LE "LYON - TURIN"

Responsable de tout ?

Afin d'essayer de gagner quelques voix en Maurienne et sans doute au-delà, SUD Rail a récemment mis en cause la CGT sur le dossier de la Transalpine Lyon-Turin, en plaçant ce projet européen comme le responsable de tous les maux du système ferroviaire. La CGT entend donner aux cheminots les éléments que le tract de SUD Rail ne fournit pas !

Le Lyon Turin responsable de tout ?

43 millions de tonnes transitent chaque année par les Alpes françaises, seulement 3 millions sont transportées en train, le reste est acheminé par 3 millions de poids lourds par les différents tunnels routiers dont celui du Fréjus.

C'est le résultat d'une politique de libéralisation du Fret ferroviaire SNCF et des multiples réformes qui ont toutes conduit à l'atrophie de notre outil de travail : casse du wagon isolé, fermetures de triages, suppressions massives de cheminots,... Nous n'avons pas beaucoup entendu les autres organisations syndicales, y compris SUD Rail quand il s'est agi de défendre le « Perpignan-Rungis », qui roule encore aujourd'hui uniquement grâce à la détermination de la CGT, pas plus que dans les débats et initiatives réalisés concernant le Lyon-Turin depuis de nombreuses années.

SUD Rail qui est présent au CSE FRET semble découvrir à quelques jours des élections CSE que les voies du faisceau de Saint Jean de Maurienne vont être détruites, alors qu'ils ne sont pas intervenus au moment où il fallait le faire il y a plusieurs années. Le Lyon-Turin serait ainsi responsable de la disparition du Fret en Maurienne et en amont selon SUD Rail ? C'est oublier l'affirmation du président Fret lors d'un récent CSE : *« nous ne pourrons pas répondre à la « petite » reprise du trafic que nous enregistrons faute de conducteurs et de sédentaires »*. **Aujourd'hui à Modane, il manque 6 cheminots à la production par rapport au cadre d'organisation de 21 agents, et le Lyon-Turin n'y est pour rien !!!**

Report modal ou report modal massif ?

Si nous voulons lutter efficacement contre les dérèglements climatiques et la pollution dans la vallée de la Maurienne, nous ne pouvons ni le faire avec la ligne historique, ni avec le tunnel ferroviaire du Mont Cenis qui est un tunnel de crête (en altitude) qui implique une organisation spécifique et génère un coût énergétique de 40% supérieur à celui d'une ligne sans dénivelé comme la future ligne.

Ou alors, SUD Rail devrait aller expliquer aux Suisses qui ont construit 3 tunnels de ce type ces dernières années qu'ils se sont trompés et ont dépensé trop d'argent dans des projets « serpents de mer » !!!

Le constat est là : suite à une votation citoyenne, avec une réelle volonté politique, en taxant et en contrôlant le transport routier, plus de 70% du Fret est transporté par le train entre la Suisse et l'Italie contre 7% seulement en France.

L'Italie est prête à faire passer 25 millions de tonnes de marchandises en 2032 à l'ouverture du tunnel de base, et en France, aucune décision n'est prise pour les accès au tunnel, qui permettraient au-delà du report modal massif des marchandises de libérer des sillons pour le TER. Ceux qui freinent les prises de décision en sont aussi responsables.

Faire payer à chaque mode ses coûts de transport permettra aussi de relocaliser une partie de l'industrie et développer l'emploi local.

NON à la POLLUTION des VALLEES ALPINES
OUI aux CAMIONS sur les TRAINS
Maintenant et pour le long terme
OUI à la TRANSALPINE LYON-TURIN

La ligne Ambérieu-Modane suffisante ?

SUD rail prétend faire passer le nombre de trains Fret de 1997, feignant d'ignorer que depuis les TER ont été mis en service (suite au mouvement de 1995 impulsé par la CGT) et se sont développés, notamment avec le cadencement. Faire passer par Chambéry plus d'une centaine de trains Fret supplémentaires comme le prétend SUD Rail, cela reviendrait à supprimer 50 TER, et à ne pas mettre en œuvre le RER Chambérien qui permettrait un report des usagers de la route vers le train. C'est Laurent Wauquiez qui va être content, lui qui a déjà fait baisser les kilomètres/trains lors de la convention TER actuelle. **La CGT ne « joue » pas le Fret contre le TER, car 50 TER en moins, c'est moins de conducteurs, de contrôleurs, et de matériels à entretenir, et c'est encore plus de cars sur les routes.**

Il faut rappeler aussi à SUD Rail et aux cheminots que les mesures de sécurité dans le tunnel du Mont Cenis (qui ne comporte pas de galeries d'évacuation) ne permettent de faire passer que 62 circulations par jour, (Fret, TGV, circulations de service) et que l'Italie qui gère la sécurité dans la totalité du tunnel s'apprête à renforcer encore ces mesures, prises après l'accident dramatique du Mont Blanc en 1999.

Alors que SNCF Réseau a publié des données sur les limites de capacité de la ligne historique, SUD Rail prétend avoir mené des études rigoureuses et chiffrées avec des conclusions soi-disant sans appel : **à la CGT, nous sommes preneurs !**

La CGT ne mettra jamais la sécurité en « jeu », la Maurienne a déjà payé un lourd tribut quand la sécurité est galvaudée.

Ahhh l'eau...

Il y a eu les roches radio actives, l'amiante, la mafia, et le nouvel argument imparable pour stopper le chantier du tunnel ce sont les dégâts causés aux sources des Alpes. Rappelons que si le chantier du tunnel de base était arrêté aujourd'hui, cela coûterait plus cher que de réaliser l'ensemble du projet (tunnel de base, accès ferroviaires et contournement ferroviaire de Lyon).

Il est curieux d'ailleurs que le tract de SUD Rail n'évoque pas la problématique de l'eau, puisqu'ils sont aux côtés de parlementaires qui prétendent que ***« toute l'eau des Alpes » est en train de couler dans le tunnel qu'on creuse*** » !!!!!!! La CGT restera vigilante concernant les contrôles de l'eau qui sont effectués régulièrement, mais on ne peut pas dire tout et n'importe quoi !

La pollution cause 42 000 à 45 000 décès prématurés chaque année, 80 pour la vallée de l'Arve et 140 pour les vallées de la Tarentaise et de la Maurienne.

La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement, c'est ce qui anime la CGT à faire avancer le projet.

Pour la CGT, la situation face aux défis climatiques et l'urgence à répondre à nos engagements en matière de décarbonations impose un changement radical de politique pour le ferroviaire : faire du Fret ferroviaire public un service d'intérêt général, assumer les investissements nécessaires en matière d'infrastructures, donner les moyens financiers aux régions pour assurer les TER, revenir à une entreprise SNCF unique, intégrée, avec un statut de haut niveau pour **TOUS LES CHEMINOTS**. Cela implique entre autre de remettre en cause tous les accords régressifs comme l'APLD et l'accord classification-Rémunération (signés récemment par toutes les OS sauf la CGT), qui ancrent l'idée que le dumping social, la concurrence entre cheminots et la réduction du coût du travail sont inéluctables, au moment où dans plusieurs pays européens on assiste à des renationalisations.

Si SUD Rail est d'accord avec ces revendications, il faut le dire et l'écrire aux cheminots !

La CGT, quant à elle, continuera à défendre l'entreprise publique, l'emploi de tous les cheminots, et au-delà, l'intérêt général en étant ambitieux pour l'avenir.

Nous serons toujours du côté de ceux qui défendent les projets utiles pour préserver la planète, lutter contre le réchauffement climatique et non pas en soutien du lobby routier.