

COMMENT AGIR ?

1. **Rejoindre ou adhérer à un CCLT ou au CEPURE** afin d'être tenu.e informé.e des événements et des actualités, et de vous y investir si vous en avez l'envie et le temps.
2. **Diffuser l'information et relayer nos arguments autour de vous aux niveaux citoyen et institutionnel.** Notre "bière de la lutte" permet d'engager le débat entre ami.es ou en famille, et vous pouvez vous rapprocher du département, de la région et de l'Assemblée nationale via la.le député.e de votre circonscription pour porter le débat au niveau politique. N'hésitez pas à nous contacter pour que l'on vous fournisse de la documentation.
3. **Participer à l'organisation du débat public en organisant des réunions publiques.** Nous sommes disponibles pour vous accompagner dans cette démarche, ainsi que pour intervenir et animer ces réunions.
4. **Participer part aux navettes à destination des chantiers en Maurienne** permettant de se rendre compte des impacts et des enjeux de ce projet (interventions de spécialistes et rencontre avec des habitant.es impacté.es).

Collectifs Contre le Lyon Turin : inter-cclt@proton.me

- Demandes d'informations, de documents, d'entretiens, ou d'articles de journaux supplémentaires.
- Demandes d'organisation de réunion publique dans votre commune.
- Demande d'informations et inscription pour les navettes ou à un CCLT.

Élu.es pour l'Utilisation du Réseau Existant : contact@cepure.fr

- Demandes d'envoi de la tribune dont les membres sont signataires.
- Demandes d'adhésion au CEPURE.

Site : stopaulyonturin.fr

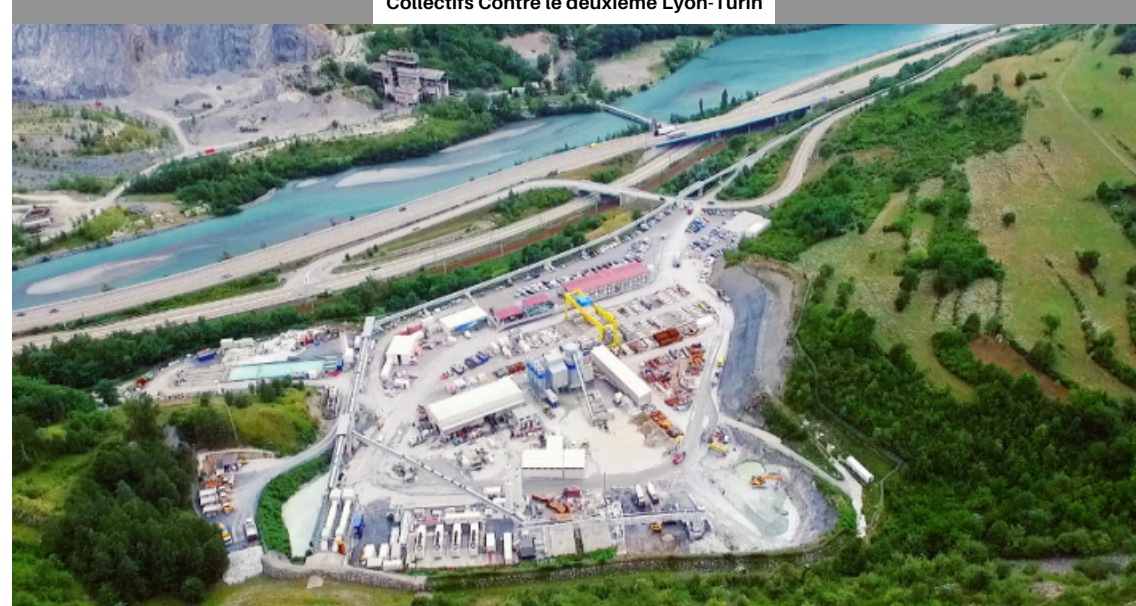
Réseaux sociaux : [@stopaulyonturin](https://www.instagram.com/stopaulyonturin)

>>> ÉTUDE CRITIQUE <<< DOUBLEMENT FERROVIAIRE LYON-TURIN

par le CEPURE et les CCLT

Collectif d'Élu.es Pour l'Utilisation du Réseau Existant

Collectifs Contre le deuxième Lyon-Turin



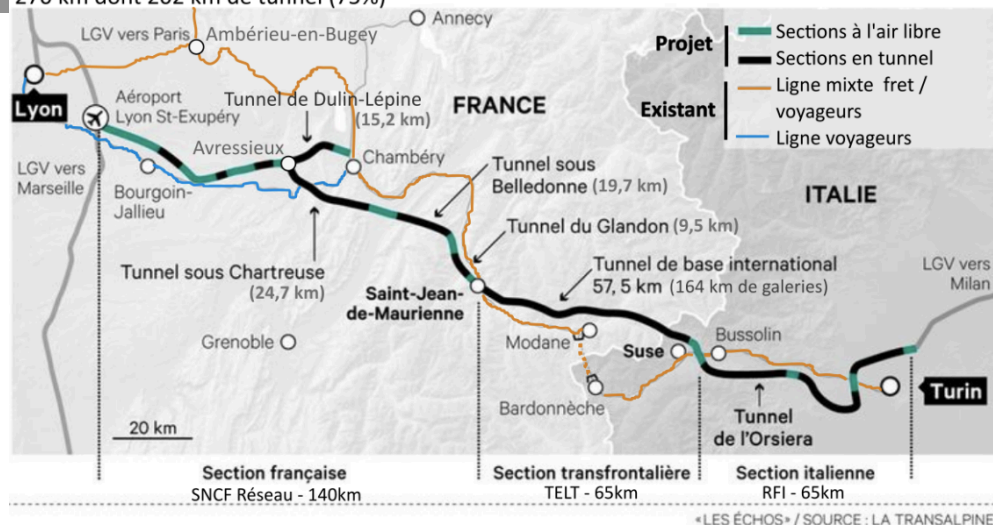
INTRODUCTION

Le 2 décembre 2024 (trois jours avant la démission du gouvernement Barnier), le ministre démissionnaire des Transports François Durovray signait l'**officialisation du scénario "Grand Gabarit"** pour la section française de la future liaison ferroviaire Lyon - Turin. Cette partie du tracé implique de creuser **7 nouveaux tunnels** dont ceux sous les massifs montagneux de la Chartreuse et de Belledonne mais aussi **6 viaducs et 59 ouvrages d'art** dans la vallée du Gresivaudan et le Nord Isère.

Suite à cette annonce, il faut prendre le temps de comprendre réellement les enjeux d'un tel projet. **Nous vous proposons donc cette « étude critique » rassemblant analyses sourcées** et commentaires afin de nourrir la réflexion et le débat d'ordre citoyen et institutionnel.

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

270 km dont 202 km de tunnel (75%)



1. ÉTAT D'AVANCEMENT

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin se décompose en trois parties : le tunnel transfrontalier, les voies d'accès françaises et les voies d'accès italiennes (voir carte ci dessus). Ces dernières contiennent aussi le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise nord jusqu'à Ambérieu-en-Bugey. **Les travaux n'ont commencé que sur la partie transfrontalière. En mai 2024, 22 ans après le lancement des percements, seulement 11% du tunnel transfrontalier a été creusé (13 km sur un total de 2x57,5 km) [2].** Sa mise en service est prévue au plus tôt en 2033. Notons que creuser les tunnels ne représente qu'une partie du projet, il faut ensuite équiper les voies et sécuriser les lignes. À titre d'exemple, le second tunnel autoroutier du Fréjus, dont le creusement a été terminé en 2014, n'est toujours pas ouvert à la circulation.

Nous insistons sur le fait que les études d'avant-projet pour les voies d'accès entre Saint-Jean-de-Maurienne et Lyon Saint-Exupéry ont été annoncées pour début 2025, mais que les travaux n'ont pas commencé sur cette partie

Il s'agirait d'une section de 140 km confiée à SNCF Réseaux pour la réalisation de sept tunnels et de nombreux ouvrages aériens (voir carte ci dessus). Sa mise en service est prévue au plus tôt en 2045.

7. SOURCES

- [1] Cour des Comptes : "Référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin". 2012.
- [2] Que Choisir : "Liaison ferroviaire Lyon-Turin : un coup à 30 milliards!" 2024.
- [3] Le journal du bâtiment et des travaux publics : "Lyon-Turin : un milliard d'euros de travaux déjà réalisés". 2024.
- [4] Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) : "Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - évaluation socio-économique". 2006.
- [5] RFF : "Dossiers d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Dossier d'offre de service et d'évaluation économique et sociale - Pièce G". 2012.
- [6] Commission d'Enquête Publique : "Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Grenay (Isère) et Saint-Jean-De-Maurienne (Savoie) dans le cadre du projet Lyon – Turin (itinéraires d'accès au tunnel Franco-Italien)". 2012.
- [7] Commission Européenne : "Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)". 2006.
- [8] Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) : "Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition". 2023.
- [9] Conseil Général des Ponts et Chaussées (rapport Brossier) : "La politique française des transports terrestres dans les Alpes". 1998.
- [10] AN, Commission du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire : "Compte rendu n° 11 du mercredi 23 octobre 2013, séance de 16 heures 30". 2013.
- [11] Observatoire de la saturation ferroviaire des accès alpins : "Réunion du 24 mai 2023". 2023.
- [12] BRGM : "Chutes de blocs rocheux à la Praz (Savoie)". 1975.
- [13] Le Progès : "Un éboulement coupe la circulation sur l'A43, le trafic ferroviaire à l'arrêt entre la France et l'Italie". 2023.
- [14] Dauphiné Libéré : "Maurienne : la RD 1006 sera rétablie pour Noël, les travaux continuent jusqu'en février". 2019.
- [15] Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) : "Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir". 2018.
- [16] Mediapart : "Lyon-Turin : le mégaprojet de tunnel impacte l'eau de la montagne". 2024.
- [17] Observatoire national des services publics d'eau et d'assainissement : "Volume d'eau potable consommé par habitant par jour en 2021". 2023.
- [18] Reporterre : "Les tunnels du Lyon-Turin, une catastrophe pour les sources d'eau". 2023.
- [19] Antea Group pour les services de l'Etat en Savoie : "Val-Cenix - Avrieux - Orelle - Saint-André, révision des arrêtés préfectoraux de DUP - captages d'eau". 2024.
- [20] TELT : "Travaux préparatoires et mesures d'urgence et transitoires pour l'approvisionnement en eau potable dans la vallée de la Maurienne". 2024.
- [21] Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) : "Tunnel Euralpin Lyon – Turin : Appui à la compréhension du lien projet – ressources en eaux souterraines". 2021.
- [22] La Maurienne : "Impact des chantiers du Lyon-Turin sur les ressources en eau : Erica Sandford, hydrogéologue, tire la sonnette d'alarme". 2024.
- [23] Département de la Savoie : "Lyon-Turin : La démarche Grand Chantier".
- [24] Cour des Comptes Européenne : "Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus". 2020.

3. Investir dans le réseau TER et les transports du quotidien.

Localement, nous notons des besoins urgents pour doubler les voies uniques, augmenter la sécurité et diminuer les temps de trajet sur les lignes suivantes :

- Aix-les-Bains - Annecy
- Grenoble - Valence (section Romans - Bourg-de-Péage - Saint-Marcelin)
- Lyon - Chambéry (section Saint-André-Le-Gaz - Chambéry)
- Saint-Étienne - Le Puy-en-Velay (actuellement en voie unique non électrifiée)

Ces travaux peuvent être évalués sur une base de 10 millions d'euros par kilomètre de voie ferrée doublée soit un budget de 2,5 à 3 milliards d'euros.

En 2016, le président de la SNCF Guillaume Pepy s'inquiétait de l'argent que la France allait devoir consacrer au projet de deuxième ligne Lyon-Turin : "Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant."

HUBERT DUMESNIL

"Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet. L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution."

Ancien président de Réseau Ferré de France puis de TELT, propos recueillis par Maxime Hanssen, le 22 janvier 2015 pour La Tribune

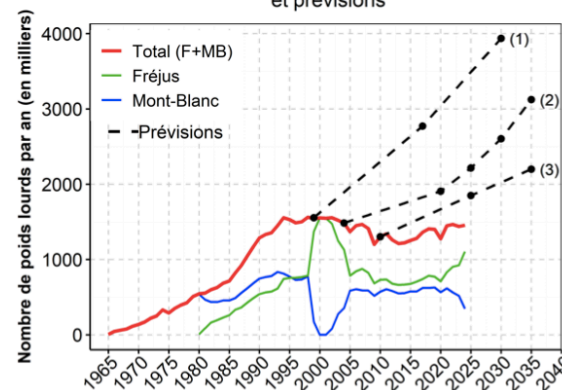
UNE FACTURE TRÈS SALÉE

Le 31 décembre 2024, l'entreprise Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) en charge de la construction puis de la gestion de la future liaison, annonçait qu'« un milliard d'euros de fonds franco-italo-européens a déjà été consommé en travaux sur la future ligne ferroviaire Lyon-Turin. » [3]. Le budget global de l'infrastructure a été estimé à 26 milliards d'euros en 2012 par la Cour des comptes. En intégrant l'inflation, cela représente aujourd'hui 30 milliards d'euros. Les fonds sont entièrement publics et proviennent de la France (État et collectivités locales), de l'Italie et de l'Europe. Notons que les financements européens viennent principalement des contributions française et italienne au budget européen.

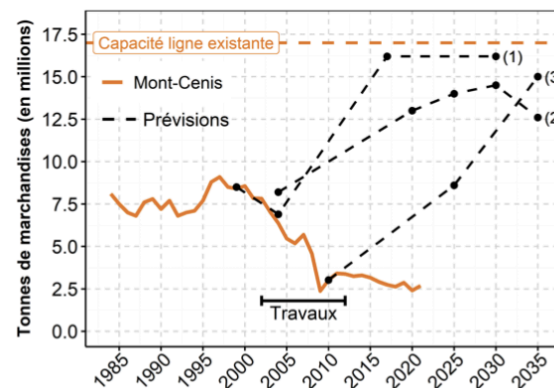
Le projet est donc en réalité peu avancé.

2. DES PRÉVISIONS D'AUGMENTATION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES SURÉVALUÉES

Evolution du nombre de poids lourds (route) par an et prévisions



Evolution de la quantité de marchandises échangées par an par le train et prévisions



Le projet de nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin a été imaginé à la fin des années 1980. Ces grands travaux visaient à répondre à l'augmentation des volumes de marchandises transportées entre la France et l'Italie. **Nous savons aujourd'hui que les prévisions réalisées dans les enquêtes préalables aux déclarations d'utilité publique (2006 pour le tunnel transfrontalier puis 2012 pour la section française) étaient largement surévaluées (voir schémas à gauche).**

Sources :

Données : www.tunnelmb.net et www.sitaf.it

Prévisions : Dossiers d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : [4], [5], [6]

Capacité de la ligne existante Modane-Val de Suse : au moins 17 millions de tonnes, [7].

Capacité de la ligne existante Dijon - Ambérieu - Modane après travaux : 16,8 millions de tonnes, [8]

3. UNE LIGNE EXISTANTE RÉNOVÉE MAIS SOUS-UTILISÉE

En 1998, le Conseil Général des Ponts et Chaussées décomptait 128 trains par jour sur la ligne (100 trains de marchandises, 28 trains de voyageurs et voyageuses) [9]. **Après un milliard d'euros de travaux de rénovation entre 2002 et 2012** pour améliorer les normes de sécurité et mettre le tunnel du Mont-Cenis au gabarit B1 [5, 10], **seulement 37 trains circulaient quotidiennement en 2022** (27 trains de marchandises, 10 trains de voyageurs) [11].

Ainsi, moins de 3 millions de tonnes (Mt) de marchandises transitent par le rail depuis 2016 (voir schémas page 3); **nous sommes donc loin de la capacité maximum de 17 Mt annoncée dans un rapport de la commission européenne** [7] et des projections faites dans les enquêtes préalables aux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) de 2006 et 2012 [5, 4, 6]. En 2021, la ligne existante aurait pu faire transiter 14,5 Mt de marchandises supplémentaires (voir schémas page 3), ce qui représente environ 900 000 poids lourds, alors que TELT promet d'en faire passer 1 000 000 sur le rail avec la nouvelle ligne si ce projet titanesque venait à son terme (soit seulement 11% de plus que la ligne existante). Ainsi, **il serait possible de transférer rapidement 2/3 des poids lourds circulant via les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus sur la ligne existante**. Ce choix résulte uniquement d'une volonté politique de report modal.

Par ailleurs, le 27 août 2023, **un important éboulement a eu lieu sur la ligne existante au niveau de La Praz, provoquant sa fermeture jusqu'en mars 2025**. Ce risque était identifié depuis au moins 1975 par un rapport du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) [12] ainsi que par la Maison Technique du Département [13]. Dans un article du Dauphiné Libéré de 2019, un géologue explique que 15 000 m³ de roche instable en suspension avaient été identifiées [14]. Malgré ces constats, **les préconisations de sécurisation ont été ignorées**.

7. NOS PROPOSITIONS

À travers ces propositions, nous tenons à insister fermement sur notre position en faveur du train pour les voyageurs et voyageuses et le transport de marchandises.

1. Mettre en place une véritable politique de fret qui permettrait de faire passer rapidement 900 000 camions sur le rail via le tunnel du Mont-Cenis, soit les 2/3 des poids lourds circulant sous les tunnels du Mont-Banc et du Fréjus (cf. parties 1 et 2).

TELT promet de faire passer 1 000 000 de poids lourds sur le rail avec la nouvelle ligne si ce projet titanesque va à son terme (soit seulement 11% de plus que la ligne existante). Dans un rapport de 2020, la Cour des Comptes Européenne a calculé que les émissions de gaz à effet de serre dues au travaux de la nouvelle ligne ne seraient compensées qu'entre 25 et 50 ans après son entrée en service prévue entre 2045 et 2050 [24]. Or les rapports successifs du GIEC stipulent qu'il faut agir immédiatement pour réduire massivement nos émissions.

2. Effectuer les travaux de nouvelles améliorations de la ligne Dijon - Ambérieu-en-Bugey - Modane proposés par le COI en 2018 puis en 2023 pour permettre le transport de 16,8 Mt de fret par an sur cet axe (600 millions d'€) et ainsi effectuer un report modal massif [15, 8].

Dans un courrier envoyé le 6 février 2019 à Madame Élisabeth Borne alors ministre des transports, la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) a affirmé son engagement pour participer à la création de navettes de transport combiné non accompagné sur les axes concernés. Cela permettrait d'atteindre rapidement les objectifs européens sur ces axes (cf. partie 3).

1. Nous alertons sur le fait que cette démarche vise surtout à **mettre en place des compensations face à la destruction du cadre de vie et du territoire des communes concernées sans consulter la population en amont.**
2. La démarche Grand Chantier permet au promoteur de recevoir de l'argent public pour financer des projets communaux. **Nous alertons sur le fait que ces pratiques apparaissent comme la contre-partie au soutien des élu.es, et nuisent de manière évidente aux débats ainsi qu'à la remise en question de ce projet par les élu.es.**
3. Le projet de deuxième ligne ferroviaire Lyon-Turin est **le seul grand projet n'ayant pas fait l'objet d'un débat public mené par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**. Saisie par trois fois (2001, 2012 et 2015), il a toujours été refusé.
4. Nous constatons que **les populations impactées ne connaissent pas les enjeux réels du projet** ni l'importance des impacts irréversibles qui seront occasionnés si les travaux avaient lieu.

LE DROIT À UN DÉBAT CITOYEN

Nous demandons donc qu'un débat public objectif prenant en compte tous les points évoqués dans ce document soit engagé. Les élu.es devront assumer les pertes de ressources, les dégâts sur nos territoires et le probable mécontentement de la population si ces débats n'avaient pas lieu.

METTRE FIN À CE PROJET D'INUTILITÉ PUBLIQUE

Finalement, l'intérêt d'utilité publique n'est plus justifié et les impacts sont considérables. Nous demandons donc l'arrêt du projet qui s'étalerait encore sur des dizaines d'années et qui coûterait encore 29 milliards d'euros d'argent public.

Il est souvent expliqué que le tunnel transfrontalier permettrait d'empêcher ce type d'interruption propre aux lignes de montagne mais les tunnels amènent d'autres problématiques importantes. Par exemple, le tunnel du Gothard en Suisse, de longueur équivalente (57 km), a vu sa circulation diminuer très fortement pendant plus d'un an suite au déraillement d'un train de marchandises le 10 août 2023. **La difficulté d'accès et la profondeur rendent les réparations très complexes et onéreuses.**

DES PRIORITÉS À REVOIR URGEMENT

Dans ce contexte, nous demandons donc, comme le Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1998 [9], la Cour des comptes en 2012 [1] et le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018 [15], l'utilisation optimale de la ligne existante avant tout autre investissement.

4. DES MENACES RÉELLES SUR L'EAU

Les chantiers du tunnel transfrontalier ont commencé et les impacts sont maintenant visibles. Nous alertons, entre autres, sur la ressource en eau devenue si précieuse aujourd'hui. Vous trouverez ci-dessous quelques points importants à souligner.

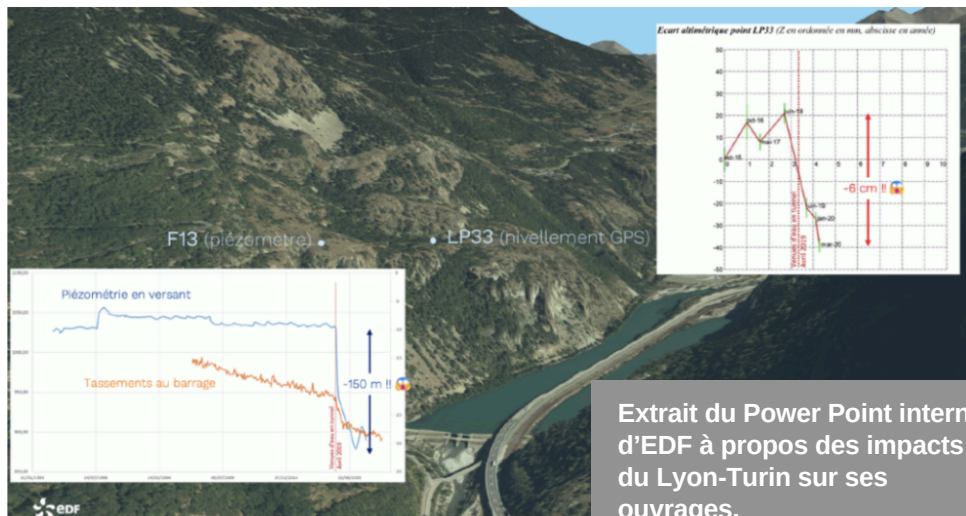
4.1 RISQUES SUR LE FONCTIONNEMENT HYDROGÉOLOGIQUE

Un document interne à EDF révélé par Mediapart souligne **des évènements qui "interpellent (fortement)"** survenus en avril 2019 à proximité du barrage du Pont-des-Chèvres dans la vallée de la Maurienne lorsqu'un tunnelier était en activité dans cette zone (cf. Figure 3, [16]) :

- baisse de 150 m du niveau d'eau dans une poche souterraine.
- affaissement des sols de 6 cm près du barrage (soient l'équivalent de 20 ans de tassement normal).
- vitesse de tassement du barrage multipliée par quinze.

L'ingénieur EDF juge dans son document qu'« en creusant le tunnel, les failles rocheuses se sont vidées de leur eau. Toute la zone ayant été drainée, les failles se resserrent, et cela provoque un tassement du sol ».

4.2 RISQUES SUR LES SOURCES D'EAU



Extrait du Power Point interne d'EDF à propos des impacts du Lyon-Turin sur ses ouvrages.

Document Mediapart. Nous avons eu connaissance de ce document uniquement car il a fuité d'EDF en 2024 (5 ans après les faits), ce qui traduit un manque de transparence évident.

Selon TELT, 60 à 125 millions de m³ d'eau pourraient être drainés annuellement rien que par le tunnel transfrontalier [7], 100 millions de m³ correspondant à la consommation domestique annuelle de 1,85 millions de personnes [17] (plus de 4 fois la population de la Savoie).

Notons que des sources ont été tariées à Villarodin-Bourget, village situé à 60 m au-dessus d'une descenderie, au début des travaux en 2002 [18]. D'autres communes connaissent des tarissements ou des baisses significatives de débit de sources, comme à Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel, Orelle, Saint-André, Avrieux.

Excavation des déblais. Extension de la plage de dépôt des déblais, Saint-Julien-Mont-Denis, 2023.



DES IMPACTS À PLUSIEURS ÉCHELLES

Les impacts à la fois visuels, sonores et sur la biodiversité ainsi que l'artificialisation des sols sont évidents aujourd'hui en Maurienne, et seront propagés sur le reste du tracé si le projet est mené à son terme.

6. UNE DÉMARCHE GRAND CHANTIER QUI LAISSE PEU DE PLACE AU DÉBAT PUBLIC

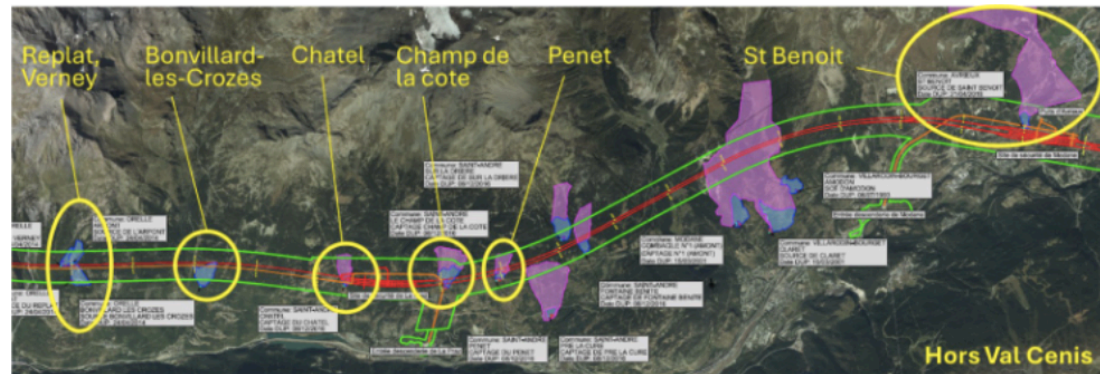
Selon le Conseil départemental de la Savoie, "le chantier ferroviaire Lyon-Turin bénéficie du dispositif exceptionnel dédié à la préparation et à l'accompagnement des grands chantiers : la démarche Grand Chantier. Décidée par le Gouvernement le 18 décembre 2003, elle vise à préparer l'arrivée des chantiers, accompagner leur déroulement, valoriser les opportunités offertes à cette occasion pour le développement des territoires." [23]

4.3 RISQUES POUR LES CAPTAGES D'EAU POTABLE

Le tracé du tunnel transfrontalier passe sous des dizaines de captages d'eau potable (voir carte page 7) protégés par des arrêtés préfectoraux portant sur le sous-sol à l'aplomb de ces zones [19]. Sur quatre communes, dix périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable interdisent toute excavation, forage ou creusement à quelque profondeur que ce soit.

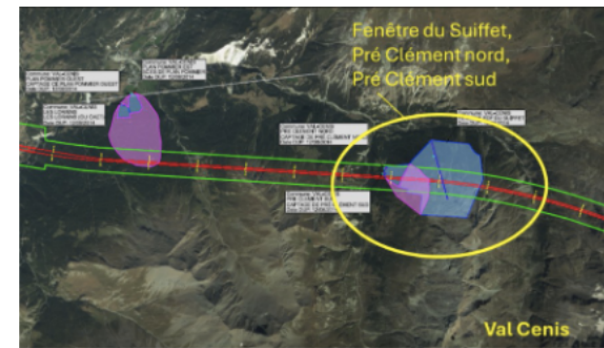
Or, le 10 octobre 2024, le préfet de la Savoie les a fait modifier pour permettre à TELT de creuser en dérogeant à la Loi sur l'Eau et au Code de la Santé Publique. En étudiant le tracé prévisionnel des voies d'accès, nous remarquons que de nombreux points de captage sont aussi menacés dans les massifs de Chartreuse, de Belledonne et de la chaîne de l'Épine.

NOUS ALERTONS SUR CES MÉTHODES QUI POURRAIENT ÊTRE REPRISES POUR LES CAPTAGES D'EAU D'AUTRES COMMUNES.



L'emprise du tunnel (en vert) et les périmètres de protection de captage (zones bleues et roses).

Extrait du dossier technique pour l'enquête publique sur la révision des arrêtés concernant les captages, été 2024. TELT [19]



Juillet 2009 (zone humide avant les travaux). à gauche

Février 2024 (même zone après le début des travaux en 2002). ci dessous



Zone du Moulin (4ha), Villarodin-Bourget (zone 2 sur photo page 9) : réalisation des travaux d'une descenderie équivalente à celle prévue, entres autres, à Détrier

Octobre 2024. Les travaux ont une emprise totale de 54,61 ha sur les communes de Saint-Jean-de-Maurienne et Villargondran.



Ces deux murs en béton armé mesurant de 5 à 13 m de haut sur près de 3 km de long, sont la base d'une nouvelle rampe de voies ferrées pour la LGV.

4.4 LES RISQUES SUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Ces risques sur la ressource en eau sont confirmés par TELT puisqu'il lance "en prévention" un **appel d'offre de 2,5 millions d'euros le 23 septembre 2024 pour acheminer de l'eau en bouteille, des camions citernes et des unités mobiles de traitement des eaux** dans les communes de Maurienne pendant 6 ans [20]. Les communes concernées possèdent justement leurs captages dans des zones situées à l'aplomb du tracé de la nouvelle ligne (cf. point précédent).

4.5 UNE SOUS-ESTIMATION DES RISQUES

Plusieurs études et rapports montrent que les analyses faites par TELT pour vérifier les impacts de leurs chantiers sur l'eau ne sont pas fiables. Le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), dans un rapport de novembre 2021, indiquait pour sa part que "les résultats de ces analyses mettent en évidence des problèmes de continuité insuffisante du suivi, d'imprécision des mesures et de non quantification des débits très élevés pour plusieurs points d'eau. **Près de 75% des chroniques examinées ont une exploitabilité réduite à cause d'un ou plusieurs de ces problèmes.**" [21]

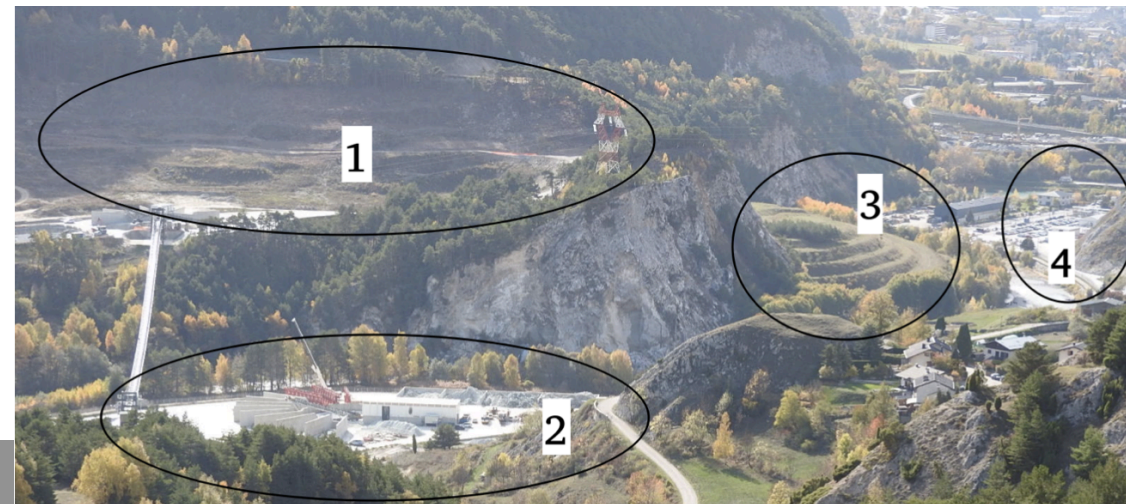
Le 17 octobre 2024, un article du journal La Maurienne cite une hydrogéologue et élue de Maurienne qui, après avoir constitué un groupe de travail fin 2020, alerte sur les mêmes faits [22].

UN PRÉCÉDENT INQUIÉTANT POUR LA SUITE

Ce qui se passe en Maurienne permet d'anticiper les risques encourus par d'autres communes concernant l'eau. La mairie étant responsable de l'accès à cette ressource, nous demandons que les élu.es mais aussi les citoyen.nes prennent cette question au sérieux, et que les données sur les eaux d'exhaure et les relevés des piézomètres soient rendues publiques.

5. DES IMPACTS D'AMPLEUR SUR NOS TERRITOIRES

Les travaux ont commencé en Maurienne en 2002, et ces deux dernières décennies ont vu ces territoires changer de manière irréversible. Tout le long de la vallée, des usines à voussoirs, des centrales à béton, des carrières et des zones de stockage de déblais extraits de la montagne ont été construites, y compris sur des communes non mentionnées dans les Déclarations d'Utilité Publique. **Vous trouverez dans cette partie des photos de chantier permettant de prendre conscience de l'emprise des travaux sur le territoire.**



Zone du Moulin et alentours, Villarodin-Bourget, 2022.

1. Zone des Tièrces : 17 ha de forêts et de prairies rasées pour entreposer 4 millions de m3 de déchets issus du puits de ventilation d'Avrieux.
2. Zone du Moulin (4 ha) : chantier pour la descenderie du Bourget et le puits de ventilation d'Avrieux.
3. Dépôt de déchets issus de l'excavation de la descenderie du Bourget de 2002 à 2007.
4. Zone artisanale de Saint-Gobain où une base vie a été installée par TELT.