

Forêt

4. Plan de gestion et d'aménagement de la forêt de Villarodin-Bourget

Monsieur le Maire indique que le Conseil est invité à se prononcer sur le projet de révision de l'aménagement de la forêt communale établi par l'Office National des Forêts pour la période 2017 – 2036 en vertu des dispositions des articles L212-1 et L212-2 du code forestier.

Il présente ce projet qui comprend :

- l'analyse de l'état de la forêt,
- les objectifs à assigner à la forêt qui ont été fixés en concertation avec la commune,
- un programme d'actions où sont définis les années de passage en coupe, les règles de gestion, ainsi qu'à titre indicatif les travaux susceptibles d'être réalisés et le bilan financier prévisionnel

La surface cadastrale relevant du régime forestier objet de l'aménagement est arrêtée à 702,7750 ha conformément à la liste des parcelles annexée au document d'aménagement.

A l'unanimité, le Conseil Municipal, après, en avoir délibéré, approuve la révision de l'aménagement de la forêt communale et le programme d'actions associé et donne mandat à l'Office National des Forêts de demander, en son nom, l'application des dispositions de l'article 1.122-7 du Code forestier pour cet aménagement, au titre de la législation propre à Natura 2000.

5. Application du régime forestier sur les parcelles forestières 111, 112 et 113

Monsieur le maire présente au Conseil Municipal le projet de demande d'application du régime forestier sur les parcelles énumérées ci-dessous.

Cette opération a pour but de prendre en compte l'intégralité des surfaces des parcelles qui composent la forêt de l'Orgère, désormais hors convention de l'observatoire de la forêt de l'Orgère, partie intégrante de la forêt communale de Villarodin-Bourget.

Au chapitre IV de ladite convention « actions à mettre en œuvre », il est demandé la mise en conformité de l'aménagement forestier en relation avec l'observatoire de l'évolution naturelle de la forêt de l'Orgère. C'est l'objectif de la présente demande d'application du régime forestier.

Le massif de l'Orgère sera ainsi étudié dans sa globalité.

A l'occasion de la révision d'aménagement et avec les nouveaux outils informatiques facilitant le levé des bornes et leur positionnement sur le cadastre, il est révisé la liste des parcelles cadastrales entières ou pour partie relevant du régime forestier à savoir :

Commune de situation	Section	n° de parcelle	Lieu-dit	Surface totale (ha)	Surface relevant du régime forestier (ha)
				Total =>	678,23 28
VILLARODIN-BOURGET	A	2376	La Chapelle	56,15 29	56,15 29
VILLARODIN-BOURGET	A	2377	La Chapelle	0,00 32	0,00 32
VILLARODIN-BOURGET	A	2378	La Chapelle	0,09 33	0,09 33
VILLARODIN-BOURGET	A	2379	La Chapelle	1,27 20	1,27 20
VILLARODIN-BOURGET	A	2380	La Chapelle	0,60 82	0,60 82
VILLARODIN-BOURGET	A	2381	La Chapelle	0,00 80	0,00 80
VILLARODIN-BOURGET	A	2382	La Chapelle	0,13 18	0,13 18
VILLARODIN-BOURGET	A	2383	La Chapelle	3,59 18	3,59 18
VILLARODIN-BOURGET	A	2384	La Chapelle	0,16 81	0,16 81
VILLARODIN-BOURGET	A	2385	La Chapelle	1,19 43	1,19 43
VILLARODIN-BOURGET	A	2386	La Chapelle	0,09 92	0,09 92
VILLARODIN-BOURGET	A	2387	La Chapelle	0,03 27	0,03 27
VILLARODIN-BOURGET	A	2388	La Chapelle	26,63 69	26,63 69
VILLARODIN-BOURGET	A	2389	La Chapelle	1,16 46	1,16 46
VILLARODIN-BOURGET	B	81	Les Côtes	49,05 00	47,93 08
VILLARODIN-BOURGET	B	2488	Les Côtes	82,58 94	82,58 94
VILLARODIN-BOURGET	B	2489	Les Côtes	1,44 47	1,44 47
VILLARODIN-BOURGET	B	2490	Les Côtes	2,07 40	2,07 40
VILLARODIN-BOURGET	B	2491	Les Côtes	10,94 09	10,94 09
VILLARODIN-BOURGET	B	2492	Les Côtes	12,87 23	12,87 23
VILLARODIN-BOURGET	D	1507	La Reposaz	49,45 00	49,45 00
VILLARODIN-BOURGET	D	2214	La Gorge	3,52 45	1,67 00
VILLARODIN-BOURGET	D	2749	Le Mélezet	220,84 90	220,84 90
VILLARODIN-BOURGET	D	2750	Le Mélezet	0,90 10	0,90 10
VILLARODIN-BOURGET	D	2751	La Reposaz	111,09 03	111,09 03
VILLARODIN-BOURGET	D	2752	La Reposaz	5,47 85	5,47 85
VILLARODIN-BOURGET	D	2753	La Reposaz	0,86 27	0,86 27
VILLARODIN-BOURGET	D	2754	La Reposaz	1,49 85	1,49 85
VILLARODIN-BOURGET	D	2766	Champonet	3,75 51	3,75 51
VILLARODIN-BOURGET	D	2767	Champonet	0,57 79	0,57 79
VILLARODIN-BOURGET	E	283	Le Pinet	27,12 00	27,12 00
VILLARODIN-BOURGET	E	626	Les Tufs	0,94 60	0,94 60
VILLARODIN-BOURGET	E	1058	Les Tufs	2,05 10	2,05 10

A la forêt ancienne ci-dessus, il est proposé d'appliquer le régime forestier aux parcelles boisées de la série de l'Orgère, propriétés de la commune de Villarodin-Bourget, constituant les parcelles forestières 111, 112 et 113.

Commune de situation	Section	n° de parcelle	Lieu-dit	demande d'application du régime forestier
				Total =>
VILLARODIN-BOURGET	A	2434	La Bame	2,21 99
VILLARODIN-BOURGET	A	2436	La Bame	0,09 52
VILLARODIN-BOURGET	A	2453	L'Orgère	2,76 92
VILLARODIN-BOURGET	B	2210	Coténvers	16,83 33
VILLARODIN-BOURGET	B	2493	Les Côtes	4,68 08
VILLARODIN-BOURGET	B	2498	Coténvers	0,91 75

Après en avoir délibéré le conseil municipal demande l'application du régime forestier pour les parcelles désignées ci-dessus.

Conventions

6. Convention d'adhésion au service de prévention de médecine préventive avec CDG73

M. le Maire explique la proposition du Centre de Gestion de la Savoie d'adhérer au service de prévention de médecine préventive. Ce dernier a pour but d'accompagner les collectivités territoriales adhérentes dans leur démarche globale de prévention des risques professionnels (document unique, pré-diagnostic pénibilité, plan d'évaluation et de prévention des risques psychosociaux,...), et le suivi des accidents de travail, des maladies professionnelles de la prise en compte du handicap et plus globalement du suivi des congés de maladie des agents territoriaux.

A l'unanimité, les élus autorisent M. le Maire à signer la convention d'une durée de 6 ans pour le coût indiqué de 0.5 % de la masse salariale.

7. Convention pour la prise en charge des chats et des chiens abandonnés à la fourrière de Saint Jean de Mnne

M. le Maire rappelle aux élus présents le problème des chats non stérilisés et abandonnés sur les villages, et l'absence de prise en charge de ces animaux après test santé, puçage et stérilisation.

La Communauté de Communes Cœur de Maurienne propose aux communes de la vallée de signer une convention pour bénéficier du service de fourrière qu'elle gère en collaboration avec l'Association Saint Jean Protection Animale.

A l'unanimité, le conseil autorise M. le Maire à signer la convention d'une durée de 3 ans et pour un coût annuel de 0.80€ par habitant, soit pour l'année 2018, 412 €.

8. Don à la coordination des Opposants au projet « Lyon-Turin »

A l'unanimité, les élus approuvent un don de 1000 € à la Coordination des opposants au projet « Lyon Turin » pour aider cette association à défendre l'intérêt public par l'abandon du projet.

Viabilité hivernale

Un tour de table se déroule pour que chacun s'exprime sur le service de déneigement réalisé sur ces deux derniers mois d'hiver.

A l'unanimité, les élus sont conscients de l'ampleur du travail et satisfaits du service rendu. M. le Maire, certains élus et Mme Charvoz rappelle l'organisation et les objectifs du déneigement :

- les objectifs donnés au service technique sont très simples : éviter que les voies soient dangereuses, trouver le juste compromis entre raclage, salage, évacuation et finances.

- le budget alloué au frais d'entretien de voirie est assez constant chaque année et dépend des saisons, cependant aucune restriction n'est donnée sur le déneigement, les choix sont validés en concertation avec M. le Maire, Mme Charvoz et M. Buisson, avec l'avis des agents.

- quelques chiffres :

* nombre d'heures supplémentaires supérieures à 340 en seulement 2 mois pour 6 agents, contre 200 l'hiver dernier et 160 en 2015/2016.

* nombre d'heures d'Unimog et tracto-pelle/chargeur sous-traités : 560 h

* budget sous traitance : déjà 28 000 € TTC = ce qui équivaut à 2 hivers normaux :

Périodes	Nb heures engins
Saison 2013/2014	203
Saison 2014/2015	74
Saison 2015/2016	112
Saison 2016/2017	122
Saison 2017/2018 2 mois	291

Un plan de déneigement est en place depuis de nombreuses années et a été formalisé sur papier depuis 2012. Les décharges à neige sont calculées de manière à limiter le stockage de la neige le long des voies, puis à permettre l'évacuation de la neige par camion lorsque que ces décharges sont sur une voie publique. Le blocage de la sortie de la rue des 4 vents s'avère nécessaire par rapport à d'autres endroits qui bloqueraient plus de personnes ou des parkings et empêcheraient l'évacuation de la neige avec des engins pour charger les camions.

Le choix a été fait, pour une circulation rapide de la population, de pousser la neige dès l'ouverture pour éviter des accumulations de neige le long et de chaque côté des voies. Ce travail prend plus de temps à l'ouverture mais facilite la circulation des usagers entre deux passages d'engins. Il faut savoir que le déneigement commence de Villarodin rue Saint Antoine puis Le Bourget, Villarodin et La Norma.

Le Service doit ouvrir 16 km de voirie, 3 km de chemins et plus de 7000 m² de parking.

Pendant le déneigement, le service de l'eau et le service technique en général ne s'arrêtent pas : les agents ont dû gérer une importante fuite d'eau, les curages de grilles d'égouts ou pluviales ainsi que l'évacuation des coulées de boues, pierres, blocs et arbres tombés sur la voie publique, entre autres... l'embrayage de l'Unimog a été réparé de façon expresse immobilisant l'engin uniquement 20 h.

Les cumuls de neiges n'avaient pas été tels depuis très longtemps mais ce qui rend difficile le déneigement cette année c'est l'intensité des épisodes neigeux et la pluie abondante qui a succédé chaque épisode. La lourdeur de la neige entraîne forcément plus de désagréments et l'engin n'écarte pas la neige aussi franchement qu'avec une neige légère (normale), notamment dans les rues étroites comme au lotissement St Bernard.

M. le Maire rappelle que la Mairie est ouverte pour répondre aux interrogations de chacun : nul besoin d'interpeler les agents sur le terrain. La perfection n'existe pas et quelques erreurs sont toujours possibles mais M. Buisson a près de 40 ans d'expérience dans la viabilité hivernale et nous pouvons lui faire confiance tout comme aux agents qui font leur travail consciencieusement au service du public. Par conséquent, leur motivation peut vite être anéantie par quelques critiques, altercations ou le non-respect de leur travail (exemples : rejet de la neige des propriétés privées sur la voie publique après le passage des engins, non déplacement de véhicules pendant les manœuvres des engins...).

Le Conseil Municipal remercie les agents pour leur travail et leur demande de garder la même ligne de déneigement. Il demande un minimum de tolérance, et un peu de civisme à certains habitants, et remercie tous les autres qui comprennent les situations, s'intéressent au travail des agents et appliquent même l'arrêté municipal obligeant chacun à déneiger le trottoir devant chez soi. La vie commune n'en sera que facilitée et apaisée.

Comme M. le Maire l'a rappelé lors des vœux de la Commune, le déneigement « C'est bien l'affaire de tous ».

Divers

- **Demande pour un projet d'installation d'une entreprise pour recyclage de matériaux** : une entreprise a demandé l'avis de M. le maire et du conseil sur la création d'une zone de stockage et de recyclage de matériaux sur le bas de Villarodin côté centrale EDF. Les élus présents sont d'accord pour étudier plus globalement ce projet qui pourrait s'intégrer dans une zone globale de recyclage.

- **Point sur le projet de liaison Lyon Turin suite à l'abandon de NDDL (17 janvier 2018) et à la publication du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (1^{er} février 2018)**

Avec l'abandon du vieux projet controversé de l'aéroport de Notre Dame des Landes (NDDL), cette décision doit servir de modèle voire de jurisprudence pour la perspective d'autres projets d'infrastructure, comme le projet de LGV Lyon Turin avec un bi-tunnel de 57 km.

Ce projet lui aussi très daté (de 1991) montre exactement les défauts que le Premier Ministre Édouard Philippe a énoncé à propos du projet de NDDL. En 25 ans, les technologies, les besoins, les aménagements, les territoires et les mentalités ont évolué. Le projet Lyon Turin n'est plus en adéquation avec notre époque et ne répond plus aux réalités actuelles :

- Les **perspectives et les prévisions** de transports de marchandises qui ont prévalu à son élaboration ne sont plus valables et se sont révélées **fausses**. La **ligne actuelle** que ce projet était censé remplacer, n'est **utilisée qu'à 20 % de ses capacités** reconnues et a été **largement modernisée**.

- Le **coût du bi-tunnel et de la ligne à grande vitesse n'a cessé de croître** selon la Cour des Comptes. En 2012, elle soulignait que "d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir été complètement explorées de façon approfondies ». Cette somme de plusieurs dizaines de milliards ne fera que gonfler la dette de la SNCF (45 milliards en 2017) dans le futur, pour d'hypothétiques avantages. De plus, à ce jour, ce **financement n'est toujours pas acté** ni côtés français et italien, ni de la part de l'Union Européenne.

- Ce projet va à l'encontre des intérêts des habitants des vallées alpines qui subissent les pollutions du trafic routier. **L'optimisation du ferroutage sur la ligne actuelle** permettrait la diminution de ce trafic et en même temps une **amélioration immédiate de la qualité de l'air**, notre bien commun. Il s'agit donc d'une **priorité de santé publique**.

- Ce vieux projet n'est pas écologique puisqu'il fait peser de graves dangers sur les terres agricoles, sur la biodiversité et les ressources en eau de toute la haute vallée. **Le drainage des deux tunnels de 57 km détournera des millions de m³ d'eau** qu'il faudra traiter et qui manqueront à nos robinets, à nos versants, à nos activités agricoles... Ce détournement des nappes phréatiques sera **irréversible** et affectera à jamais les ressources en eau, un autre bien commun de la vallée.

La pause dans ce projet, décidée par la Ministre des Transports Elisabeth Borne à l'été 2017 et les arbitrages des Assises de la mobilité devraient aussi aboutir à un arrêt de ce projet démesuré. **Si ce projet était vraiment une nécessité, il aurait été terminé depuis longtemps.** « Pour NDDL, 50 années d'hésitations n'ont jamais fait une évidence, l'économie ne peut plus être envisagée comme il y a 50 ans ou même comme il y a 20 ans » selon le Premier Ministre. Donc, pour le projet Lyon Turin, **relancer le fret ferroviaire par la ligne actuelle et diminuer le trafic routier est bien la nécessité immédiate.**

Dans cette perspective, **trois associations** opposées au projet ferroviaire Lyon Turin, Vivre et Agir en Maurienne (VAM), les Amis de la Terre et la Coordination des opposants au Lyon Turin **ont déposé un recours pour annuler le prolongement de la Déclaration d'Utilité Publique** de la section transfrontalière du Lyon Turin (DUP), soit devant le Conseil d'État soit auprès du Gouvernement.

L'alternative proposée par Vivre et Agir en Maurienne (VAM) et toutes les associations environnementales, **est l'utilisation immédiate de la voie ferrée existante Ambérieu - Modane** pour transporter les marchandises entre la France et l'Italie. Cette solution permet de transférer de la route au rail plusieurs centaines de milliers de poids lourds qui empruntent actuellement les autoroutes et tunnels routiers du Fréjus et du Mont Blanc. Elle est la solution socio-économique la plus avantageuse et la plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique.

Ces associations demandent l'annulation de la DUP pour ces raisons :

Premier argument : la DUP, établie par un décret du 18 décembre 2007 et donc prorogée il y a quelques semaines, ne porte pas sur le même projet. Elle concerne en effet une section internationale de 74,6 km, dont un tunnel de base monotube d'environ 53 km, plus un autre de 12km à Bussoleno en Italie.

Or, le projet actuel porte sur une liaison transfrontalière de 65km, dont un tunnel de base bitube, de 57,5km. Validé par des traités internationaux avec l'Italie, cette nouvelle mouture n'a cependant pas fait l'objet d'une enquête publique.

Deuxième argument : Vivre et agir en Maurienne a noté que « le chantier a diminué de 10 km, mais le coût (8,7 Milliards d'€ en euros constants) est le même. Donc, mécaniquement, le coût augmente de 30% ». Elle rappelle aussi qu'à deux reprises, en 2012 et 2016, la Cour des comptes a pointé une dérive budgétaire (avec des coûts passés de 12 milliards d'€ en 2002, à 26 milliards en 2012) et la non soutenabilité financière du projet dans sa globalité pour l'Etat, comprenant la section transfrontalière et les accès.

Troisième argument : avec le trafic actuel, le projet Lyon-Turin n'est pas justifié. L'association les Amis de la Terre s'appuie sur les prévisions justifiant l'utilité publique en 2007. Ces évaluations à dix ans sont désormais vérifiables. Elles estimaient qu'en 2017, près de 2,8 millions de camions emprunteraient les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc, et que le ferroviaire transporterait plus de 16 millions de tonnes de marchandises. Ce qui correspondrait à une saturation des réseaux existants.

Or en 2017, la route a accueilli deux fois moins de camions (1,36 millions de camions), le ferroviaire quatre fois moins de marchandises (3,2 millions de tonnes). Les associations assurent ainsi que les infrastructures actuelles sont loin d'être saturées. Et prônent plutôt la poursuite de la modernisation des réseaux existants.

Toutes **ces modifications influencent le bilan socio-économique** c'est-à-dire la comparaison avantages / inconvénients pour la collectivité (emplois, environnement...), qui a permis de déclarer le projet d'utilité publique. Vivre et Agir en Maurienne a donc déposé ce recours pour obtenir l'annulation de la prorogation.

Cette procédure intervient alors que le **Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)** prend position sur la pertinence des accès au tunnel de base du Lyon Turin dans son rapport du 1er février 2018. Le COI indique 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**». Il ajoute : « Il est judicieux de moderniser le tronçon Dijon – Ambérieu – St Jean de Maurienne de la ligne existante Dijon- Modane (...). Les investissements requis (...) sont estimés à 700 millions d'euros. » **Nous considérons que ce rapport confirme l'Inutilité Publique de l'ensemble du projet Lyon Turin et que d'autres perspectives doivent être envisagées!**

- **RPI** : M. le Maire a appris ce jour que l'école d'Avrieux-Villarodin-Bourget était concernée par la fermeture d'une classe car l'effectif de la rentrée 2018/2019 n'atteindrait que 75 élèves au lieu des 82,5 prévus par la carte scolaire. Cet effectif ne tient pas compte des saisonniers et des prévisions 2019/2020 qui atteindraient les 83 enfants. Le conseil municipal vote à l'unanimité à une motion à l'attention de l'Inspection Académique afin de demander à M. le Directeur (DASEN) le maintien de la structure actuelle pour l'équilibre et la stabilité des enfants et de l'équipe enseignante. Les élus chargent M. le Maire d'adresser cette motion au DASEN.

La séance est levée à 00 h 05.

Le 13 février 2018
Le Maire,
Gilles Margueron

