



Csir Piemonte, Valle d'Aosta, Rhône-Alpes, Arco lemano Csir Piémont, Vallée d'Aoste, Rhône-Alpes, Arc Léman

Le comité syndical interrégional regroupe les organisations syndicales du Piémont, de la Vallée d'Aoste et de Rhône-Alpes, Arc Léman



Vendredi 2 février 2018 de 9h30 à 13h00
Venerdì 2 febbraio 2018 ore 9e30 - 13.00

Salle des Chaudannes - 153-211 Rue du Parquet
73300 St Jean de Maurienne

Liaison ferroviaire transalpine

Trame pour le débat

Il s'agit là d'un projet global, à l'échelle européenne (Est/Ouest, Lisbonne/Barcelone/Lyon/Milan/Kiev), avec le contournement de Lyon. Cette liaison qui rentre dans la démarche de la convention alpine, est une nécessité, et reconnue, revendiquée comme telle par le CSIR depuis de nombreuses années.

Nécessité économique afin de faciliter les échanges et de répondre aux besoins futurs, car il faut 30 ans pour réfléchir sur du long terme, décider et réaliser une liaison ferroviaire de ce type et de cette importance. Cette liaison est une priorité pour le fret, mais elle permettra aussi de répondre aux besoins de transport des voyageurs. (L'Italie est le seul pays voisin non connecté au réseau « grande vitesse »). Elle permettra également de libérer des sillons pour faire passer davantage de trains TER répondant ainsi aux besoins et demandes des usagers locaux.

Nécessité sociale et environnementale :

Collegamento Ferroviario Transalpino

Traccia per il dibattito

Si tratta di un progetto globale di livello europeo (Est/Ovest, Lisbona/Barcellona/Lyon/Milano/Kiev) che comprende, quindi, Lyon. Questo collegamento, che rientra nell'ambito della convenzione alpina, è una necessità riconosciuta dal CSIR da molti anni.

E' una necessità economica al fine di facilitare gli scambi e di rispondere a bisogni futuri sul lungo periodo, dal momento che sono necessari 30 anni per decidere e realizzare un collegamento di questo tipo e di tale importanza. Questo collegamento è una priorità per il trasporto ferroviario delle merci, ma permetterà anche di rispondere ai bisogni di spostamento dei viaggiatori. (L'Italia è il solo Paese vicino non connesso al segmento "Alta velocità"). Permetterà, allo stesso tempo, di liberare degli scambi per far transitare i treni locali rispondenti ai bisogni e alle richieste degli utenti locali.

Necessità sociale e ambientale: evitare l'inquinamento delle vallate alpine e rilancio

pollution dans les vallées alpines, report modal et relance du fret ferroviaire. Sur la ligne existante passe environ 4 millions de tonnes avec la possibilité d'en passer au maximum 10. L'objectif d'en passer 20 à 30 millions ne pouvait être envisagé que par la construction du tunnel.

A l'heure actuelle, 80% du trafic est réalisé par la route.

Petit rappel : les coûts externes supportés par la collectivité et le contribuable (pollution, nuisances, congestion, atteinte à l'environnement, accidentologie, non-paiement par les utilisateurs des infrastructures,...), sont chiffrés au niveau européen à 650 Milliards d'€ et pour la France à 87 milliards d'€ par an dont 92% sont générés par le mode routier.

Chaque année en France, il y a 48 000 morts à cause de la pollution. C'est la troisième cause de mortalité. Ces chiffres au regard de la pollution récente sur Paris, Lyon, Grenoble, vallées Alpines et au-delà, sont désormais mieux connus de tous. Un chiffre aussi, le coût social du bruit en France : pas moins de 57 milliards d'euros par an ! Le coût sur la santé du bruit des transports s'élevant à 11,5 milliards d'euros par an en France, dont 89% induit par le trafic routier.

Un financement atteignable : le coût de la section transfrontalière est estimé à un montant de 8,6 milliards d'€, un coût identique au tunnel suisse du Gothard. Ce que la Suisse a fait seule, la France, l'Italie avec l'appui conséquent de l'Europe peuvent bien évidemment le supporter. L'espérance de vie et d'utilité publique d'un tel ouvrage socialement, environnementalement et économiquement est au bas mot d'un siècle. Cela nous mène en 2130 !

Le financement est assuré à 40% par l'Europe, à 35% par l'Italie et 25% par la France. Ce qui fait pour la France, un coût annuel, tenant compte de l'échéance de mise en service prévu vers 2030 à moins de 500 millions d'€ sur un budget d'Etat qui est de l'ordre de 380 milliards d'€, soit (sauf erreur de ma part) moins de 0,13%. Chiffre à

del trasporto ferroviario . Sulla linea esistente passano circa 4 milioni di tonnellate con la possibilità di passarne al massimo 10. L'obiettivo di farne passare da 20 a 30 milioni non può essere raggiunto che attraverso la costruzione di un tunnel.

Al momento attuale l'80% del traffico è realizzato su gomma.

Piccola nota: i costi esterni affrontati dalla collettività e le conseguenze (inquinamento, nocività, traffico, danni ambientali, incidenti, mancato pagamento dei pedaggi...) sono cifre, a livello europeo, di 650 miliardi di € e, per la Francia, di 87 miliardi di € ogni anno, di cui il 92% è generato dal traffico su gomma.

Ogni anno, in Francia, ci sono 48 mila morti a causa dell'inquinamento. E' la terza causa di morte nel Paese. Queste cifre, relative alle città di Paris, Lyon, Grenoble, vallate alpine, sono ormai note a tutti. Una cifra simile ha anche il costo sociale dei danni da rumore... Non meno di 57 milioni all'anno in Francia. Il costo sulla salute del rumore causato dai trasporti si quantifica in 11,5 miliardi di € all'anno di cui 89% causato dal traffico su gomma.

Un finanziamento fattibile: il costo della sezione transfrontaliera è stimato intorno agli 8,6 miliardi di €, un costo identico al tunnel svizzero del Gottardo. Quello che la Svizzera ha fatto da sola, la Francia e l'Italia, con il supporto successivo dell'Europa, possono sicuramente raggiungerlo. La speranza di vita e l'utilità pubblica di una tale opera socialmente, per l'ambiente ed economicamente è una scelta storica. Dovrà durare fino al 2130.

Il finanziamento è assicurato al 40% dall'Europa, al 35% dall'Italia e al 25% dalla Francia. Un costo annuale, tenendo conto del fatto che la messa in servizio è prevista per il 2030, di meno di 500 milioni di € su un budget di Stato che è sull'ordine dei 380 milioni di €, ossia, salvo errori da parte mia, meno dello 0,13%. Cifra da mettere a confronto con gli effetti attesi.

Da sottolineare che anche un'indispensabile

mettre en parallèle aux effets attendus.

A noter aussi qu'une indispensable procédure « anti-mafia » a été mise en place.

Point d'actualité sur le chantier : il fait actuellement travailler autour de 500 personnes côté français. La moitié des salariés sont des locaux dont une majorité de la vallée de la Maurienne. Il y a 10% de salariés italiens, et c'est normal car le groupement d'entreprises qui a obtenu le marché est composé d'Eiffage – Spie – Ghella – CMC – Cogeis.

Ce chantier occupera plus de 2000 personnes par an côté français sur les 5 années les plus importantes et 1000 du côté italien. En exploitation, le volume d'emplois durables tournera autour de 300.

En ce qui concerne le tunnel de base, il a été percé à plus de 13%. ce n'est donc plus un projet, c'est un chantier qui mérite une présence syndicalement au quotidien.

Le C.S.I.R. est engagé depuis le début en faveur de cette liaison. D'ailleurs, grâce à l'action des organisations qui composent le C.S.I.R., des modifications de tracé, de priorités, de traitement social, de démocratie ont été faites. Rappel : au départ, la liaison était priorité voyageur, nous avons fait inverser la priorité et le tracé a été adapté en conséquence.

Le C.S.I.R. a été aussi très attentif à la démocratie soit en organisant des moments de débats, en participant à de nombreuses réunions publiques, aux débats sur l'utilité publique du tunnel ou en intervenant avec toutes les structures du C.S.I.R. concernées et ce à tous les niveaux.

Dans le CSIR, nous avons à de plusieurs reprises acté notre accord pour le Lyon-Turin à la suite d'un colloque à Montmélian en 1999, en portant aussi ensemble des exigences sociales fortes, comme par exemple une procédure grand-chantier et un comité d'hygiène et de sécurité trans-frontalier (voir dernière prise de position à l'AG de 2015).

procedura antimafia è stata attuata.

Punto di osservazione sui cantieri: l'opera fa lavorare attualmente circa 500 persone sul versante francese. La metà dei dipendenti sono locali e di questi in maggioranza della valle della Maurienne. C'è un 10% di dipendenti italiani ed è normale, visto che il gruppo di imprese che ha ottenuto l'appalto è composto da Eiffage, Spie, Ghella, CMC, Cogeis.

Questo cantiere occuperà più di 2000 persone all'anno, sul versante francese, nei 5 anni più rilevanti (durante il picco di lavoro) e 1000 sul versante italiano. Durante la lavorazione il volume di impiego si aggirerà intorno ai 300 lavoratori.

Per quello che concerne il tunnel di base è stato completato al 13% ; non è dunque solo più un progetto: è un cantiere che merita una presenza quotidiana del Sindacato.

Il CSIR è impegnato dall'inizio a favore di questo collegamento. Da allora, grazie all'azione delle Organizzazioni Sindacali che lo compongono, delle modifiche del tracciato, dell'individuazione delle priorità, degli interventi sociali, dell'applicazione della democrazia, sono state fatte molte cose. Riguardo : all'inizio il collegamento aveva come priorità lo spostamento delle persone; noi abbiamo fatto invertire questa priorità è il tracciato è stato modificato di conseguenza.

Il CSIR ha posto anche grande attenzione alla democrazia sia organizzando momenti di dibattito pubblico che partecipando a numerosi incontri pubblici sull'utilità dell'opera e intervenendo con tutte le sue strutture e a tutti i suoi livelli.

All'interno del CSIR abbiamo, a più riprese, ratificato il nostro accordo alla Torino – Lyon. In seguito ad un incontro avvenuto a Montmélian nel 1999, cogliendo e portando delle esigenze sociali forti, come, ad esempio, costruire una procedura per grandi cantieri e un comitato di igiene e sicurezza

Nous avons travaillé avec les syndicats italiens sur un protocole social pour le chantier. La vérité m'amène à dire côté italien, vous avez mieux réussi côté italien que nous côté français car vous avez signé en 2012, un protocole « di intesa per Venaus – Maddalena » qui définit les niveaux de relations sociales, les conventions applicables et l'organisation du travail. Vous avez aussi signé un protocole « d'intesa ai fini della prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata ».

Et plus récemment, vous avez signé un accord de chantier sur la sécurité au travail, les jours de repos, fériés et dernièrement un accord sur la durée du travail. Du côté français nous n'en sommes pas là. D'où l'utilité de la rencontre de ce jour, et de l'utilité à l'avenir d'encore plus et mieux travailler ensemble.

Vous êtes sur ces sujets, sans conteste, en avance sur nous.

Nous pourrions demander un comité de suivi regroupant tous les acteurs, l'Etat, les organismes de contrôles, avec les dirigeants des entreprises du chantier et TELT qui permet de faire le point tant sur le social, les salariés détachés, le respect de la réglementation, la sécurité, les nuisances, le logement, les retombées sur le territoire, etc. Tout cela comme nous demandons un CHS CT international.

Malgré cela beaucoup d'initiatives restent à prendre, et d'actions à mener :

L'impérieuse nécessité d'une véritable politique de report modal en avançant l'idée de plus de contrôles sur le routier car nous avons un vrai problème de respect des règles sociales dans le transport routiers de marchandises mais aussi la mise en place de l'Eurovignette comme cela se fait en Suisse ou en Allemagne.

La nécessité de développer le fret ferroviaire (en France, la part modal du fret ferroviaire est passé de 26% en 1984 à 10% en 2015) de à travers les entreprises historiques, (SNCF et FS) y compris en multipliant les lieux de transfert des camions de la route vers le rail pour l'AFA et le nombre

transfrontaliers (vedere ultima presa di posizione all'Assemblea Generale del 2015).

Abbiamo lavorato con i Sindacati italiani a un protocollo sociale per i cantieri. La verità mi spinge a dire che, sul versante italiano siete riusciti meglio rispetto a noi francesi, poiché nel 2012 avete siglato un "Protocollo di intesa per Venaus- Maddalena" che definisce il livello delle relazioni sociali, le convenzioni applicabili e l'organizzazione del lavoro. Avete anche firmato un protocollo di intesa ai fini della prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata. Più recentemente avete firmato un accordo di cantiere sulla sicurezza sul lavoro, i giorni di riposo e di ferie e ultimamente un accordo sulla durata del lavoro. Sul versante francese non siamo riusciti.

Da qui la necessità dell'incontro di oggi e dell'utilità di continuare a lavorare insieme sempre meglio. Voi siete, in questo ambito, sicuramente più avanti di noi.

Noi potremmo chiedere un tavolo di confronto che raggruppi tutti i soggetti , lo Stato, gli organismi di controllo, i dirigenti delle imprese del cantiere e TELT che permetta di fare il punto sul sociale, sui dipendenti distaccati, il rispetto delle regole, sui disagi, gli alloggiamenti, le ricadute sul territorio ecc.

Per questi motivi noi richiediamo un comitato internazionale (CHS CT).

Rimangono ancora molte iniziative da prendere.

L'assoluta necessità di una reale politica di riduzione del traffico su gomma perché avremo un reale problema di rispetto delle regole sociali sul trasporto stradale delle merci, ma anche la messa in atto della Eurovignette come si fa in Svizzera e in Germania.

La necessità di sviluppare il traffico ferroviario (in Francia questo trasporto è passato dal 26% nel 1984 al 10% nel 2015), attraverso le imprese storiche (SNCF e FS)

d'aller et retours. Il faut travailler encore sur la question de l'interopérabilité.

Au niveau syndical, nous nous devons de remettre le social et la sécurité sur le devant de la scène. Car il y a, à travailler ensemble sur le chantier (salariés détachés, sous-traitance, etc) cela nous permettra aussi de participer à la construction de l'Europe sociale.

comprendendo e moltiplicando i luoghi di trasporto dei camion dalla strada alla ferrovia. Bisogna ancora lavorare sulla questione dell'interopérabilità.

A livello sindacale noi dobbiamo riuscire soprattutto a rimettere il sociale e la sicurezza al centro della scena, poiché è necessario lavorare insieme nei cantieri (dipendenti, distaccati, subappalti...). Questo ci permetterà di partecipare alla costruzione dell'Europa sociale.