

Union Départementale des Syndicats CGT de Savoie



☎ 04 79 62 27 26

📠 04 79 96 35 18

E-mail : ud73@cgt.fr

<http://cgtsavoie.org>

- Aux organisations syndicales
- Aux organisations patronales

Chambéry, le 7 juin 2016

Voir + loin que le bout de son tunnel

Madame, Monsieur,

A l'heure où le tunnelier va commencer le percement de la galerie transnationale de 57 KM, la CGT 73 veut faire le point sur ce dossier.

Nous nous sommes battus dès le début pour que le fret ferroviaire soit intégré à cette liaison. En effet, nous avons toujours refusé que notre département se résume à un couloir à camions.

Nous nous sommes battus dès le début pour que l'ensemble du projet soit réalisé. C'est-à-dire du contournement de Lyon aux tunnels sous Chartreuse, sous Belledonne à la liaison internationale.

Nous nous sommes battus dès le début pour qu'un financement par l'Union Européenne, les Etats français et italiens et le Capital, par le biais d'une « taxe poids lourds » soit mise en place.

Nous nous battons actuellement pour que les conditions de travail, les salaires et l'emploi sur les chantiers soient les plus satisfaisantes possibles pour les travailleurs. Nous sommes aussi vigilants pour que ces salariés puissent accéder à l'ensemble des Services Publics (logement, santé, culture, garde d'enfants...).

Veuillez trouver ci-joint le document réalisé par la CGT reprenant l'essentiel de nos réflexions, positions et propositions.

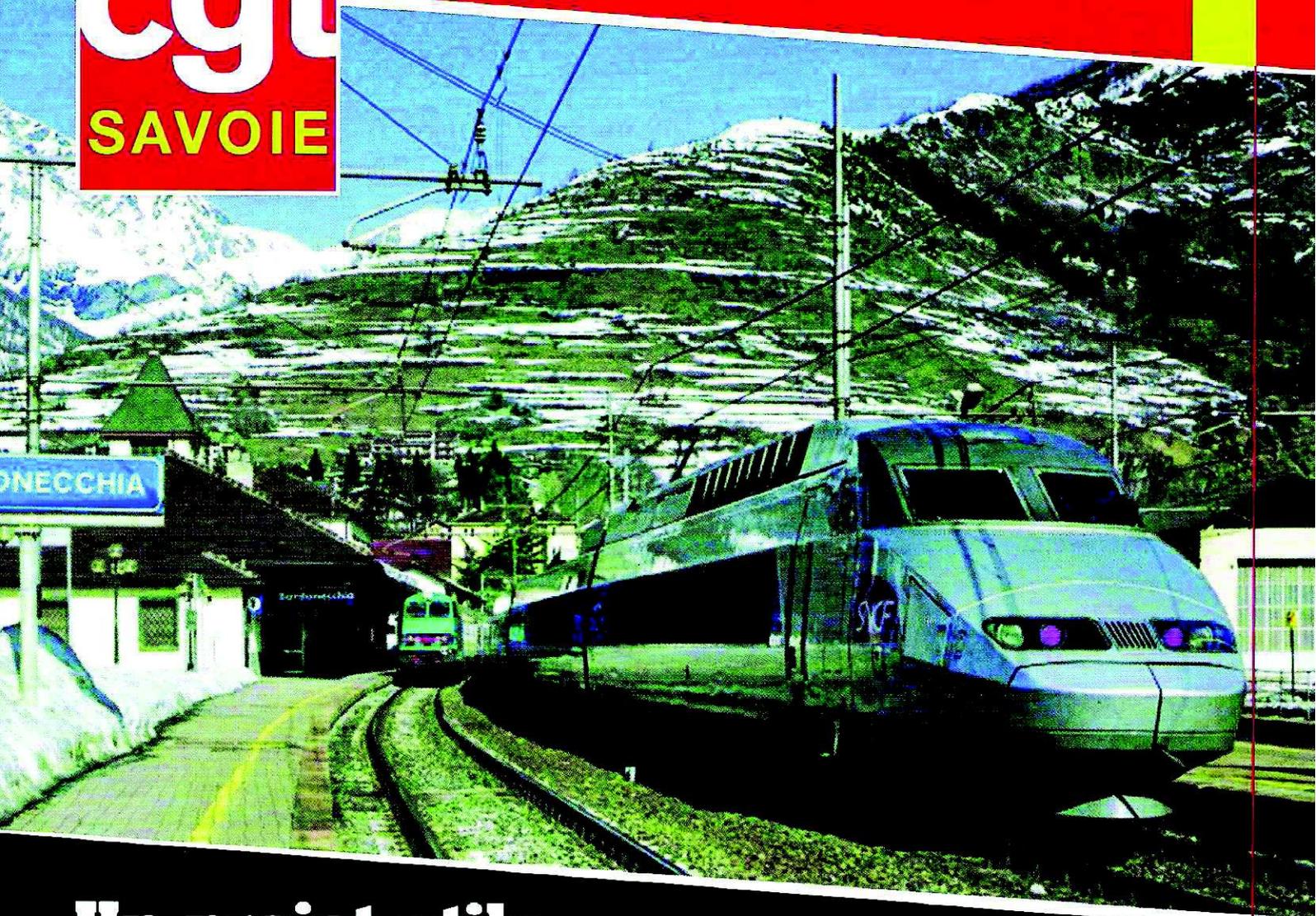
Recevez, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Secrétaire Général de l'UD CGT SAVOIE
Eric Granata

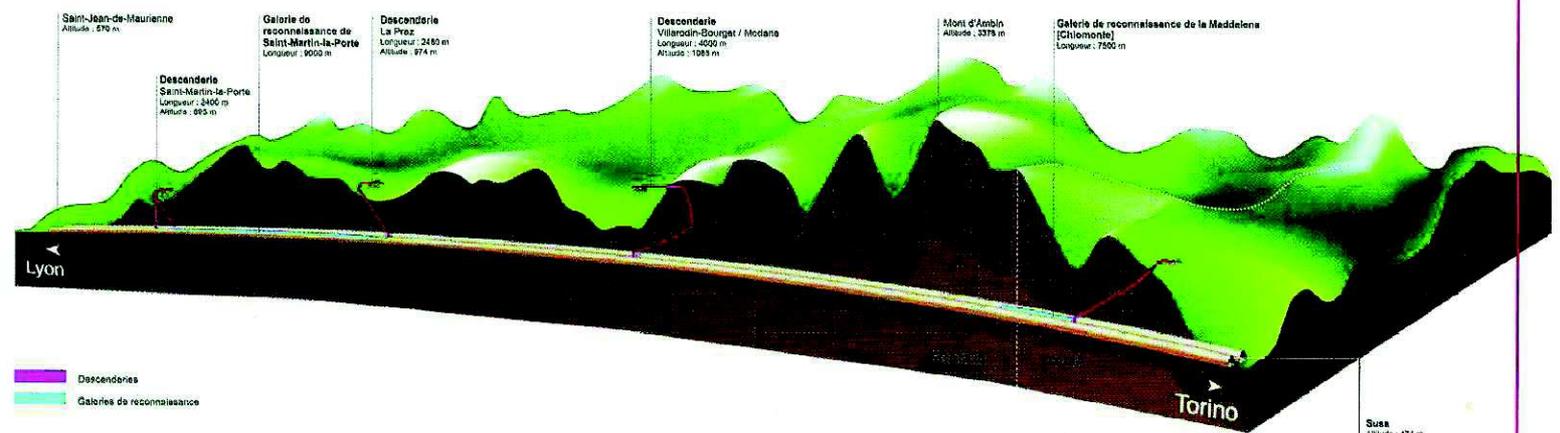
Votre seule réponse

Liaison ferroviaire Lyon-Turin :

la
cggt
SAVOIE



Un projet utile à la société, une nécessité pour l'environnement



Préambule

LYON
TURIN

De tout temps, l'homme a cherché à se déplacer, toujours plus loin, toujours plus vite, traçant et construisant de nouveaux itinéraires, quel que soit le mode de transports, du plan local à l'échelle de la planète.

Aujourd'hui, nous empruntons quotidiennement des transports traversant des tunnels, des terres agricoles et viticoles, des fleuves, des mers ...

Il y a plusieurs décennies, nos anciens ont construit dans nos montagnes de très grands ouvrages hydrauliques, barrages / centrales, produisant une énergie propre et renouvelable. Pour ces réalisations, ils ont creusé des centaines de kilomètres de galeries dans nos montagnes pour inter connecter les différents ouvrages.

Ces grands travaux (tout comme le tunnel sous la manche) s'appuyaient sur la réponse aux besoins des hommes, ont pris parfois des décennies, ont été très coûteux, mais les populations en bénéficient tous les jours et pour longtemps.

Quels que soient ces très gros chantiers, hier comme aujourd'hui, il y a toujours des risques avec les grands groupes capitalistes du BTP, recherchant le profit maximum, de corruption, de conflits d'intérêts mêlés à des politiques, des malversations, etc.

Sur ces grands chantiers liés au Lyon Turin, comme sur tout autres, il y a nécessité de plus de droits et moyens pour les salariés, pour les institutions représentatives du personnel, pour les organisations syndicales, de plus de prévention et de contrôle (inspection du travail, médecine du travail ...) de coopération entre les différents Etats ... C'est ce que permet la procédure "grand chantier" préconisée par J.C. Gayssot, ministre des transports en 2002 et mise en place depuis.

La CGT est engagée dès le début (1989) pour cette « Liaison Transalpine Ferroviaire ». La C.G.T a été un des acteurs qui a permis de modifier la priorité voyageurs au départ de cette ligne vers la priorité pour le fret, débats publics à l'appui, avec la grande majorité des écologistes. Cette nouvelle ligne permettra de libérer des « sillons » pour une offre accrue des TER. La CGT œuvre pour un Développement Humain Durable, contre les émissions de gaz à effet de serre. La question des transports est un enjeu essentiel, notamment les marchandises par le rail. Avec le Lyon / Turin, il s'agit de transférer sur le rail une partie significative du trafic de marchandises, soit 40 millions de tonnes par an, transportées actuellement par camions sur les routes.

Ce journal tend à redonner les éléments d'information et de compréhension sur un dossier lourd allant bien au-delà de notre département de la Savoie, avec l'objectif de mener la lutte pour le bien-être des populations, l'amélioration de nos conditions de vie, de travail et le développement économique.



Au début des années 1990 a été conclu un Traité protecteur du Massif Alpin (« Convention Alpine »), signé par les sept États alpins et par la communauté européenne.

Il prévoyait « de réduire les nuisances et les risques de transport inter alpin et transalpin de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que leur cadre de vie et leurs habitants, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier marchandises, **notamment par la création des infrastructures appropriées** »

Ainsi, outre les tunnels suisses, autrichiens, est né le projet du « Lyon-Turin », trop résumé à cette portion quand ce n'est pas seulement que le tunnel « de base ». Il s'agit **d'un projet global**, à l'échelle européenne (Est/Ouest, Lisbonne/Barcelone/Lyon/Milan/Kiev), avec le contournement de Lyon, avec les tunnels de Chartreuse et Belledonne/Glandon...



Pourquoi une telle liaison ?

01

LYON TURIN



Quelques chiffres :

- **Actuellement, tonnage entre la France et l'Italie :** 40 millions de tonnes, décomposé comme suit :

10 par le Fréjus, 9 par le Mont Blanc, 17,5 par Vintimille et 3,5 par le rail.

- **En 2007 :** 3 millions de PL (avec 2,5 millions de tonnes de gaz à effet de serre) :
 - Mont Blanc + Fréjus = 1,480
 - Vintimille = 1,455

68 % du trafic entre la France et l'Italie se réalise sur plus de 600 km, distance où l'option ferroviaire est largement pertinente et rentable.

Un ralentissement du trafic : par la crise ; par les travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis et par la hausse des péages au tunnel du Mont Blanc. Une grande partie du trafic s'est reporté sur Vintimille. Une côte d'Azur saturée, polluée.

- **Depuis 2004** et l'ouverture à la concurrence du trafic fret ferroviaire, **la part modale du fret ferroviaire** dans le marché des transports de marchandises est passée en France de 14 % à 10 % (soit 1,5 million de camions supplémentaires sur les routes de Maurienne !)
- **Voyageurs / touristes :** L'Italie est le seul pays voisin non connecté au réseau français à grande vitesse (les déplacements se font

essentiellement par avion et par la route). Rappel : Milan = 4,2 millions d'habitants – Turin = 1,3 million d'habitants.

Mais, 80 % du trafic entre « Italie/France » se fait par la route, avec l'émission de 2 millions de tonnes de CO2 par an.

L'Italie est le 2^e partenaire économique de la France, avec 50 millions de tonnes échangées annuellement.

- **Évolution des populations** (INSEE) :
 - + 20 % en Rhône-Alpes d'ici 2020 et
 - + 25 % sur le littoral méditerranéen.
- **Les coûts externes** (accidents, pollution, nuisance, dégradations, congestions) générés par les transports s'élèvent chaque année à 87 milliards € en France. 92 % sont générés par le mode routier et seulement 3 % par le mode ferré. À noter aussi que le coût de la pollution sur la santé est évalué à 100 milliards d'€uro par an (chiffre COP 21).
- Généralisation des camions de 44 tonnes en France, entraînant un surcoût d'usure des routes évalué autour de 150 millions d'€uro par an par le conseil général des ponts. Ce surcoût est supporté par le contribuable. De plus, cela est un élément supplémentaire de concurrence avec le mode ferroviaire. Ce n'est pas une bonne politique des transports en faveur des modes doux...

Des catastrophes :

1917 : emballement et déraillement du train dans la descente vers Saint-Michel de Maurienne (au moins 400 morts).

1992 : en gare d'Aix Les Bains, déraillement d'un convoi transportant des matières chimiques dangereuses.

1999 : épouvantable tragédie au tunnel du Mont Blanc avec 39 victimes.

Des grandes régions économiques

à vocation industrielle du sud de l'Europe : les pôles économiques espagnols, la Catalogne, le Sud-Est français, notamment Rhône-Alpes, deuxième région industrielle du pays, le Nord de l'Italie, 2^e bassin industriel de l'Europe.

L'autoroute ferroviaire :

plate-forme de chargement à Aiton menant à Orbassano. L'utilisation de wagons surbaissés, permet le transport des remorques ou des camions complets jusqu'à 4,4 mètres de hauteur. 31600 poids lourds ont été transportés en 2013, avec 4 à 5 navettes par jour, 5 jours sur 7, avec un taux de remplissage oscillant entre 85 et 90 %. **L'objectif est de 100 000 poids lourds par an pour aller à un million de poids lourds quand la ligne complète sera réalisée.** La ligne actuelle serait saturée dès 13 millions de tonnes par an, notamment sur la partie Aix / Montmélian tenant compte de l'augmentation des trafics TER.

Il est aussi prévu dès mi-2016 de faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire entre Calais et Orbassano.

Cette ligne (via Ambérieu, Culoz, Aix Les Bains, Chambéry, St-Jean de Maurienne ... Le Mont Cenis, Suse), on la doit à la Compagnie Victor Emmanuel du Royaume du Piémont / Sardaigne dans les années 1850, avec les moyens techniques du XIX^e siècle. Le tunnel du Mont Cenis (13 km), à 1 300 mètres d'altitude, fut inauguré en 1871.

Les limites de cette ligne historique et son tunnel de crête :

De nombreuses contraintes dues au tracé sinueux (30 km/h sur certains tronçons) au gabarit, à la pente (33 %), modes de signalisation, tunnel monotube...

Avec les nouvelles normes de sécurité, nécessité d'un tunnel bi-tubes.

- Des limites avec les tonnages transportés ; depuis St-Jean de Maurienne ce sont des pentes importantes. De St-Jean à Modane, 1 locomotive pour tirer 600 tonnes ; pour 1 600 tonnes : 3 locomotives. Avec la « rupture de charge » à St-Jean ce sont 2 h de « perdues » à chaque fois avec le rajout de locomotives. Un train c'est 750 mètres maximum.

Le service est calculé sur 260 jours à l'année.

Le croisement de trains marchandises avec un de voyageurs est interdit sous le tunnel monotube.

Problèmes d'enneigement, de sécurité, de freinage : d'ordinaire et sur le plat un train met 2 kilomètres pour s'arrêter.

Des questions de « cantonnement » : il y a toujours un canton (une distance définie) entre 2 trains ; 20 cantons entre St-Jean et Modane. La ligne St-Jean-Modane est déjà au minimum de distance entre 2 cantons.

Un « sillon » : c'est l'autorisation de circuler sur le réseau ferré national donné par SNCF réseau. (qui le facture à l'opérateur de transports (SNCF mobilité ou autres). Le coût d'un sillon est différent selon la nuit, la période ; comme sur les autoroutes, des travaux en permanence sur les voies ferrées.

Capacité de la ligne atteinte en 2000, avec un tonnage fret inférieur à 10 millions de tonnes (ne correspondant qu'à 19 % de la part modal) pour le passage du Mont Cenis. Avec le goulot d'étranglement à St-Jean pour les trains en provenance de France et les nombreuses contraintes de la ligne, de très nombreux trains ne peuvent pas circuler dans leurs sillons horaires. Ainsi, ces trains sont garés, calés sur

au moins 24 h (à Ambérieu, Culoz, Chambéry, Epierre...). En 2000, ce sont 20 266 trains calés au plan national !

La ligne, contrainte et pentue, passe de 600 m à 1 300 m d'altitude. Elle exige, pour un convoi lourd deux motrices de tête et une de pouce, ce qui est coûteux et énergivore (40 % de surcoûts).

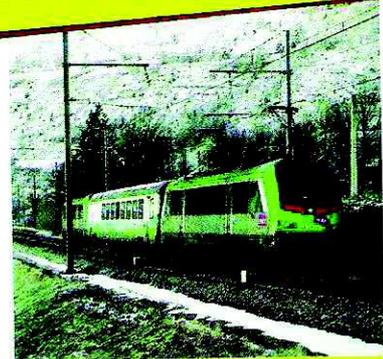
Une grande menace pour l'environnement avec le passage le long du Lac du Bourget sur 12 km, avec un surplomb qui pourrait faire de tout accident d'un train de marchandises une catastrophe pour le plus grand lac naturel de France.

Vitesse des trains entre Ambérieu et St-Jean : 100 km/h, entre St-Jean et Modane : 80 km.

Aujourd'hui, ce sont **plus de TER qu'en 2000**, donc moins de sillons disponibles pour les marchandises.

Les limites de la ligne sinueuse à voie unique Chambéry – St-André Le Gaz.

Cette ligne est à un tunnel de base culminant à 600 m d'altitude ce que la RN6, qui passe par le col du Mont Cenis, est au tunnel du Fréjus et à ses autoroutes d'accès.



Autant de raisons indiquant que la ligne existante est de moins en moins adaptée. D'où le besoin de tunnels ferroviaires de nouvelle génération, dits tunnels « de base ».

En effet, la modernisation de la ligne actuelle ne peut répondre à moyen ou à long terme aux besoins futurs.

Avec le développement des TER dans la cluse de Chambéry, il faudrait obligatoirement réaliser une troisième voie entre Aix les Bains et Montmélian obligeant à un « faux investissement » de plus d'1 milliard d'€uro.



Tunnel « de base », de plaine, de pente à faible pourcentage, avec de nouvelles normes de sécurité.

Les 7 Etats Alpains se sont engagés sur la construction de 9 tunnels de base ferroviaire pour relever les défis des transports dans les Alpes, du nord au sud et d'ouest en est :

Tunnels :	Distance en km	Mise en service	Point de desserte
LOETSCHBERG	35	2007	Suisse / Italie
GOTHARD	57	2016	Suisse / Italie
CENERI	15	2019	Suisse/Italie
TERZO VALICO	37	2020	Italie
KORALM	33	2023	Autriche/Italie
SEMMERINY	27	2024	Autriche
BRENNER	55	2025	Italie/Autriche
KARAVANKE		2025	Slovénie/Autriche
LYON TURIN	57	2029	France/Italie

Ces tunnels alpins nouvelle génération bitubes, effacent les rampes, sur grande longueur qui sont l'obstacle majeur à l'attractivité du rail pour le report des marchandises, privilégiant actuellement la route. Ci-dessous le schéma de la section entre la Maurienne et le Val de Suse, retraçant sur un même itinéraire les trois types successifs de passage :

- Le col du Mont Cenis (2083 m)
- Le tunnel ferroviaire du Mont Cenis (1296 m)
- Le tunnel du Lyon-Turin (entre Maurienne à 571 m, point haut à 749 m et sortie à Suse à 475 m)

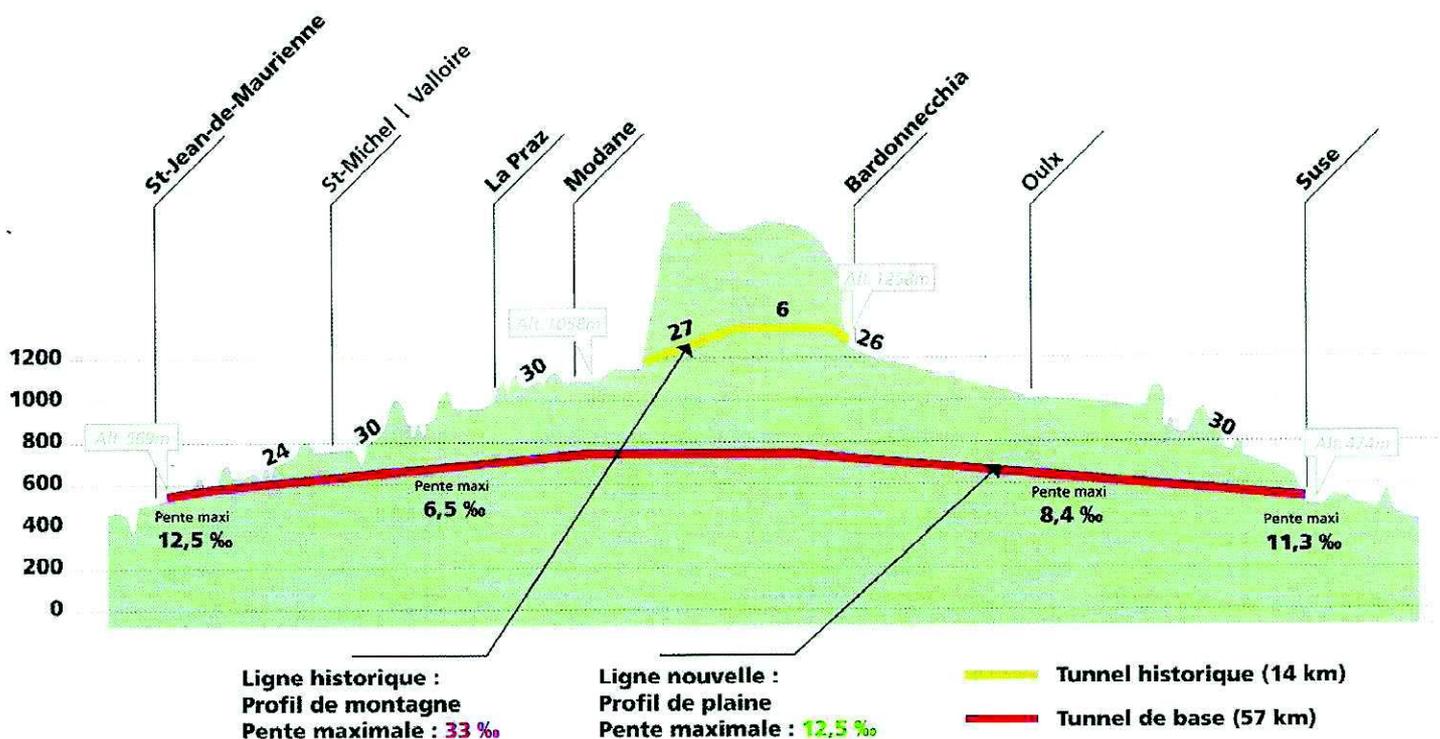
Le tunnel suisse du Lötschberg :

4 ans après sa mise en service, le trafic annuel de fret y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes (+ 180 %). Un tunnel de base développe le fret parce qu'il le rend compétitif, en proposant des trains longs et rapides et un transport de marchandises massifié.

Les Suisses transportent déjà à 65 % par le rail et 35 % par la route... en attendant l'ouverture de leur 2^e tunnel de base, celui du Gothard (57 km).

Rappel : France : 10 % par le rail, 90 % par la route !

Le Lyon-Turin libérera la ligne historique pour un plus grand nombre de TER et sera le seul tunnel de base orienté Est/Ouest entre la France et l'Italie. La France est le 3^e partenaire économique de l'Italie avec 70 milliards d'euro de biens échangés.



Des chantiers, des entreprises,

04 des emplois

Le Lyon-Turin ferroviaire, ça n'est plus un projet mais déjà des chantiers (depuis plusieurs années) que ce soit du côté français ou italien. Avec les réalisations de galeries de reconnaissances, la construction de l'usine à voussoirs, le tunnelier, les études, les travaux, c'est plus d'un milliard d'€uro engagé.

Il s'est dit et écrit beaucoup de choses sur le nombre d'emplois pendant les différentes phases des chantiers.

Cette liaison transalpine générerait autour de 300 emplois directs en Maurienne en phase travaux, et plus de 2 000 par an sur les 5 années les plus importantes ; 1 000 côté italien. A tout cela, s'ajoute les emplois induits.

Le nombre d'emplois durables liés à l'exploitation du tunnel de base serait autour de 300.

Il s'agit de plusieurs chantiers en plusieurs phases, avec un programme d'action jusqu'en 2029.

Une première phase : Lyon-Chambéry. Consiste à réaliser une ligne mixte (voyageurs et fret) entre Lyon et Avressieux (entrée en Savoie) via le tunnel de Dullin-l'Épine.

Une deuxième phase : Avressieux-St Jean de Maurienne qui comprend la réalisation d'une première partie de l'itinéraire fret entre Avressieux et St Jean via les tunnels de Chartreuse, de Belledonne / Glandon.

Troisième phase : le tunnel de base franco-italien.

Autres phases : les gares TGV internationales, les ouvrages d'art (viaducs...).

Au 30 septembre 2015, le chantier (galerie + usine à Voussoirs) emploie 291 personnes ainsi réparties :

- 100 viennent de Maurienne (34 %)
- 16 du reste de la Savoie (6 %)
- 42 d'autres départements de Rhône Alpes (14 %)
- 104 du reste de la France (36 %),
- 17 d'Italie,
- 11 de Pologne,
- 1 du Portugal.

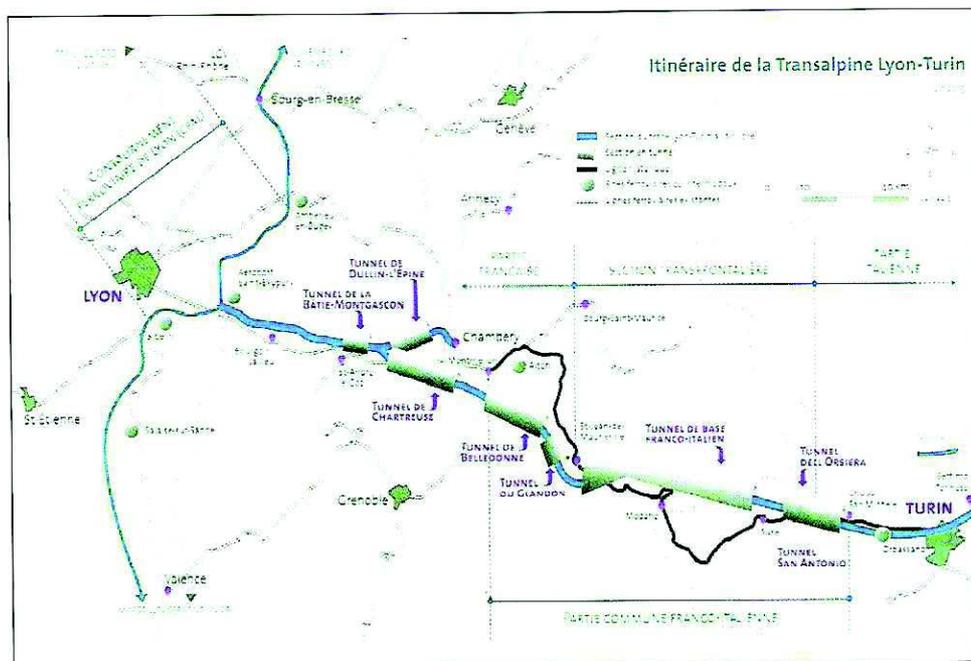
Sur les 353 entreprises sous-traitantes, fournisseurs et prestataires de services présents sur les chantiers (depuis le début), 79 sont Mauriennais, 33 du reste de la Savoie, 72 du reste de Rhône-Alpes, 134 du reste de la France, 35 du reste du monde.

Une usine à voussoirs (à St-Martin la Porte) : une ancienne scierie a été transformée pour fabriquer les éléments en béton de la galerie de reconnaissance (10,5 km), dans un premier temps. Une centaine d'emplois pour 2016. Même type d'usine côté italien.

Le chantier de St-Martin La Porte comptera 400 emplois, avec les sous-traitants, à mi 2016. Les embauches sont effectuées essentiellement par des sociétés d'intérim, locales, régionales ou implantées dans d'autres régions en France ou en Europe, en lien avec Pôle Emploi et le « groupement d'entreprises ».

Personnels de chantiers – métiers :

- Charpentier métallique – poseur de voies et canalisations ;
- Chef d'équipe – mineur / conducteur d'engins
- Conducteur d'engins – conducteur PL
- Pilote tunneliers – ouvrier de chantier – ouvrier de béton
- Mécanicien – électricien
- électronicien – électromécanicien
- Personnels d'encadrement, administratifs ou d'organisation des chantiers
- Tunneliers : Une formation a été mise en place par la région Rhône-Alpes en 2015, concernant 30 personnes sur le site de conception de la machine au Creusot et en Maurienne.

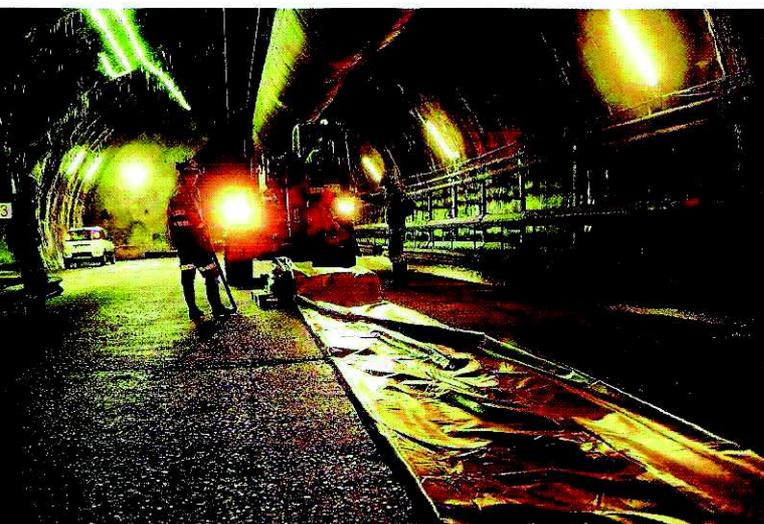


TELT : C'est la société franco italienne Tunnel EurAlpin Lyon-Turin qui est le maître d'ouvrage, qui porte le projet, son budget et son calendrier.

Le LTF (Lyon-Turin ferroviaire) s'était chargé des études d'avant-projet et de l'essentiel des travaux de reconnaissance depuis 2001, avec notamment les « descenderies » de St-Martin la Porte, Villarodin-Bourget, la Praz et côté italien La Maddalena.

La galerie de St Martin la Porte : à partir de la descenderie existante, le groupement constructeur de 6 entreprises en fait le « laboratoire d'essais » pour le creusement de l'ensemble du tunnel.

Le groupement d'entreprises : SPIE Batignolles, TPCI, Eiffage TP, GHELLA, CMC, COGEIS, SOTRABAS.



Les objectifs de cette procédure spécifique sont :

- d'anticiper l'impact du chantier sur le développement des territoires. L'accompagner sur l'avant, pendant et l'après.
- De favoriser l'insertion des entreprises et des personnels.

Pilotage : l'État, la Région Rhône-Alpes, les départements de Savoie et de l'Isère.

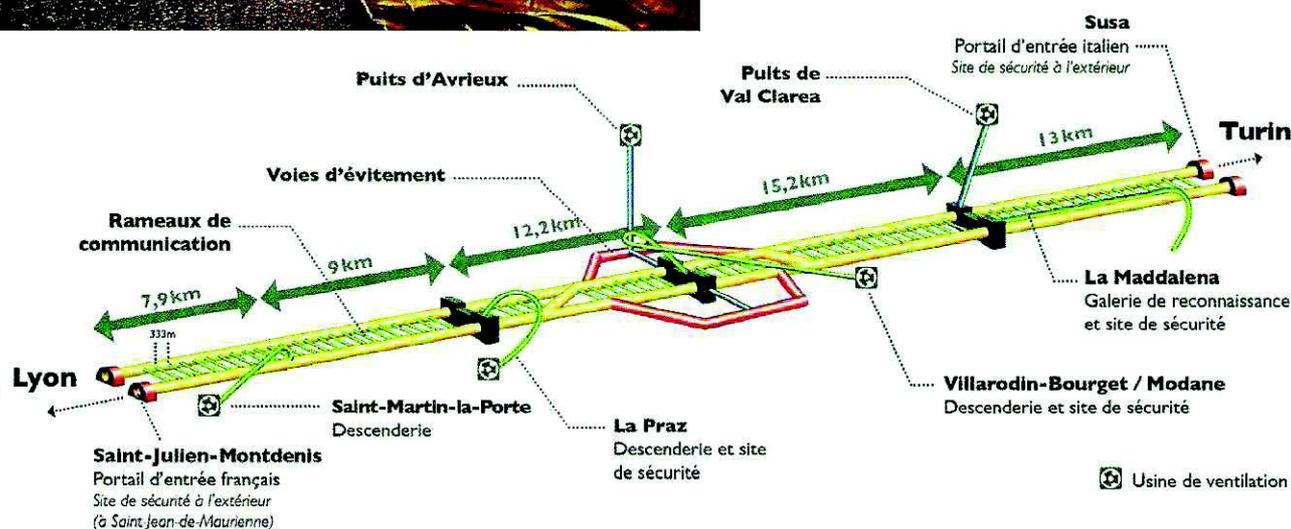
Un accord franco-italien de janvier 2015.

Une démarche en partenariat entre l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs (TELT et SNCF Réseau).

Emploi-formation : réussir l'ancrage territorial des chantiers, avec notamment l'objectif d'un recrutement local à hauteur de 25 à 30 % des effectifs, un recrutement régional de 40 % à 50 %, contrôler le détachement de salariés...

Hébergement : prévoir les besoins des personnels ; privilégier les solutions qui constituent une valorisation du potentiel d'hébergement du territoire.

Appui au tissu économique et local : aider, répondre aux besoins des entreprises locales (ou l'implantation).



Les acteurs et institutions mobilisées :

L'État (Préfet - Sous-Préfet) - Pôle Emploi - Mission Locale - Cap Emploi - DIRECCTE - la CARSAT - URSSAF - l'Union Européenne - Conseil Départemental Savoie - Conseil Régional R.A. - le CTEF - Maurienne Expansion - le groupement des constructeurs - organisations patronales - organisations syndicales...

La CGT porte ce dossier depuis 1989 :

Cheminots, transports, Unions Locales de Savoie, UD de Savoie, Comité Régional Rhône-Alpes, les Fédérations concernées ... avec de multiples débats, réunions, avis, manifestations... Depuis, 4 secrétaires généraux de l'UD successifs ont porté l'enjeu du Lyon-Turin, avec tout ce que cela comporte comme Congrès d'UD, Commissions Exécutives de l'UD. Ainsi, la position de la CGT s'est construite progressivement et collectivement depuis un quart de siècle !



De multiples consultations des populations et des élus politiques, associations, ont été organisées tout au long de l'évolution du projet. 4 présidents de la République se sont prononcés pour la liaison : François Mitterrand (PS), Jacques Chirac (UMP), Nicolas Sarkozy (UMP), et François Hollande (PS).

Rappel important : Au départ le projet Lyon Turin était uniquement voyageurs.

7/11/1991 : Ratification de la convention Alpine à 8 pays pour assurer la protection et le développement durable des Alpes.

Janvier/Mars 1995 : Consultations et réunions publiques dans la combe de Savoie.

Octobre 1997 à Janvier 1998 : études préliminaires.

Juin/juillet 2000 : consultation sur l'option Bauges pour le fret et les variantes voyageurs. Une réunion a rassemblé 600 personnes à Chambéry.

2001 : Traité Franco-Italien décidant la réalisation du Lyon-Turin.

2002 : Démarrage du chantier des galeries de reconnaissance en Savoie.

5 avril 2003 : manifestation en faveur du Lyon-Turin réunissant plus de 1000 personnes à Chambéry à laquelle la C.G.T. a participé.

Septembre/décembre 2003 : consultation sur les variantes de franchissement en tunnels sous Chartreuse et Belledonne.

Mars/juin 2005 : consultation sur l'option Bas-Dauphiné.

2006 : Décision ministérielle arrêtant les tracés alpins du Lyon-Turin.

Mai/juin 2006 : Enquête publique pour la section transfrontalière, entre St-Jean et la frontière franco-italienne.

Décembre 2007 : Décret DUP de la section transfrontalière.

Décembre 2008 : Décret DUP pour la partie française de la section transfrontalière.

Mai 2009 : Projet d'un nouveau tracé en Italie (collectivités locales associées) ; accords ont été obtenus en 2010 avec la création d'une nouvelle gare à Suse, en 2011 avec la galerie de reconnaissance de la Maddalena en substitution de celui de Venasus.

2012 : Accord des deux Gouvernements concernant les engagements financiers des deux pays.

16 janvier/19 mars 2012 : consultation sur le phasage de la partie française.

24/02/2015 : Accord définitif des travaux du tunnel de base.

10/07/2015 : Accord de financement de l'Europe à hauteur de 40 %.

Novembre 2015 : rejet par le conseil d'Etat des recours déposés par les opposants contre la déclaration d'utilité publique des voies d'accès côté français. Le Conseil d'Etat a

estimé que l'utilité du projet résultait tout autant de son intérêt pour la rapidité des liaisons infranationales entre Lyon et les territoires savoyards, que de son ambition européenne.

2016 : L'office de lutte antifraude européen (OLAF) a rejeté les allégations de fraude et d'irrégularités dans le dossier de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Fin 2014, l'OLAF avait été saisi par deux députées européennes EELV, Karima Delli et Michèle Rivasi, considérant que de nombreux points portaient préjudices aux finances de l'Union européenne qui apporte 40% des fonds nécessaires à la réalisation de la section transfrontalière entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse. Au terme de 11 mois d'enquête l'OLAF a jugé que les accusations d'infiltration mafieuse et de conflit d'intérêts étaient infondées et a clos ce dossier en fermant définitivement l'enquête.

2028/2029 : Mise en service de la Transalpine Lyon-Turin.

Pendant ce temps, la C.G.T. n'est pas inactive et organise aussi des débats publics :

CER SNCF, 5 novembre 2003, le 5 février 2011, et début septembre 2015.

Nos propositions sont aussi validées dans le cadre syndical international.

En effet, le C.S.I. (Comité syndical Interrégional *Alpes Arc Lémanique - Rhône-Alpes, Piémont, Aoste, Suisse*) regroupant toutes les organisations syndicales lors d'un colloque à Montmélian en Octobre 1992 avait adopté un manifeste considérant le transport par chemin de fer comme prioritaire pour la construction de notre Euro-Région.

Les organisations syndicales se prononçaient déjà contre le rapport Legrand qui prévoyait le doublement d'un tunnel routier.

Cette position est depuis sans cesse renouvelée auprès de chacun de nos gouvernements et à chaque assemblée générale du C.S.I.

Les coûts de la liaison transalpine

ferroviaire 07

LYON TURIN

Le coût de la section transfrontalière est estimé à un montant de **8,6 milliards** (en € constants 2012), un coût identique au tunnel suisse du Gothard, dont la construction est activée et la mise en service est prévue fin 2016.

Le financement est assuré à 40 % par l'Europe, à 35 % par l'Italie et 25 % par la France. Un besoin de **2,2 milliards €** pour la France sur 12 ans, pour ce tunnel de base ; soit un coût annuel de 772 millions €.

24 milliards € : représentent une enveloppe globale (estimation prévisionnelle du programme complet : tunnel de base, accès français y compris le contournement de Lyon et accès italiens.

9,3 milliards € : C'est le coût total pour la France du Lyon / Turin :
- 7,1 milliards pour la partie française répartis sur plusieurs années
- 22 milliards pour la partie internationale.

Les voies d'accès françaises :

• Réalisation de la ligne Lyon-Chambéry-Turin en deux étapes :

- Lyon/ Chambéry : ligne mixte voyageurs et fret via le tunnel de Dullin-Lépin ;

78 kms de voies nouvelles dont 32 kms en tunnels. Coût estimé à 4,5 milliards €.

- Avressieux – St-Jean de Maurienne :

première partie d'un itinéraire dédié au fret avec un premier tube des tunnels sous Chartreuse, Belledonne et Glandon ; 62 kms de voies nouvelles dont 53 kms en tunnels. Coût estimé à 3,2 milliards €.

• Réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)

• **La Suisse** : Un tel petit pays, sans la participation de l'U.E., a réussi à financer 2 tunnels (dont les percements n'ont pas donné lieu à des catastrophes, des montagnes de déblais radioactifs et chargés d'amiante ...) grâce à une taxation du trafic routier de transit et à reporter ainsi du trafic sur le rail.

• Divers :

- 6 milliards de cadeaux aux sociétés d'autoroute ;

- De nombreuses exonérations pour les transporteurs ;

- Coût externe des transports : 87 milliards / an (ce que paie la collectivité) ;

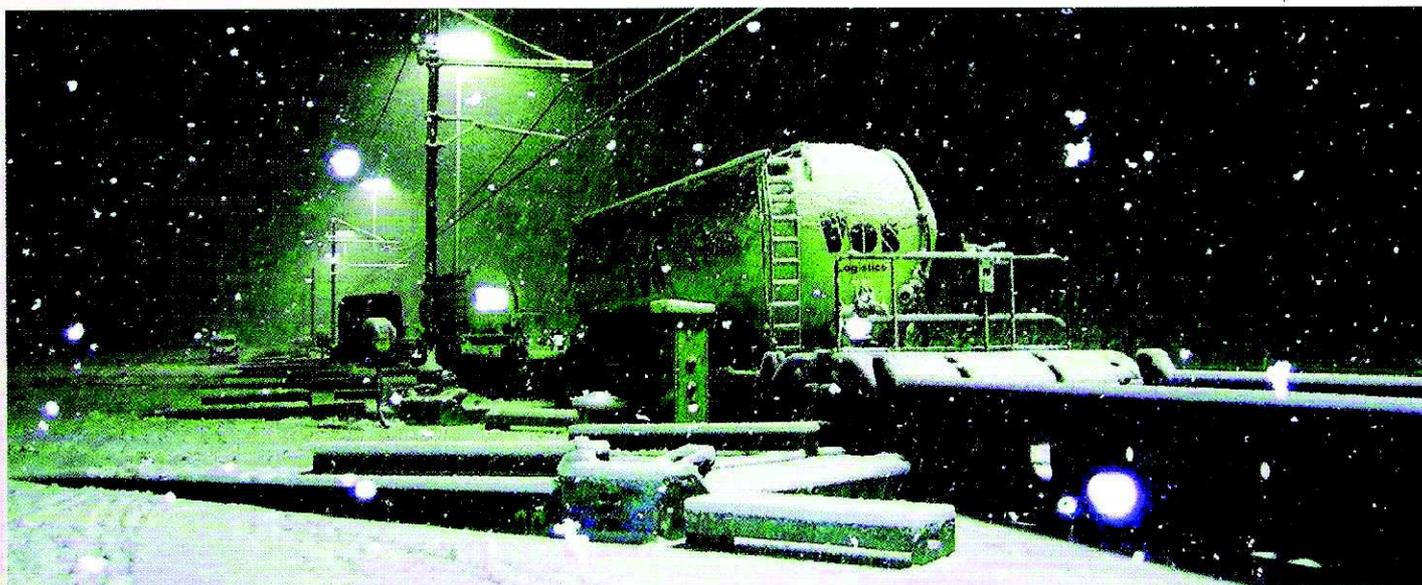
- 100 milliards d'Euro par an, c'est le coût pour la santé des conséquences de la pollution ;

- 200 milliards € par an d'exonérations fiscales et sociales...

- 85 milliards € par an de fraude fiscale ;

- Montant des investissements routiers, autoroutiers (projets dans les cartons des gros du BTP) si la transalpine ne se faisait pas ? !

Comme tout grand projet, le coût qui peut paraître important, doit être rapporté aux avantages attendus sur des décennies et siècles que ce soit au niveau environne-mental, économique et social ainsi que vis-à-vis des réponses aux besoins de transports des populations.



Un travail C.G.T. en territoire et

08 avec les professions

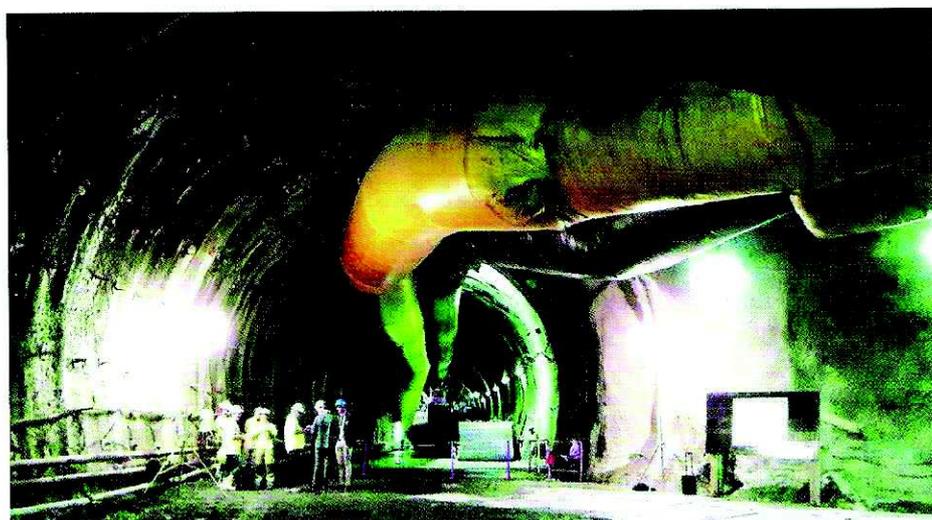
À de nombreuses reprises des rencontres ont eu lieu entre les responsables de l'interprofessionnel (Union locale de St-Jean de Maurienne, Union Départementale de Savoie, Comité Régional) et les professions (Construction et les délégués syndicaux des entreprises concernées, Transports, Cheminots).

Réunion le 12 novembre 2015 avec une délégation CGT en sous-Préfecture de St-Jean de Maurienne, avec entre autres, le responsable pour le suivi du chantier, le responsable pour TELT (maître d'ouvrage), les responsables du groupement d'entreprises, la DIRECCTE.

L'accompagnement social du chantier et la présence CGT a été réaffirmée. Le point a été fait sur le protocole social signé côté italien qui va plus loin dans les clauses sociales. Des questions telles que le logement des salariés, l'environnement du chantier, l'après chantier... ont été pointées.



La CGT construit avec le territoire, pour le territoire.



Un ensemble de propositions de la CGT

Dans sa volonté de transformer la société, la CGT s'est dotée d'un ensemble cohérent de repères revendicatifs, dans la perspective d'un développement humain durable, avec les salariés, les citoyens, les services publics ... au cœur de notre démarche.

Dans cette situation de mondialisation des échanges, il est nécessaire de remettre en cause les stratégies du capitalisme financier dont l'objectif est la recherche constante du profit maximum quel que soit le lieu de la planète.

Notre pays doit se doter d'une réelle

politique industrielle ambitieuse. Non seulement la casse et les délocalisations doivent cesser, mais nous devons agir pour certaines relocalisations, pour les circuits courts. Mais que signifie « circuits courts » pour certaines productions, quelle échelle : Savoie ? Rhône-Alpes ? France ? Et vu à l'échelle de la planète : l'Europe ?

Avec la transalpine Lyon-Turin il s'agit d'un meilleur maillage entre le réseau TGV et les TER à la gare de Chambéry, du développement du transport de voyageurs utilisant aujourd'hui la voiture ou l'avion, de gagner du temps sur les trajets entre la

France et l'Italie, d'accompagner une partie du trafic passant par Vintimille (71,3 millions de camions par an), de capter une partie des flux passant en Suisse, de transférer 1 million de poids-lourds sur le rail, la réduction des émissions de CO2.... Cela passera obligatoirement par une politique des transports ambitieuse en faveur des modes les moins polluants (ferroviaire, maritime et fluvial).

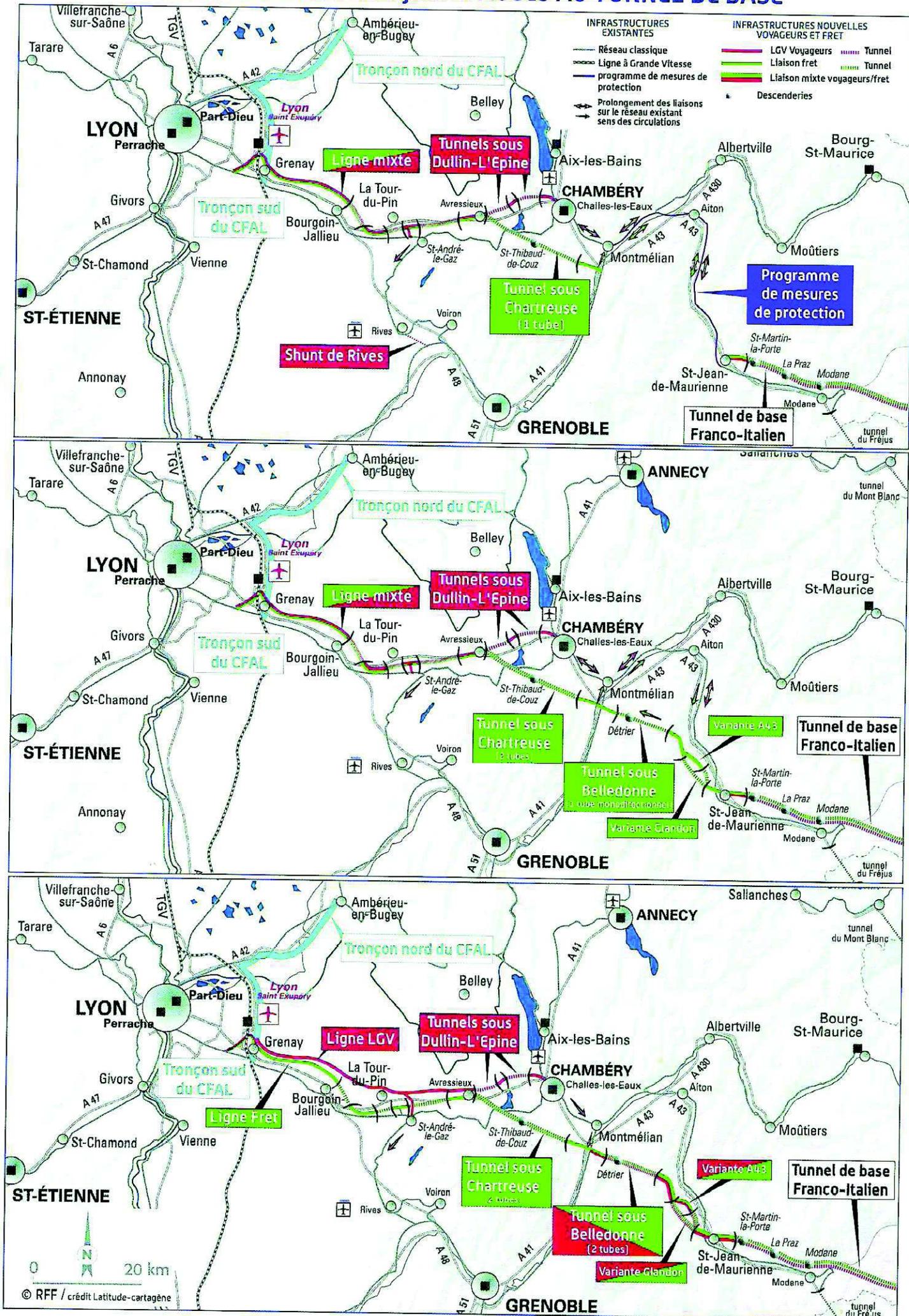
Nous sommes confrontés à une politique de casse des services publics en général et du système ferroviaire et de la SNCF en particulier.

LYON-TURIN RÉALISATION PROGRESSIVE DES ITINÉRAIRES FRANÇAIS D'ACCÈS AU TUNNEL DE BASE

1^{ère} PHASE DU PROTOCOLE
D'INTENTION DU 19 MARS 2007

2^{ème} PHASE

PROJET COMPLET



Des propositions pour rassembler

LYON
TURIN



- ✓ Une maîtrise publique pour rééquilibrer les modes de transport et développer leur complémentarité.
- ✓ Revenir à un système ferroviaire unique et totalement intégré en faisant de la politique de volume au fret une priorité dans l'intérêt général.
- ✓ Imposer une politique gouvernementale, régionale cohérente en matière de transports favorisant les modes les plus propres pour les populations et la planète.
- ✓ Reprise de la dette du système ferroviaire qui s'élève à 44 milliards pour développer un grand service public de transport de voyageurs et de marchandises.
- ✓ Exploitation publique de la nouvelle liaison entre la France et l'Italie.
- ✓ Abandon de la directive sur le temps de travail dans le transport routier.
- ✓ Mise en place d'un comité d'hygiène et sécurité interentreprises et inter frontaliers
- ✓ Pris en compte des obligations sociales et environnementales dans les appels d'offres.
- ✓ Limitation de la sous-traitance et de la sous-traitance en cascade.
- ✓ Imposer une redevance PL comme en Suisse ou en Allemagne (euro vignette).
- ✓ Interdiction des PL les plus polluants (Euro 1 et 2) dans toutes les vallées.
- ✓ Interdire les 44 tonnes au Fréjus et au Mont Blanc et sur tout le territoire français.
- ✓ La construction d'un pôle public financier.
- ✓ Plus de droits et moyens pour les salariés, les institutions représentatives du personnel, les organisations syndicales.
- ✓ Plus de moyens pour les inspecteurs du travail, les préventeurs de la CARSAT, les médecins du travail, en France et en Italie, avec davantage de coopérations.
- ✓ La réalisation des tunnels sous les massifs de Chartreuse, Belledonne / Glandon (ligne dédiée au fret).

Ainsi pour un véritable report modal, pour répondre aux problèmes environnementaux, la CGT (avec l'ensemble des organisations syndicales du Piémont, Val d'Aoste, de l'Arc Lémanique et de la Rhône-Alpes) portent ce dossier de la liaison transalpine ferroviaire. Bien évidemment les objectifs des uns (lobby routier, géants du BTP, politique libéraux...) ne sont pas forcément ceux des autres dont la CGT qui œuvre pour la réponse aux besoins sociaux, à l'opposé des intérêts du capital. La bataille doit se poursuivre.