

# n°22

Contact : Villarbernon  
73140 St Michel de Maurienne  
vamaurienne@yahoo.fr  
[vamaurienne.ovh](http://vamaurienne.ovh)

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**REPORTÉE**  
en septembre 2020

### ÉDITO

**ACTU**  
**Vivre et Agir en Maurienne**

Cette pandémie de Covid-19 a des **origines environnementales** et biologiques : destruction et grignotage d'espaces sauvages, en particulier forestiers et croissance démesurée des échanges internationaux (dont le tourisme).

En quelques semaines, cette crise sanitaire a immobilisé l'activité humaine mondiale. Elle a rendu possible ce qui semblait impossible : une chute incroyable des émissions de gaz à effet de serre et un soutien social inespéré depuis 1945 avec la création de la Sécurité sociale en France. Beaucoup de responsables politiques ou autres « n'ont rien vu venir », mais aveuglés par une vision purement économiste du monde « ils n'ont pas voulu voir »... Ils ne parviennent pas à « voir venir » cette catastrophe bien plus grave encore : le changement climatique !

**L'hiver 2019-2020 a été le plus chaud** jamais enregistré en Europe avec 3,4 °C de plus que l'hiver moyen pour la période 1981-2010. Avec la persistance d'un climat doux, la société des remontées mécaniques du Mont Dore (altitude 1050 m) va être mise en redressement judiciaire. Son directeur le confie au quotidien La Montagne : « nous sommes sur un produit, la neige que l'on ne maîtrise pas ». Avec près de 200 stations de moyenne montagne dans le même cas, ce n'est qu'un début.

Malgré ces signaux d'alarme, la situation se dégrade plus vite que les prévisions. Mais devant le fait accompli, on tergiverse, on essaie de ruser, on colle des rustines. Pour pallier au manque de neige, on a équipé la montagne de canons à neige qui crachent de l'eau quand il ne fait pas assez froid. Mais ce n'est pas suffisant, il faut aussi étendre toujours plus haut les domaines skiabiles. L'exemple du SCoT Maurienne (Schéma de Cohérence Territoriale) est caricatural de cette fuite en avant avec les projets de liaisons inter-stations, d'extension des domaines et d'opérations immobilières... De puissants lobbies souhaitent d'immenses relances économiques à la sortie du confinement pour reprendre la sacro-sainte croissance. Pendant que les hôpitaux sont dans un étai budgétaire, le nouveau tunnel Lyon Turin se voit proroger une subvention de l'UE de 813,8 millions d'euros jusqu'en 2022.

Ce ralentissement économique imposé par la crise sanitaire donne l'opportunité de **s'attaquer enfin sérieusement aux problèmes écologiques** qui promettent, si rien ne change, des épisodes autrement plus douloureux. Nous n'aurons peut-être plus jamais l'occasion de nous interroger toutes et tous au même moment sur l'organisation du système économique, sur ce à quoi nous tenons vraiment, et surtout d'infléchir notre trajectoire.

Des moments difficiles alterneront à d'autres, plus fertiles. Ne laissons pas aux principaux auteurs du désastre écologique les clés de notre avenir. Dès maintenant, **citoyen.nes, scientifiques, militant.es, nous devons faire l'inventaire** de ce qui nous est essentiel, cet arrêt doit être un temps de réflexion et de partage d'initiatives. Ne laissons pas reprendre la course folle et offrons l'occasion à toutes et à tous de s'épanouir, en préservant et garantissant **les biens communs** (eau, air, terre) et l'ensemble du vivant.

### ASSOCIATIONS AMIES



## NO TAV



SAVOIE 73



## ADHÉSION 2020

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 ou don : ... €

# INSPIREZ, EXPIREZ... VOUS ÊTES EN MAURIENNE !

Alors que les mots « Alpes » et « montagnes » évoquent la pureté de l'air, l'atmosphère des vallées, de la Maurienne ou de l'Arve, est polluée par les émanations des transports routiers, des usines et des chauffages individuels.

**En été ou en hiver, qui n'a jamais observé en redescendant d'altitude ces nappes de brouillard suspectes, signes de pollution ?** La vallée de la Maurienne est asphyxiée par les émanations du transport routier alors que ce fret routier pourrait être transféré sur le rail dès à présent et pour une bonne part. Mais les pouvoirs publics ne prennent aucune décision en ce sens et le fret ferroviaire de la SNCF se meurt lentement à l'inverse de ce qui se pratique dans d'autres pays alpins comme la Suisse et l'Autriche où il se développe.

D'Épierre à Montricher, sur une trentaine de kilomètres, ce ne sont pas moins de 5 sites présentant des risques de pollution latents ou effectifs et dont quatre entités sont qualifiées de «SEVESO seuil haut.» (1)

Toutes ces entreprises chimiques (ARKEMA et PSM à La Chambre, LANXESS à Épierre) ou sidérurgique (TRIMET à Saint-Jean-de-Maurienne et FERROPEM à Montricher) ne poursuivent qu'un objectif : accroître leur production en jurant la main sur le cœur qu'elles réduisent dans le même temps leur impact environnemental en optimisant le filtrage de leurs fumées.

Ces usines rejettent dans l'atmosphère des centaines de tonnes de composés chimiques nocifs par an : du fluor majoritairement par TRIMET et une trentaine de COV (Composés Organiques Volatils) pour ARKEMA. Ces divers gaz se caractérisent par leur grande volatilité. Ils se répandent aisément dans l'atmosphère, la nature, les ateliers, les bureaux et les habitations, entraînant ainsi des impacts directs et indirects sur les êtres vivants et l'environnement. À La Chambre, les pollutions de l'usine ARKEMA se doublent de pollutions olfactives.

Ces poisons pour les humains, la faune et la flore contribuent à la formation d'ozone dans l'air... et in fine au réchauffement climatique de la planète. Leur impact est souvent visible sur la végétation (nécrose des végétaux). Par synergie et sous l'effet des rayons solaires, ils provoquent à n'en pas douter des réactions chimiques, mais aucune étude indépendante n'est disponible actuellement. De plus, certaines molécules ont des impacts négatifs directs sur la santé humaine et sont classées « cancérogène avéré » (benzène), « probable » (perchloroéthylène) ou « potentiel » (styrène).

Quand on échange avec les industriels sur la réduction de leurs rejets atmosphériques ils vous répondent : « vous préféreriez que ces productions soient délocalisées en Inde ou en Chine où elles pollueraient davantage ? ». Les élus, eux, ne raisonnent qu'à court terme et en fonction des emplois.

En termes de pollution la France joue plutôt « petits bras » à côté de la Chine, de l'Inde, de la Russie ou encore des États-Unis, mais doit-on s'en satisfaire ? Le respect de la qualité de vie par les industries ne sont-elles pas gage de durabilité ?

Est-il possible d'espérer que les mentalités des pouvoirs publics, des industriels et d'un grand nombre de consommateurs soient prêtes à changer et que les bouleversements climatiques et l'effondrement du vivant que nous vivons déjà puissent être endigués ?



# UN SCOT CONTRE NATURE

Le SCoT ou **Schéma de Cohérence Territoriale** a pour objet de planifier le développement de la Maurienne **pour les 10 ans à venir**. Alors que tous les voyants sont au rouge, dérèglement climatique, effondrement de la biodiversité, raréfaction de la ressource en eau, pollution de l'air, la Maurienne aurait pu tirer parti de son patrimoine naturel pour amorcer un mode de vivre original.

En dépit d'objectifs vertueux, les stations visent **la fuite vers le haut**, artificialisant de nouveaux sites vierges, privilégiant l'hiver au détriment du reste de l'année, rêvant de poursuivre l'eldorado de l'or blanc.

À **Saint François Longchamp**, 2 nouveaux télésièges gâcheront des vues extraordinaires et des corridors écologiques, faisant perdre tout intérêt à plusieurs chemins d'été.

Pour la liaison **Albiez-Karellis**, on s'apprête à décapiter les montagnes.

À **Valloire**, 2 télésièges culminant en limite du site classé du Thabor défigureront le vallon de l'Aiguille Noire, impactant des réservoirs biologiques et des zones humides.

On ressort des cartons le pharaonique projet de « la Croix du Sud » reliant **Valmeinier, Orelle et Valfréjus**, ses 9 remontées mécaniques et ses pistes frôlant le site classé du Thabor. Cette liaison traverserait des versants avalancheux, des zones humides, des sites de reproduction du tétras-lyre et dévasterait l'emblématique « tour du Thabor » .



À **Aussois**, 3 projets rompent avec l'équilibre harmonieux entre l'activité ski et les activités estivales. L'un impacte toutes les randonnées au départ de Plan d'Amont, les 2 autres flirtent en limite du Parc National de la Vanoise, fragilisant son intégrité et accentuant le dérangement de la faune hivernale.

À **Valcenis**, c'est le confortement d'une liaison par le haut entre le domaine de Termignon et celui du Montcenis dans un milieu hostile au ski, venté, avalancheux, mais siège d'un patrimoine biologique de grande valeur et de renommée internationale pour sa flore, un espace de quiétude pour la faune de la forêt de l'Arc.

Côté urbanisation, là aussi, c'est le siège de la déraison.

Alors que l'on comptabilise **94 535 lits froids** soit plus de la moitié du nombre total de lits touristiques, on envisage la **construction de 22 800 lits nouveaux** et la réhabilitation de seulement 11567 lits existants.

Symbole de cette folie, les 1400 lits du **Club Méd à Valloire**, 10 niveaux de bâtiments, des visées pour une clientèle étrangère très haut de gamme.

Notons également la promotion des **microcentrales hydroélectriques** qui finiront de tarir les derniers torrents épargnés par EDF.

C'est ce plan catastrophique qui a été adopté en février 2020 par le Syndicat de Pays de Maurienne, **sans prise en compte** des nombreuses remarques du public ni même **des conclusions de la Commission d'Enquête**, un plan qui ignore les alternatives proposées, **un plan qui aggrave les difficultés** qu'il est censé résoudre.

# UN COEUR POUR ÉMY

Le samedi 8 février 2020, à Montricher-Albanne, s'est tenu un rassemblement pour la défense de la montagne.

Dans le collimateur, la destruction des derniers alpages et cimes vierges de la commune de Montricher-Albanne et **la liaison Albiez-Karellis** : un télésiège jusqu'au col d'Albanne, cheval de Troie pour une extension vers la Pointe d'Émy alors que le domaine des Karellis est déjà surdimensionné, l'arasement de la Pointe des Chaudannes alors que d'autres solutions existent et le massacre du Crêt de Tallière.

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) sont aujourd'hui les instruments juridiques et administratifs qui permettent ces saccages : liaison Albiez-Karellis, Croix du Sud, extension des domaines skiables à Aussois, St François Longchamp, Valloire et Val Cenis, Club Méd à Valloire, urbanisation massive des stations... Voilà pour la Maurienne.

C'est la même chose dans les Aravis (liaisons des domaines skiables, Club Med au Grand Bornand et à la Clusaz...). Dans ces documents d'urbanisme, les bonnes intentions s'arrêtent aux diagnostics et aux Projets d'Aménagement Durables, pour ensuite laisser la place à une collection de projets démesurés qui nient l'évidence du changement climatique, de l'endettement des communes et du non-renouvellement de la clientèle.



« **NI ICI, NI AILLEURS** » étaient les maîtres mots de la journée. Une centaine de participants, cheveux blonds, cheveux gris, ont répondu à l'appel du cœur et des associations : **La Harde, Vivre et Agir en Maurienne, Mountain Wilderness, Club Alpin Français, France Nature Environnement, PACT Tarentaise et Vivre en Tarentaise, le Collectif Fier-Aravis, les associations Protégeons La Joyère et Valloire Nature et Avenir, les 3 syndicats nationaux d'accompagnateurs en montagne (SIM, SNAM et UNAM).**

Dans une ambiance chaleureuse, accueillis par une équipe de locaux, à ski de rando, en raquettes et en hors piste, ils sont venus de l'Isère, du Beaufortain, de Chambéry et des Bauges, des Aravis, de Tarentaise et de toute la Maurienne pour former un cœur symbolique sur le plateau de La Plagne, face à un panorama grandiose.

La journée fut bien orchestrée et anticipée dans ses moindres détails grâce au travail de La Harde. Les plus jeunes ont dynamisé la « olà » et lancé au gré du vent des bulles de savon géantes.

Les montagnards de cœur ici rassemblés entendent faire primer la voix de la raison : les stations ont été construites pour permettre le développement des territoires de montagne, il ne faut pas qu'elles en deviennent les prédateurs et fossoyeurs.

Pour continuer de **vivre au pays** il faut se développer différemment, se diversifier et respecter les montagnes qui nous entourent. Ainsi, par exemple, Dobratsch en Autriche, a dû démanteler ses remontées mécaniques. Dans la foulée a été créé un Parc Naturel et la clientèle fréquentant la station a doublé en 5 ans. La Valle Maira dans le Sud du Piémont, elle, a misé sur la rando, à contre-courant du modèle touristique industriel et accueille désormais 80 000 touristes à l'année dont 80% de clientèle internationale. Ce sont des choix politiques et économiques moteurs qui doivent être anticipés par toutes les communautés qui ne veulent pas être mises au pied du mur.

# LYON-TURIN : LE BRUIT DE L'EAU

Le Lyon Turin est un **projet de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire** entre Lyon St Exupéry et Turin. Le projet est initié en 1990 puis porté par LTF (Lyon Turin Ferroviaire) et enfin TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), filiale de SNCF réseau et RFI (Rete ferroviaria italiana). Ce projet est composé d'une partie commune franco-italienne dont un tunnel frontalier bitube de 57 km avec des raccordements côté France (33 km avec 2 tunnels) et côté Italie (19 km avec un tunnel) et de liaisons ferroviaires côté France et côté Italie uniquement à la charge financière des deux États.

Les travaux préparatoires effectués sont les descenderies de St Martin la Porte, St André, Villarodin Bourget et Chiomonte, et une section de tunnel de 9 km entre St Martin et St André. Outre l'aspect socio-économique déficitaire, ce projet montre déjà que les premiers travaux préparatoires sur le tunnel de base ont des impacts sur les ressources en eau de surface (ruisseaux) ou souterraine (captages, sources et nappes).

Parmi ces 5 points, les 4 points 18-B, 4001, 4015 et 4016 sont taris depuis décembre 2002 à la suite des travaux de la descenderie de Villarodin-Bourget/Modane (VBM).

Numéro du point	Type Source	DHI	Usages
18-B	CC	point impacté par la descenderie de VBM	AEP
4001	CC	point impacté par la descenderie de VBM	AEP
4015	CC	point impacté par la descenderie de VBM	AEP
4016	CC	point impacté par la descenderie de VBM	AEP

La commune de **Villarodin Bourget** en Haute Maurienne a connu les premiers travaux préparatoires du projet avec le creusement d'une galerie de reconnaissance de 4 km passant sous le village du Bourget, entre 2002 et 2007. Dans un Rapport sur les points d'eau et leurs risques d'impact côté France de 2017 fait par TELT, 51 ont été répertoriés dont 27 dûment étudiés. **10 points d'eau sont perturbés directement par la descenderie**, soit par une diminution du débit, soit un assèchement complet.

PRF\_C3B\_0012\_00-02-02\_10-03\_Rapport sur les points d'eau et leurs risques d'impact (France)\_E.docx

133/149

On peut lire clairement p 35 : « ces diminutions de débit se sont produites durant la période comprise entre Octobre-Décembre 2002 et Février-Mars 2004, c'est-à-dire pendant l'excavation de la descenderie entre les points métriques (PM) 240 et 900. » De plus, p 36, les arguments montrent que l'incertitude sur les effets de la descenderie est grande : « Le régime hydrogéologique des sources **semble avoir été rééquilibré. On suppose par conséquent que l'effet de l'impact est actuellement stabilisé. On fait l'hypothèse que le circuit hydrogéologique qui alimente les sources ne s'approfondira pas à la cote prévue pour l'excavation du Tunnel de Base.** »

Des points d'eau d'autres communes sont aussi affectées par les descenderies et la galerie entre St Martin et St André. C'est le cas d'Aussois, Orelle, St André, St Martin, St Michel, Modane et Avrieux avec la perte de sa source aménagée de l'Envers (n°6007) comme le montre le graphique p 38 :

Nous entrons donc dans un **enjeu fort sur l'eau et ses usages**. La perturbation des eaux en haute vallée de la Maurienne engendrera inévitablement une perturbation en basse vallée. La haute vallée est classée dans la zone d'Appellation d'Origine Protégée du Beaufort. Or, les pertes d'eau constatées auront des répercussions sur les alpages et l'irrigation pour le maintien de prairies de fauche comme l'exige la charte de l'AOP qui favorise l'autonomie fourragère. De St Michel de Maurienne à Bonneval sur Arc, l'agropastoralisme perdure grâce à l'abreuvement des troupeaux et à l'irrigation de pâturages mais qu'en sera-t-il si l'eau manque ? À cela, il faut ajouter les captages massifs d'EDF pour l'hydroélectricité, ceux nombreux de la neige artificielle, des besoins croissants des stations de ski pour les hivernants...

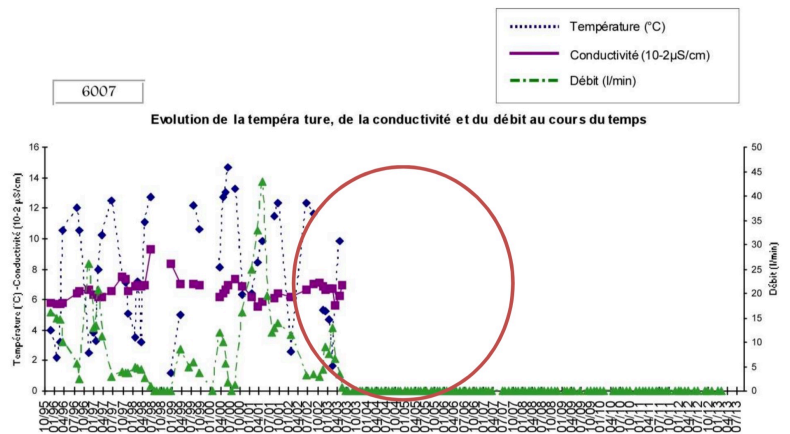


Figure 21 – Synthèse des données de suivi de la Source aménagée de l'Envers (point n. 6007). La période du creusement de la descenderie est reportée par l'ellipse rouge.

Le drainage des points d'eau modifie la géologie des sols, a des répercussions sur la valeur agronomique, la flore, la faune et la biodiversité. Ainsi, les conséquences vont bien au delà des tarissements constatés. Avec le réchauffement climatique, la disparition des glaciers, l'enneigement réduit, l'augmentation des périodes de sécheresse, les menaces sur la ressource en eau deviennent préoccupantes. La pression sur cette ressource s'accroît au point de compromettre les équilibres écologiques. **Ces tarissements constatés et les risques à venir sur cette richesse essentielle nous paraissent considérables parce qu'irréversibles.**

# LYON-TURIN : TROP CHER, EN RETARD ET PAS SI ÉCOLO

Sur 8 mégaprojets de transport européens, la Cour

des Comptes européenne a rendu son rapport spécial en juin 2020. Le projet de liaison ferroviaire Lyon Turin est l'un des 8 passés à la loupe. Institution européenne, la Cour des comptes contrôle et examine la légalité et la régularité des recettes et des dépenses de l'UE. Ses rapports constituent un moyen de pression sur les institutions pour qu'ils assurent une bonne gestion des fonds publics.

Pour le Lyon Turin, le constat est accablant :

- **augmentation de 85% des estimations de coûts** depuis le projet initial de tunnel monotube
- **coût estimé à 9,6 milliards d'Euros en valeur 2019** alors que TELT utilise encore une estimation à 8,3 milliards d'euros (valeur 2012).

- **retard de 15 ans et doute sur une mise en service en 2030**

p. 21 : « *En effet, sa date d'achèvement est actuellement fixée à décembre 2029, ce qui ne laisse qu'une petite marge pour absorber d'éventuels retards, sachant que la mise en œuvre de l'action cofinancée par l'UE concernant cette infrastructure en a déjà connu quelques-uns depuis que la date limite d'achèvement a été fixée* ».

- **exagération des avantages environnementaux du projet liés aux émissions de CO2**

p. 35 : « *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 CO<sub>2</sub> émis par sa construction soit compensé* ».

- **erreur et surestimation des projections de trafic de fret**

p. 6 : « *Pour les infrastructures de transport phares Lyon-Turin et Seine Escaut, les anciennes projections de trafic de fret sont très supérieures aux volumes de trafic actuels.* »

p. 28 : « *Les données relatives au trafic pour les infrastructures transfrontalières sont de qualité médiocre, notamment en raison de prévisions trop optimistes.* »

- **remise en cause de la viabilité à long terme de la liaison**

p. 50 : « *Nous pouvons en conclure que, pour toutes les infrastructures de transport phares évaluées, la population totale résidant dans cette zone d'attraction est insuffisante pour assurer la viabilité à long terme.* »

Une autre institution : la Commission Européenne affirme « *Du côté français, la ligne conventionnelle existante, qui sert actuellement de ligne d'accès, est à présent conforme à la plupart des paramètres du RTE-T (Réseaux transeuropéens de transport). Les exigences qui ne sont pas remplies sont liées à la vitesse (certaines sections autorisent 90 km/h au lieu de 100 km/h en raison de la pente de 25 ‰).* »

La **Cour européenne confirme donc d'autres rapports des Hautes Administrations** française et italienne :

- Conseil Général des Ponts et Chaussées (1998)
- Rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées (février 2003)
- Cour des comptes (2012 et 2014)
- Commission 21 (juin 2013) « Rapport Duron »
- Conseil d'Orientation des Infrastructures (février 2018)
- Analyse coûts -bénéfices pour le gouvernement italien (février 2019)

# LYON-TURIN : LE NON DE TURIN ET LYON !

En 2014, le **maire de Grenoble Éric Piolle** avait clairement fait le premier pas contre le projet Lyon Turin en se

désengageant du financement. Deux ans plus tard, l'élection de **Chiara Appendino** comme **maire de Turin** avait mis en doute les qualités de ce projet. Aujourd'hui, en 2020, avec **Grégory Doucet, maire de Lyon**, l'avertissement est encore plus cinglant : « *il est inutile d'insister sur ce projet complètement erroné. On a fait le pire choix qui soit. Il faut donc arrêter ce Lyon-Turin à tout prix. Éric Piolle enfonce le clou : « Nous partageons avec Grégory Doucet les mêmes priorités : accélérer la transition vers un monde soutenable et donc développer le ferroviaire sur les lignes existantes. La ligne Lyon-Turin actuelle est utilisée à 20% de sa capacité de fret. Comme les cours des comptes Française et Européenne et tous les experts indépendants des lobbys, nous disons ensemble qu'il est absurde de dépenser 26 milliards € pour une nouvelle infrastructure au coût environnemental énorme. L'État doit mettre le paquet sur la maintenance du réseau fret et TER existant, et non pas dilapider l'argent dans des projets d'une autre époque.* »