

C'est votre avis

Vous souhaitez vous exprimer sur l'actualité ?

Vos réactions nous intéressent
et peuvent être publiées

si elles sont concises, lisibles, et signées.

Merci de nous les adresser, soit par internet :

LMaredaction@laurienne.fr,

soit par courrier postal :

La Maurienne, Forum des lecteurs,

168, avenue Henri-Falcoz,

73300 Saint-Jean-de-Maurienne.

Réaction à l'article «La CGT Cheminot manifeste ce jeudi sur l'AFA»

«Dans cet article je découvre l'existence du groupe «Rail Logistique Europe». Depuis 30 ans on découpe la SNCF en petits morceaux et voilà que le RLE se compose de : SNCF Réseau, SNCF Voyageur, GEO-DIS, Kéolis, Hexafret, Technis, Cap-train, Naviland Cargo, Viia, Forwadis.

Déjà je suis allergique au mot « EUROPE ». On dissout notre fleuron national pour reconstituer un groupe européen ? S'agit-il d'une privatisation ?

On nous parle de 23 flux de transport dont l'AFA désormais confiée à la concurrence.

À savoir : en 2023, l'UE menace la SNCF d'une amende de 5,3 milliards d'euros correspondant aux aides versées précédemment par l'État, ce qui est interdit par l'UE.

En échange d'une promesse d'effacement de la dette, la France divise Fret SNCF en deux groupes : HEXA-FRET, opérateur ferroviaire, et TECHNIS, chargé de

l'entretien du matériel roulant.

La France donne aussi 23 flux réguliers et rentables à la concurrence privée. Parmi ces 23 flux, l'autoroute ferroviaire AFA rentable seulement avec les subventions de la France et de l'Italie (environ 300€ par camion, plus de 10 millions d'euros depuis sa création).

Et enfin la France donne - oui donne ! - 62 locomotives. Est-ce pour mieux concurrencer Fret SNCF désormais HEXAFRET ?

Alors faut-il militer pour la remise en route de la plateforme d'Aiton ?

La Suisse, toujours montrée en exemple, pratique depuis longtemps et à grande échelle le feroutage accompagné (tracteur remorque chauffeur).

La « chaussée roulante » suisse coûte trop cher en subventions, elle s'est arrêtée définitivement le 15 décembre 2025.

Le financement était programmé jusqu'en 2028.

50 % retourneront dans les caisses de la confédération et les 50 % restant sont réaffectés sous forme de subventions aux transporteurs afin qu'ils évoluent vers le feroutage non accompagné appelé aussi Transport Combiné (les containers ou des remorques préhensibles dans un wagon poche).

Le transport combiné en Suisse comme en France est bénéficiaire lui.

Lors d'une réunion publique où était présent M. Fatiga (CGT), les intervenants ont évoqué l'urgence de désengorger la VRU de Chambéry. Face au danger, les intervenants ont préconisé l'urgence de réaliser les accès au Lyon-Turin.

Charger les camions citerne à Aiton me paraît géographiquement inadapté !

Mes amis qui militent pour l'utilisation de la ligne

existante ont proposé depuis longtemps la création d'une plateforme ferroviaire à Ambronay, prêt d'Ambrérieu-en-Bugey.

Carrefour ferroviaire et autoroutier, elle est idéalement placée pour récupérer les matières dangereuses provenant de la région lyonnaise.

Utilisons 50 % des subventions franco-italiennes pour favoriser le transport combiné et privilégions les matières dangereuses.

Si on décide maintenant, la plateforme peut-être opérationnelle courant 2026.

Le 8 février 2024, Mme Fabienne Buccio, préfète d'Auvergne Rhône-Alpes, a déclaré à propos du premier train dans le tunnel de base : « 2040 est un délai plus raisonnable ». (BFM Lyon : «enfin sur les bons rails?»)

Les accès Saint-Jean / Lyon c'est au minimum 20 ans de travaux, la ligne existante est donc indispensable jusqu'en 2060.

En 2027 débutera la construction de la gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne.

Sachant que le creusement du tunnel du Glandon (sous Rocheray) fait partie de la dernière phase des accès, c'est seulement après 2060 que sortirait un train du Rocheray. Pourquoi construire une gare inutile à 53 millions qu'il faudra modifier plus tard pour ajouter les nouvelles voies, pour encore 50 millions ?

Je trouve la construction de la gare prématurée et superflue connaissant la situation budgétaire actuelle !

Utilisons ces millions afin d'augmenter la capacité de la ligne existante, le saute-mouton de Montmélian est estimé à 600 millions d'euros.

Longue vie à la ligne Ambérieu-Modane ! »

Max Milliex, un contribuable

Mobilisation pour la réouverture de l'autoroute ferroviaire alpine

Deux mois après une première mobilisation devant l'entrée de la plateforme d'embarquement de l'autoroute ferroviaire alpine sur Alp'Arc, espace économique à cheval sur les territoires de Bourgneuf et d'Aiton, la CGT cheminot s'est à nouveau mobilisée le 11 décembre pour réclamer le redémarrage des liaisons ferroviaires entre la plateforme d'Aiton et celle d'Orbasano dans la banlieue de Turin. Plus de 150 militants arrivés de Savoie, de Haute-Savoie, de l'Isère et du Rhône s'étaient donné rendez-vous à l'entrée du site savoyard pour partager le message de Thierry Nier. « *Fret SNCF a été complètement saucissonné en plusieurs entreprises qui se trouvent aujourd'hui dans l'impossibilité de reprendre l'activité de l'autoroute ferroviaire alpine à cause de modalités technocratiques* », dénonce le secrétaire général de la fédération CGT des cheminots. Alors que 18 des 20 salariés ont reçu leur lettre de licenciement cet automne, après l'arrêt du ser-

vice consécutif à l'affaissement de la falaise de La Praz sur la voie ferrée en 2023 et un non-redémarrage malgré la réouverture de la ligne ferroviaire en mars dernier, les militants CGT cheminots considèrent l'infrastructure disponible pour une réouverture rapide. Sa remise en fonctionnement permettrait, selon le syndicat, le transfert des 40 000 remorques de poids lourds chaque année sur les liaisons quotidiennes entre les deux nations.

Seul hic, le fonctionnement de l'autoroute ferroviaire alpine est déficitaire. Si l'État italien s'est engagé à verser la moitié des 8 millions nécessaires à combler le manque à gagner annuel de cette infrastructure, son homologue français semble traîner des pieds. « *Chaque année, la taxe sur les produits pétroliers et énergétiques rapporte 36 milliards d'euros. Un cinquième de cette somme pourrait financer l'intégralité de la régénération du réseau ferré et le redémarrage de l'autoroute ferroviaire alpine* », certifie Thierry Nier.



La CGT Cheminots a réclamé une réouverture rapide de l'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbasano afin de renvoyer sur rail 40 000 poids lourds chaque année.

Une réouverture «de manière rapide»

L'appel a-t-il été entendu ? Jeudi, au terme d'une journée marathon dont l'ordre du jour couvrait une pluie de sujets, la commission intergouvernementale du chantier Lyon-Turin réunie à Chambéry a annoncé, par la voix de son président Paolo Foietta, la

volonté des deux ministères des Transports français et italien de relancer l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton et Orbasano de « *manière rapide* ». Pas vraiment de date annoncée pour autant car, si le budget venait à être vraiment confirmé des deux côtés de la frontière par chaque gouvernement, il faudra encore obtenir l'aval de la com-

mission européenne et notamment de son autorité de la concurrence.

Rien n'est gagné donc. Le sujet reste préoccupant pour le syndicat mixte qui gère Alp'Arc et s'interroge aujourd'hui sur le devenir des 17 hectares non utilisés pour le transfert des poids lourds sur les rails.

Raphaël Sandraz