

Les élus de Maurienne appellent à manifester le 15 mai contre la fermeture de plusieurs gares dans la vallée de la Maurienne.

Réaction assurément salubre des élus (enfin !) tant l'enjeu du désengagement de la SNCF est crucial pour l'avenir de la vallée. Mais si s'attaquer aux effets est nécessaire, ce n'est pas suffisant si l'on ne s'attaque pas également aux causes.

Pourtant le désengagement de la SNCF ne date pas d'aujourd'hui, faute d'investissements suffisants pour la modernisation des réseaux existants, pour les trains d'équilibre du territoire et les trains du quotidien, victimes collatérales d'une politique du tout TGV menée depuis des années.

Ainsi au niveau régional les TER sont de plus en plus remplacés par des autocars avec une dégradation de service pénalisante pour l'utilisateur.

Par exemple, sur le trajet Modane-Chambéry un autocar met 1/2h à 3/4h de plus qu'un TER pour effectuer le parcours au même tarif, et pas question d'embarquer son vélo (bonjour le transfert modal !), sans parler de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Comment avec cette politique inciter les gens à prendre le train, le moyen de transport le moins polluant ?

La nouvelle convention passée entre la SNCF et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour la période 2017-2022 donne encore plus d'autonomie de gestion à la SNCF. Par exemple, si la SNCF estime qu'un train doit être remplacé par un car en raison du faible nombre de voyageurs, elle pourra le faire au nom de la rentabilité, diminuant ainsi ses coûts pour se préparer à l'ouverture à la concurrence de ses services voyageurs.

Tout ce qui n'est pas rentable doit donc disparaître, tel est le nouveau credo, ainsi le service ferroviaire ne sera plus accessible à tous même si les infrastructures existent, et les habitants des zones rurales seront condamnés à prendre la route.

Avec la réforme ferroviaire qui se prépare, la transformation de la SNCF en société anonyme n'est pas un point de détail juridique. Plongée dans le grand bain de la concurrence, la SNCF sera contrainte par les questions financières qui vont supplanter tout le reste. Et la notion de service public sera totalement défaite. L'enjeu est la fermeture des petites lignes dites non rentables, car plus aucune péréquation avec les lignes bénéficiaires ne sera possible pour les financer. Avec ces règles de gestion de comptabilité privée, au-delà des fermetures des gares, c'est l'avenir de la desserte ferroviaire de la Maurienne qui est en jeu.

Pour les opposants au Lyon-Turin et plusieurs associations environnementalistes locales, régionales ou nationales, services fret et services voyageur ferroviaires sont liés.

Il faut, pour en assurer la pérennité, une montée en charge rapide du transfert modal du fret transfrontière sur la ligne existante de Maurienne qui a été modernisée à cette fin. Ils en ont démontré la faisabilité (il est possible de sortir de la

route 1 million de camions/an), sinon sans l'augmentation des recettes des péages liés au fret, celle-ci sera condamnée à terme, et reléguée au rang de ligne non rentable et promise à l'abandon.

Le coup de grâce sur le tronçon St Jean de Maurienne -Modane lui serait asséné si la construction du tunnel de base du Lyon-Turin se réalisait (pour info, d'après les accords franco-italiens ce tronçon devrait être transféré à TELT gestionnaire du tunnel de base). Car qui peut prétendre sérieusement que privée de son trafic fret et TGV, la gare de Modane avec sa seule desserte TER serait préservée tout au long de l'année ? C'est également l'accès à la Haute vallée qui en serait affectée.

Les élus de Maurienne qui majoritairement soutiennent le Lyon-Turin et son tunnel de base, n'assument pas cette contradiction ayant les yeux rivés sur les retombées économiques immédiates et mirobolantes promises par les promoteurs de ce grand chantier dont certains commencent à entrevoir les dégâts environnementaux. Ils pourront toujours après coup se lamenter sur les friches ferroviaires de la ligne existante dont il ne sauront que faire, et il leur sera trop tard pour constater que des milliards d'euros d'argent public auront servis à creuser un ouvrage inutile sous la montagne en même temps que les déficits publics, au détriment du service ferroviaire du quotidien qu'ils prétendent défendre.

No TAV Maurienne

POUR LA QUALITE ET LE DEVELOPPEMENT DES LIAISONS FERROVIAIRES EN MAURIENNE, LES ELUS S'ENGAGENT

Alors même que le Syndicat Pays de Maurienne est engagé depuis 2015 dans la construction d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui veut dessiner les contours d'une « vallée métropole rurale alpine accessible », les élus ont appris par les médias qu'après les gares de St Pierre d'Albigny, Chamousset, Aiguebelle, Epierre... celles de St Avre-la-Chambre et Saint-Michel-de-Maurienne fermeraient à leur tour leurs guichets et n'assureraient plus l'accueil des voyageurs, sans oublier les réductions des plages horaires d'ouverture des guichets des gares de Modane et Saint-Jean-de-Maurienne. Ces voyageurs seraient donc contraints de prendre leurs billets par internet ou aux bornes automatiques, et d'attendre leur train sur les quais, à toute heure et par tous les temps. Ce, quels que soient leur âge, leur état de santé, et leurs possibilités de connexion numérique !

Les orientations fixées dans le cadre du projet de SCOT par les élus de Maurienne, déjà présentées lors de réunions de concertation avec les populations et acteurs économiques, semblent être méconnues des pouvoirs publics qui imposent à la SNCF, dans tout le pays, des critères de rentabilité comptable s'inscrivant dans la perspective d'une large ouverture des transports ferroviaires à la concurrence.

Rappelons quelques éléments structurants du projet de SCOT Maurienne :

- Dans le diagnostic Climat et Energie, mai 2016 :
« UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LE POIDS DES CONSOMMATIONS INDUSTRIELLES ET DES TRANSPORTS. [...] Le transport constitue également un poste considérable des consommations (25 %) : transit international, tourisme et déplacements internes liés au caractère peu dense du territoire. »

Si la qualité de l'air mauriennais n'atteint pas encore les records négatifs de la vallée de l'Arve en Haute-Savoie, elle est cependant loin d'être irréprochable.

*« Parmi les actions susceptibles de sauver des vies et de contribuer à sauver la planète figurent l'amélioration des normes applicables aux véhicules, **la priorité donnée aux transports publics propres et actifs**, ainsi que l'adoption de solutions plus efficaces pour cuisiner, s'éclairer et se chauffer. » Organisation Mondiale de la Santé, janvier 2016.*

- Afin de « relever le défi d'une mobilité rurale innovante et durable, de freiner l'usage exclusif, exponentiel de la voiture individuelle et renforcer l'attractivité de la Maurienne », le projet de SCOT pointe des nécessités :
 - Organiser une mobilité intermodale interne à la Maurienne d'une part, pour relier les pôles entre eux, accéder aux secteurs d'altitude et externe d'autre part : depuis/vers les métropoles régionales ou italiennes.
 - Maintenir le niveau de desserte ferroviaire et optimiser l'offre de transport en commun.
 - Promouvoir des pôles multimodaux, existants ou à créer, en prenant appui sur les gares, nœuds de covoiturage, intégrant la mobilité douce, l'accueil et le service aux usagers.
 - Etoffer l'offre alternative à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements quotidiens.

La disparition de la chaleur d'un accueil marqué par une présence humaine (dans deux gares qui desservent d'ailleurs chacune des stations de tourisme hivernal et estival importantes : Orelle, Valloire, et Valmeinier, Saint François Longchamp et la vallée des Villards), celle de 15 postes de cheminots (qui s'inscrivent dans la continuité de la suppression par la SNCF de centaines d'emplois en Maurienne depuis des années) sont de nature à détruire les efforts et les choix des élus de Maurienne et de leurs collectivités.

NOUS NE LES ACCEPTERONS PAS, ET LE 15 MAI 2018, ENSEMBLE, AU DEPART DE LA GARE DE AIGUEBELLE (8H06), SAINT-AVRE (8H23), SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (8H31) ET ARRIVEE EN GARE DE SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE (8H43) NOUS, ELUS DE MAURIENNE, PRENDRONT SYMBOLIQUEMENT LE TRAIN POUR MARQUER NOTRE ATTACHEMENT A LA QUALITE ET AU

DEVELOPPEMENT DE LA DESSERTTE FERROVIAIRE DE NOTRE VALLEE DE LA MAURIENNE. NOUS APPELONS LES HABITANTS A SE JOINDRE MASSIVEMENT A NOUS.