

LE FERROVIAIRE A SA VOIE

Bulletin de la coordination



ÉBOULEMENTS À LA PRAZ, ÉBOULEMENTS EN SAVOIE.

Les fortes pluies déclenchent des éboulements en Savoie depuis le mois d'août dernier où l'éboulement de La Praz est à l'origine de la fermeture de la voie ferrée, de la route 1006 et de la réduction de l'autoroute. Au tunnel des Echelles la route a également été coupée comme entre Avrieux et Bramans.

L'éboulement qui a isolé la Haute-Maurienne le 27 août



dernier était pourtant attendu selon les déclarations de la sous-préfète de Chambéry, le capitaine de gendarmerie et le responsable des routes de la Maison du département qui ont tous les trois déclaré que l'éboulement était attendu et pour l'un d'entre eux que les roches bougeaient de plus d'un centimètre par jour !

C'est pour cela que Vivre et Agir en Maurienne a demandé à obtenir les mesures des mouvements de roches au cours des trois mois précédant l'éboulement. A ce jour pas de réponse. Pourquoi ce silence alors que le Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) prévient dans ses rapports de 1975 et 1987 que la falaise doit être « purgée » chaque année afin de prévenir les forts éboulements.

Combien de « purges » ont été réalisées depuis 2019, fin des travaux engagés par le Conseil départemental ?

On peut s'étonner qu'en juin 2023 les élu-e-s de Maurienne

avec le Président du Conseil départementale et la députée se déclaraient très préoccupés par la sécurité du territoire et accueillaient avec soulagement 2000 policiers et gendarmes pour « sécuriser » la Maurienne. Peut-être aurait-il fallu se préoccuper aussi de la falaise qui n'avait pas été traitée depuis 2019 ?

On le voit, chacun a ses priorités. La nôtre est d'obtenir la réouverture de la voie ferroviaire. Comment se fait-il que l'on trouve les moyens matériels et financiers pour 2000 policiers mais pas pour surveiller et traiter la falaise connue depuis plus de cinquante ans pour ses risques d'éboulements ni pour remettre en service la voie ferroviaire.

« La société a droit de demander compte à tout agent public de son administration » dit le principe fondamental de la République. Nous attendons depuis 4 mois les réponses au courrier du 6 septembre 2023 !

MORTS AU TRAVAIL

Les accidents du travail tuent une personne par jour en France. Sur les aires de travaux du projet Lyon-Turin on peut aussi mourir au travail ou être gravement blessé-e.

Cette année ce sont deux travailleurs qui sont décédés en quatre mois selon le Parisien Libéré du 8 novembre. En juillet c'était un ouvrier de 51 ans travaillant pour un sous-traitant de SNCF qui décédait sur son lieu de travail à Saint Jean de Maurienne et le 7 novembre c'est un jeune travailleur de 31 ans, salariés de Vinci, selon la même source, qui succombait à Saint Martin La Porte.

Nous nous associons à la douleur des familles qui ont perdu des êtres chers et déplorons que des vies soient mises en danger pour un chantier qui n'apporte que des désagréments à la Maurienne, qui ne pourront que s'aggraver si ce chantier était poursuivi. Il est encore temps de l'arrêter et de mettre sur les rails un report modal de la route vers les trains immédiatement. La mise en œuvre de la décarbonation dans ce secteur impliquera la création d'emplois pérennes dans le service public ferroviaire. Cela préservera l'environnement et les droits sociaux des travailleuses et travailleurs sans gaspiller l'argent public !



FERMETURE DU TUNNEL ROUTIER DU MONT-BLANC : LA DOUBLE PEINE POUR LA MAURIENNE ET LA SAVOIE

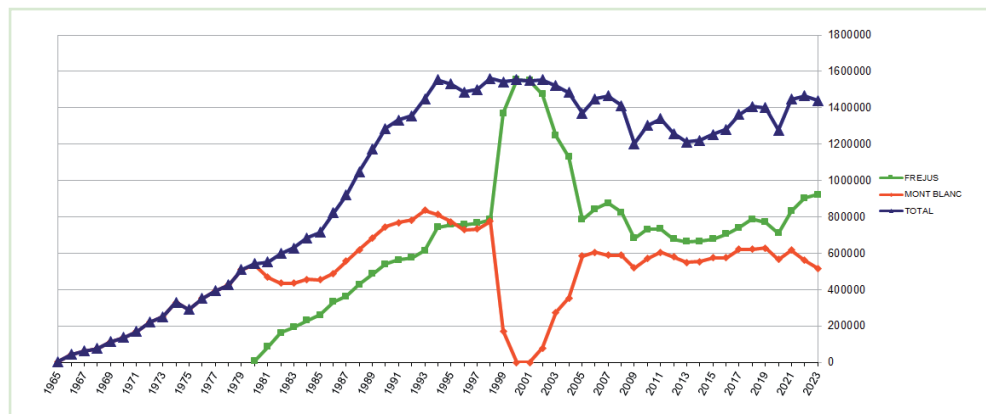
Du 16 octobre au 15 décembre, de la Maurienne au bassin Chambérien, les savoyards ont été les victimes de l'augmentation de la circulation. La pollution aux particules fines a bien sûr été supérieure compte tenu du report des poids lourds du tunnel du Mont-Blanc vers celui du Fréjus. Il était donc important de suivre l'évolution du trafic au tunnel du Fréjus du fait de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc pendant 2 mois. Voici les chiffres :

	2022	2023	Différence
Tunnel du Mont Blanc	561.735	517.305	-44 430
Tunnel du Fréjus	904 131	923 116	+ 18 985
Total	1 465 866	1 440 421	-25 445

Les chiffres officiels montrent que l'augmentation du trafic au Fréjus est plus faible que la diminution au Mont Blanc. Le nombre total de poids lourds empruntant les deux tunnels a diminué entre 2022 et 2023. Cela confirme la tendance de long terme d'une diminution ou de la stagnation de ce trafic depuis le milieu des années 90, comme le montre le graphique.

Une fois encore les faits confirment ce que les partisans de l'utilisation de la ligne ferroviaire existante proposent depuis plus de 10 ans. Il faut arrêter le projet Lyon-Turin qui, avant même d'avoir été creusé, dévaste la Maurienne car les prévisions de trafic se sont révélées fausses et le fret routier peut parfaitement se reporter sur la voie ferrée existante pour les deux tiers environ. Ces prévisions ne servaient qu'à justifier la dépense de 30 milliards d'euros et le saccage des terres agricoles, des forêts, des ressources en eaux et des territoires.

Il est temps d'arrêter le carnage financier, social et environnemental dont la Savoie et la Maurienne subiraient les conséquences si les travaux n'étaient pas arrêtés !



Données compilées à partir des sites des exploitants des tunnels. <https://www.sitaf.it/> et <https://tunnelmb.net>

Info Tour

L'Info Tour est une tournée d'information du grand public sur le projet de nouvelle ligne Lyon-Turin.

Les 21 octobre, pendant le Grand Bivouac à Albertville, et 25 novembre à L'Isle-d'Abeau ont eu lieu respectivement l'étape une et deux de l'Info Tour « Non au nouveau Lyon Turin ». Dans le cas du Grand Bivouac, il s'agissait d'informer un public sensible à la cause écologique sur les impacts écologiques des chantiers à court et long terme et, en particulier, sur la ressource en eau compte tenu des phénomènes de drainage et de la présence de captage d'eau potable dans des périmètres protégés le long du tracé. Pour L'Isle d'Abeau, nous sommes allés sur le marché à la rencontre des habitant.e.s afin de les informer des conséquences du tracé local qui supprimera deux cents hectares de terres agricoles ou de zones humides selon les éléments de la déclaration d'utilité publique de 2012. La campagne électorale pour les européennes débutait aussi ce jour-là sur le marché. Nous avons été invités par les militants à un café-débat contradictoire début 2024 pour ce qui sera à n'en pas douter un enjeu pour les élections de juin prochain dans la région.

No tav

Des nouvelles de nos amis No TAV italiens

Le 8 décembre dans le Val de Susse s'est déroulée la traditionnelle manifestation anniversaire des No TAV italiens. 2500 personnes ont défilé entre Susse et Venaus, lieu historique de la résistance au projet. Une délégation de 50 militants des CCLT français était présente. Le lendemain, un rassemblement sur les terres du collectif Farmacia viva à Santa Petronilla - où un tunnel d'accès doit être creusé - a été l'occasion de célébrer les 80 ans du Jurement de la Garde, en hommage aux partisans anti fascistes qui, pendant la seconde guerre mondiale, sabotaient les chemins de fer pour ralentir les troupes nazies. Une usine désaffectée d'un sous-traitant de Fiat occupée par les militant.e.s locaux a également été le lieu d'ateliers de discussion autour des thèmes de l'eau et de l'organisation de la lutte actuelle.

LE COIN
DES CCLT

Tout le long du tracé, des habitant.e.s se mobilisent au sein de Collectifs Contre le Lyon-Turin (CCLT).

Un nouveau collectif s'est créé à la confluence entre les départements Ain-Isère-Savoie auxquels appartiennent ses membres. Il se dénomme CCLT 3D.

En 1992 où l'on évoquait le projet TGV Satolas-Chambéry, une association -l'ADEC- s'est créée à Chimilin pour dénoncer le bien-fondé d'un projet qui au fil des années est devenu le projet fret-voyageurs Lyon Turin. Alors que les différentes coordinations, regroupements d'associations et collectifs d'élu.e.s hostiles au projet se sont peu à peu endormis, Chimilin, avec des hauts et des bas, a persévéré.

Aujourd'hui des personnes venant de l'Avant-Pays savoyard autour du lac d'Aiguebelette et d'Avressieux et, plus à l'Ouest, des environs de la Tour du Pin et les membres de l'ADEC ont décidé la création du CCLT 3D. Objectif : collaborer plus étroitement avec les associations et les CCLT existants pour demander l'utilisation optimale de la ligne actuelle et obtenir l'arrêt des travaux engagés.

Contact :
cclt.notav.3d@mailo.com