En conclusion, il faut continuer à lutter, non pour détruire l'existant (encore que...), mais pour arrêter cette course effrénée : toujours plus loin, toujours plus haut, toujours plus fort.

CONTRE LA RÉOUVERTURE DE LA CARRIÈRE DE CALYPSO

En novembre 2015, le conseil municipal autorise Monsieur le Maire de ST MARTIN LA PORTE à signer un contrat de foretage avec la Société Granulats VICAT, par lequel la Commune cède à cette Société le droit d'exploiter la parcelle communale E 2803, lieu dit « le Clou », condition indispensable pour réaliser son dossier de demande de réouverture de la carrière, fermée depuis 2011.

En décembre 2016, lors d'une séance du conseil municipal, la Société VICAT vient présenter son projet. Il est prévu d'extraire 11,5 millions de tonnes de matériaux sur 30 ans, soit 4 fois plus que le volume exploité depuis l'origine de la carrière...

Pour s'opposer à ce projet désastreux, qui viendrait empirer les nuisances actuelles (Lyon – Turin, carrière de St Félix, Héliport, station d'épuration, autoroute, dépôts importants d'inertes...), en terme de poussières, nuisances sonores, visuelles et d'augmentation du trafic poids lourds, un groupe d'habitants s'est constitué en Collectif, pour alerter et faire réagir la population.

ACTIONS MENÉES

- mise en place de pancartes et banderoles
- pétition manuscrite ayant recueilli 421 signatures dans le village
- pétition en ligne, sur le site change.org qui obtient à ce jour 691 soutiens
- article dans le journal « La Maurienne » ; quant au Dauphiné Libéré, il a refusé de passer l'article
- rencontres avec le Président de la Communauté de Communes Maurienne Galibier, le Président du SPM et le Sous Préfet
- courriers aux Maires de la Vallée
- participation au Forum des Associations. Suite au courrier envoyé par le Collectif, le conseil municipal s'est prononcé contre ce projet à l'unanimité moins 3 abstentions, le 30 juin 2017.

Contrairement à ce qui avait été présenté par VICAT, le Sous-Préfet nous a informé que les matériaux étaient prioritairement destinés aux bassins Chambérien, Albertvillois voire Grenoblois, et non pas au Lyon – Turin qui doit s'auto-alimenter.

D'autre part, il avait été annoncé une extraction annuelle de 500 000 tonnes maximum après les 5 premières années d'exploitation ; or, dans le dossier déposé à la Préfecture, VICAT annonce 800 000 tonnes par an, avec la création d'une nouvelle bande transporteuse trans- vallée pour alimenter le chantier du Lyon-Turin !!!???

VICAT demande également à exploiter une importante zone de stockage provisoire de matériaux , de produits minéraux et de déchets non dangereux inertes, sur 2 à 3 ha.

Le 3 août 2017, lors du conseil municipal, il est fait lecture du rejet du dossier de VICAT par la DREAL. Le dossier étant incomplet, VICAT doit en présenter un nouveau.

Le Collectif va solliciter une audience auprès de la DREAL (service instructeur pour la Préfecture) afin de faire le point sur le dossier et de présenter ses inquiétudes.

Compte tenu des antécédents lors des exploitations précédentes et du non respect des engagements des carriers, il faut se mobiliser pour obtenir la fermeture définitive de ce site et préserver notre environnement, notre santé et notre cadre de vie déjà lourdement impactés.

POUR NOTRE COMMUNE QUI FAIT DES EFFORTS ACTUELLEMENT POUR EMBELLIR NOTRE CADRE DE VIE, POUR NOUS, POUR NOS ENFANTS... TROP C'EST TROP

Collectif des habitants de St Martin la Porte contre la réouverture de la carrière de Calypso



TOUT TERRAIN : LA FORCE PRIME SUR LE DROIT

Le droit est le moyen légitime de faire respecter les intérêts communs et les intérêts individuels. À Valloire du 24 au 28 août 2017, s'est déroulée la « foire du tout terrain ». L'organisateur Jacques Besse (JB Organisation) proposait des « excursions » aux passionnés de 4x4. Vivre et Agir en Maurienne a posté des membres de son association sur les parcours interdits pour vérifier que les choses se passeraient comme prévues lors de la réunion de préparation avec le Sous préfet.

Or, au mépris des règles et de ses engagements, JBO a conduit des convois tout-terrains sur des chemins interdits à la circulation des véhicules à moteurs. Au mépris de la propriété privée, alors que les propriétaires de parcelles traversées s'étaient opposés, les 4x4 sont passés. Les arguments avancés par les organisateurs sont les suivants :

« Ce ne sont que quelques 4x4 »

Notre réponse : chaque convoi comportait de 7 à 15 4x4, ce qui provoque une gêne non négligeable. Mais c'est la répétition et la multiplication des faits qui génèrent les nuisances. La somme de ces consommations de carburants issus d'énergie fossile pour des activités de loisirs est une des causes de l'augmentation des nuisances locales mais aussi du changement climatique mondial.

« Ce ne sont que 5 jours dans l'année »

Notre réponse : même réponse que précédemment, c'est 5 jours ici mais d'autres manifestations et utilisations ont lieu partout et chaque jour. C'est qui plus est, un consternant appel par le mauvais exemple, au non-respect des réglementations en vigueur. Il est regrettable de confondre consommation et gaspillage.

« Ça ne pollue pas »

Notre réponse : aux vues des différents scandales des constructeurs automobiles qui ont sciemment falsifié les mesures de pollution de leurs véhicules, en particulier diesel, il est plus qu'inopportun de mettre en avant cet aspect. Un véhicule 4x4



plus lourd et avec une motorisation plus puissante dans des conditions de pente forte et d'altitude élevée ne peut que générer plus d'échappements et de gaz nocifs pour nos poumons et pour l'air ambiant.

« Ça ne dégrade pas les pistes »

Notre réponse : le passage répété de plusieurs véhicules au même endroit durcit les sols, déchausse les pierres, envoie de la poussière et favorise une érosion lors de chutes de pluie futures. Par contre, un agriculteur ou un employé des remontées mécaniques ont une servitude de passage dans le cadre de leur activité professionnelle.

« Les pistes de ski et les skieurs dégradent beaucoup plus »

Notre réponse : ce n'est pas parce qu'une autre activité humaine détruit l'environnement qu'elle peut justifier ou minimiser celle-ci. Le pire ne peut pas excuser le pire.

« En arrêtant le convoi c'est un manque à gagner pour l'organisateur »

Notre réponse : ces « promenades » en 4x4 en haute montagne sont du pur loisir, elles ne sont donc en rien liées à la liberté de circulation ou de faire ce que l'on veut du moment que l'on a acquitté une prestation payante. C'est un caprice et non une liberté. Les pistes empruntées sont interdites à la circulation comme l'indique le panneau implanté à son entrée. Il s'agit d'une infraction au code de la route.



À chaque fois, **la réponse à une idée simpliste demande une argumentation longue et précise.** De manière générale, tous ces circuits se sont déroulés sur des voies privées. Pour qu'elles soient ouvertes à la circulation, il ne suffit pas que soient contournées les parcelles signalées comme interdites, mais selon les termes de la loi, que soit sollicité l'accord express de tous les propriétaires.

Devant l'urgence climatique, il convient de **ne pas promouvoir ce loisir énergivore et polluant**, on ne peut privilégier l'intérêt commercial immédiat au détriment de l'intérêt général, de surcroît en ne respectant pas la réglementation. Il semble donc que les organisateurs comme les participants à cette manifestation de loisirs motorisés n'ont pas les mêmes valeurs, la même conscience du droit et de l'importance de l'environnement. Bondir sur des pneus dans la poussière est une rupture de la beauté, de l'harmonie et de la quiétude de ce **milieu montagnard fragile**. Il n'est pas qu'un lieu de loisir mais avant tout un **lieu de vie** pour des agriculteurs et pour de nombreuses espèces végétales et animales souvent en état de survie en raison du changement climatique rapide.

Notre association ne dénonce pas que les méfaits, elle veut aussi promouvoir une autre manière de vivre dans ce monde. Pour cela, nous cherchons à faire interdire de tels convois pour débattre et amener une réflexion par une confrontation à la réalité. **Ces loisirs de montagne font partie d'une économie de la futilité, de la frivolité, du gaspillage et de la gabegie** au détriment de la nature, et donc de l'humain. La tragédie se double d'un non respect de la parole donnée et du droit, l'oubli de la communauté de destin entre tous les humains et les autres êtres vivants. Ce qui ne se régénère pas, dégénère.

Le « moi je » prime sur le « nous ». Bien sûr, nous avons tous nos faiblesses bien humaines et savoir comment fonctionne notre esprit permet de dépassionner le débat. Mais, **seul le droit offre un aspect neutre et impartial**, il est donc nécessaire d'en arriver là quand l'organisateur dépasse les limites autorisées, bafoue la réglementation voire viole les droits des autres.

RESPIREZ VOUS ÊTES À LA MONTAGNE !

Les **3 usines à risques** de la Maurienne se portent plutôt bien avec des projets d'embauches et d'investissements, mais la protection des riverains, elle, ne s'améliore pas malgré les promesses de réduction des nuisances.

Le redémarrage de la production d'esters phosphoriques par la **société LANXESS à Épierre** est entériné. La préfecture considère la modification comme ayant un caractère non substantiel. Pourtant le phosphore s'enflamme spontanément au contact de l'air et peut provoquer un incendie généralisé.

Pas d'amélioration du côté d'**ARKEMA à La Chambre** qui émet toujours des odeurs nauséabondes très incommodantes pour le voisinage. L'étude des risques sanitaires du site conclut que les émissions atmosphériques de composés organiques volatils ne présentent pas un risque inacceptable pour la santé publique mais seulement 9 molécules ont été retenues sur 36 polluants identifiés. De plus, ce travail étant financé par l'industriel, on peut douter de l'indépendance du cabinet d'études.

Les dégâts sur les plantes et les arbres fruitiers liés au dégagement de fluor par l'usine **TRIMET de St Jean de Maurienne** persistent. En dépit de cela, un arrêté préfectoral autorise une augmentation de la capacité de production d'aluminium.

Si tous les industriels mettent en exergue la multiplication des exercices pour la gestion de la sécurité et les mesures de réduction des émissions, force est de constater que les observations de terrain ne confirment pas ces bonnes intentions.



À VILLARODIN BOURGET C'EST PLUS QUE JAMAIS : NON AU LYON TURIN !

Le 16 mars 2018, l'Association de Sauvegarde du Site du Moulin (ASS Moulin) tenait une réunion publique sur la commune de Villarodin Bourget. Cette association née en 2002 s'est d'abord battue pour la sauvegarde d'un patrimoine communal : le moulin et les jardins pris par le chantier de la

descenderie de Villarodin Bourget dans le cadre du projet Lyon Turin. Depuis la fin des travaux sur la commune, en 2007, elle s'était mise en sommeil car le combat avait été repris par la nouvelle municipalité, opposée au projet.

Aujourd'hui, elle se réveille pour être un des grains de sable qui veut enrayer puis arrêter la machine, avant d'autres dommages irréversibles. L'association veut être optimiste pour changer le cours des choses. En liaison avec d'autres associations, locales et nationales, et en appui avec la municipalité, elle souhaite **apporter son expérience autour du projet du Lyon-Turin aux autres communes**. La mobilisation se poursuit toujours autour des dégâts paysagers, patrimoniaux et environnementaux que ferait surgir ce projet s'il se réalisait.

L'ASS Moulin a le **plein soutien de la municipalité** et le renfort de Vivre et Agir en Maurienne ainsi que des NO TAV. L'alliance avec



VILLAGE QUI DIT NON AU LYON TURIN !

les Italiens qui se battent depuis plus de 25 ans est recherchée pour montrer la détermination face aux nombreuses **erreurs des études**, à l'**explosion du budget** et des délais du Lyon-Turin, pour **proposer d'autres solutions**. Aussi, des panneaux seront prochainement fixés à l'entrée de chaque village de la commune de Villarodin-Bourget pour montrer la détermination des habitants **contre ce projet inutile**, comme le souligne le maire Gilles Margueron. Le combat s'étend aussi sur la commune voisine d'Avrieux où devrait se creuser un puits de ventilation. Les habitants de cette commune ignorent tout. L'ASS Moulin souhaite donc leur apporter son expérience ainsi que les informations nécessaires pour que le débat ait lieu. D'autres actions sont envisagées pour qu'enfin les pouvoirs publics cessent de se cacher derrière des rouages administratifs et prennent conscience que la **rentabilité du Lyon-Turin est incertaine** alors que la préservation des zones de montagne naturelles, et censées être protégées, est inestimable. Ce combat est enfin **relayé par des médias nationaux** :

Menu



MEDIAPART
MER. 7 FÉVR. 2018 - ÉDITION DU MATIN

Recherche



Sur le chantier du tunnel Lyon-Turin. © DR

Lyon-Turin : l'abandon, c'est pour quand?

FRANCE

Entre la France et l'Italie, un tunnel d'aberrations économiques

PAR JADE LINDGAARD

Trois recours déposés mercredi 7 février contre le projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin font apparaître des éléments dévastateurs pour ce chantier à 26 milliards d'euros.

FRANCE — REPORTAGE

En Maurienne, le village qui dit non

PAR ELIANE PATRIARCA (MEDIACITES)

Privée de ses sources d'eau, menacée par des mètres cubes de remblais : en Maurienne, la commune de Villarodin-Bourget, 520 habitants, paie un lourd tribut à la construction de la ligne ferroviaire. L'opposition au Lyon-Turin s'y organise.

INTERNATIONAL

Côté italien, le débat s'est ému

PAR BENIAMINO MORANTE

Plutôt absente de la campagne électorale, la question de la ligne Lyon-Turin pourrait resurgir de plus belle après le vote du 4 mars. Surtout en cas de victoire du Mouvement 5 étoiles, dont le chef de file a dit vouloir bloquer le projet.



...BRÈVES...

LINKY NON MERCI

Vigilance face à ces compteurs qui font augmenter les factures d'électricité, dérèglent les appareils, pillent vos données personnelles et génèrent un surcroît de pollution électromagnétique...



LA GRANDE VADROUILLE

Certes les militaires remplissent des missions de service public. Bien sûr, leur entraînement même en plein hiver au camp des Rochilles à Valloire s'avère utile. En revanche, leur vagabondage tous azimuts en motoneige constaté par des témoins en février 2018 entre Les Mottets et les Cerces en site vierge et en dehors de la piste militaire ne relève ni du service public ni de l'entraînement.

Le respect de la haute montagne s'impose à tous.

Vivre et Agir en Maurienne