

# Le Syndicat du Pays de Maurienne souhaite se mobiliser contre le report de trafic du Mont-Blanc

Réunis mardi 16 décembre, les élus du Syndicat du Pays de Maurienne ont affiché une unité ferme face aux projets de fermeture prolongée du tunnel du Mont-Blanc. Entre gestion du foncier et développement cyclable, le territoire refuse de rester la « variable d'ajustement » des flux transalpins.

La séance présidée par Yves Durbet basculait rapidement sur les enjeux de mobilité et d'aménagement qui pèsent sur la vallée.

## Le tunnel du Mont-Blanc : « un cri de colère » unanime

Alors que les exploitants du tunnel du Mont-Blanc étudient deux scénarios de travaux (une fermeture totale de 3 ans ou des fermetures annuelles de 3 mois sur plus d'une décennie), le Pays de Maurienne dénonce une absence totale de concertation. « Nous sommes un peu excédés de tout ce trafic poids lourd qui trouve une voie à travers la Maurienne pour accéder au tunnel du Fréjus et à l'Italie... La solution de fermer le Mont-Blanc et de renvoyer le trafic ailleurs n'est pas acceptable dans les conditions actuelles », a martelé Yves Durbet. Le président révélait avoir co-signé, avec les cinq présidents de communautés de communes de la vallée, un courrier adressé à la préfète de département pour exiger d'être associé aux discussions menées au niveau régional. Les élus pointent du doigt une saturation déjà critique, aggravée par les chantiers du Lyon-Turin et



Les inquiétudes des élus grandissent quant aux décisions concernant les travaux du tunnel du Mont-Blanc, craignant un trafic trop important que le trafic routier maurienais ne saurait absorber. @GEIE

les incidents techniques fréquents.

Les témoignages sur la fragilité du réseau actuel se sont multipliés. « *Le moindre grain de sable dans l'engrenage provoque des bouchons de plusieurs dizaines de kilomètres* », rappelait Yves Durbet, citant l'exemple récent d'un accident au Freney ayant bloqué les poids lourds sur deux voies jusqu'à Saint-Étienne-de-Cuines. « *L'infrastructure ne peut tout simplement pas absorber la totalité du trafic cumulé en cas d'imprévu.* »

De plus, la fluidité au péage côté italien reste un point noir. « *Le débit du tunnel du Fréjus est exactement le même qu'avant l'ouverture du deuxième tube* », précisait José Varesano, balayant l'idée que le doublement des tubes résoudrait par magie le problème du débit.

Pour sortir de cette impas-

se, les élus ont rappelé l'existence de l'autoroute ferroviaire, dont le débit reste dérisoire face au million de poids lourds annuel. Jacques Arnoux a d'ailleurs regretté l'absence de communication sur la remise en route des navettes ferroviaires : « *Tout le monde pensait en toute honnêteté que l'AFA allait rouvrir dès l'éboulement de la Praz réparé... il y a un déni sur la considération des élus d'une vallée qui supporte le trafic.* » Patrick Provost, préoccupé lui aussi par la situation, proposait d'allier les forces avec l'agglomération de Chambéry et les communes alentour, afin « *d'avoir plus de poids auprès des instances décisionnaires* », précisant que ces dernières rencontrent les mêmes difficultés que la vallée concernant le trafic routier.

## Urbanisme : une gouvernance partagée pour le foncier

Le comité a également acté la modification des attributions de la commission « SCOT-TEPOS ». L'objectif est de mettre en place une instance de gestion concertée des espaces naturels, agricoles et forestiers (EN-AF).

Le projet de SCOT prévoit des enveloppes foncières strictes (notamment 13 hectares pour le tourisme). Pour éviter que des communes ne travaillent des années sur des projets de PLU qui seraient finalement refusés par les services de l'État, cette instance rendra des « avis simples » en amont. « *L'idée c'est de bien partager les soucis en amont le plus possible* », indiquait Alexandre Albrieux, afin d'assurer une compatibilité avec la loi « cli-

mat et résilience ».

Côté pastoralisme et mobilité douce, cap sur le PPT4. Le bilan du Plan Pastoral Territorial (PPT3) est positif (46 dossiers, 2 M€ d'investissements). La Maurienne représentant 43 % des surfaces pastorales de Savoie, le lancement d'un PPT4 (2027-2031) a été voté à l'unanimité pour anticiper les défis climatiques et l'accès à l'eau en alpage.

Concernant le Schéma Directeur Cyclable, le Syndicat a approuvé son schéma couvrant 325 km d'aménagements. Un arbitrage financier complexe se dessine entre les axes structurants du quotidien et le bouclage du financement de la Via Maurienne, dont le coût global est désormais estimé à 60 millions d'euros.

Enfin, Yves Durbet évoquait plus succinctement la question de l'archivage : une mission de 9450 € a été confiée au Centre de Gestion pour trier les archives du syndicat ; et des risques naturels avec des demandes de subvention au titre du « Fonds Vert » validées pour des travaux à Avrieux, Valmeinier et Saint-Michel-de-Maurienne. Alexandre Albrieux terminait avec la présentation du projet pédagogique : l'action « Un berger dans mon école » est reconduite pour sensibiliser sept classes de la vallée au pastoralisme.

Le prochain grand rendez-vous est fixé en janvier pour le Débat d'Orientation Budgétaire, suivi du vote du budget et de l'approbation finale du SCOT en février.

Céline Benard