

PRINCIPE DU MILITANT : ÊTRE BIEN VU

Dans la préparation du réveil des montagnes, nous avons fait un effort particulier sur la communication extérieure, celle qui ne se voit pas sur les réseaux sociaux, et que l'on retrouve sur les bords de nos routes, aux abords des rond-points.

Pour créer cette publicité informative et à moindre coût, nous avons puisé dans notre petit stock de matériaux de récupération (anciens panneaux plastique de permis de construire, plaques de Dibond, de contreplaqué, anciennes bâches publicitaires périmées et récupérées sur les bords des routes...).

A la suite de notre rassemblement du 2 juin, nous avons pu récupérer 70% de nos panneaux d'affichage que nous avons mis en place dans un périmètre de 10 km autour d'Aoste.



CAPTAGES D'EAU : HORS LA LOI, ILS VEULENT LA CHANGER !

Alerte ! Alors que TELT est hors la loi pour le respect des périmètres de protection des zones de captage d'eau potable à l'aplomb du tracé du tunnel de base du Lyon-Turin, le préfet de la Savoie lance une enquête pour réviser les arrêtés de déclaration d'utilité publique (DUP) correspondants sur les communes de Val-Cenis, Avrieux, St André et Orelle.

L'objet de cette enquête vise à mettre le projet écocide du Lyon-Turin dans les clous de la légalité, en autorisant les excavations du tunnel de base, jusqu'ici interdites, au risque de siphonner ou tarir les captages.

Le dossier d'enquête de révision des DUP analyse que la réalisation du tunnel de base n'apporterait pas de risques avérés sur la qualité des eaux des captages et qu'il conviendrait donc de les autoriser.

Par un tour de passe-passe, jamais les risques, beaucoup plus graves et irréversibles, de baisse de débit et tarissement de ces captages du fait du drainage par les galeries du tunnel de base ne sont mentionnés dans ce dossier. L'expérience démontre que les menaces sont pourtant bien réelles, déjà constatées à Villarodin-Bourget et à St André lors de la réalisation des descenderies, ainsi que sur le tracé de la galerie de reconnaissance St Martin-La-Porte – La Praz .

En 2005 le rapport COWI ^[1, p47] commandé par l'UE) estimait les drainages du tunnel de base dans une fourchette de 60 à 125 millions de m³ d'eau/an soit l'équivalent de la consommation d'une agglomération de 1 million d'habitants. Une perte irréversible pour les zones drainées.

S'agissant d'une ressource absolument vitale, dont la disponibilité est également tributaire du changement climatique pouvant provoquer sa rareté (fonte des glaciers, moindre enneigement, périodes de sécheresses plus fréquentes et marquées), on ne doit pas jouer à la roulette russe avec ce bien commun essentiel, dont la préservation présente un intérêt général supérieur à celui du projet de deuxième Lyon-Turin.

Ainsi donc le principe de précaution (article 5 de la charte de l'environnement, et intégré dans la constitution) doit prévaloir en l'absence de certitudes et de connaissances scientifiques suffisantes pour prévenir les dommages potentiels: soit en abandonnant le projet, puisqu'il existe une alternative avec l'utilisation optimale de la ligne existante, soit en modifiant son tracé pour éviter les périmètres de protection, ce qui mettrait le projet en pause pour un certain temps.

Ne pas se laisser duper par la tentative du préfet de la révision des DUP en contribuant à l'enquête publique avant le 5 juillet 2024 17h en allant sur <https://www.registre-dematerialise.fr/5434/contribuez>

[1] https://lyonturin.eu/documents/docs/cowi2006_ltf_final_report_fr.pdf

LE NOUVEAU LYON-TURIN, C'EST L'EPR DU FERROVIAIRE

Ces deux projets pharaoniques imaginés au XX^e siècle présentent de nombreuses similitudes de par leur envergure, les technologies de pointe mises en œuvre mais aussi leurs implications à long terme sur les plans écologiques et financiers.

Qui dit démesure technologique et prototype dit défis techniques et aléas. Il faut donc sans cesse trouver de nouveaux procédés, impliquer chercheurs et ingénieurs dans la recherche et développement avant de pouvoir livrer un premier exemplaire industrialisé.

L'EPR devait être construit en 5 ans pour une mise en service en 2012, mais au total il aura fallu plus de 17 ans pour voir les premiers essais en chargement de combustibles à Flamanville-3 au printemps 2024. Côté Lyon-Turin les travaux préparatoires ont débuté en 2003 et plus de 20 ans après seuls 10 km du tunnel de base sont creusés sans être aménagés (à peine 4% des 260 km de tunnel prévus au total entre Lyon et Turin ou encore, à peine 9% des 115 km des deux tubes du seul tunnel de base) Les galeries annexes, puits et descenderies, sont quasiment prêtes mais récemment un aléa géologique au puits d'Avrieux a fait prendre encore deux ans de retard au projet [1]. Nous sommes loin d'une fin de projet en 2026/2027 comme le prétendait la Transalpine en 2014 [2]. Les retards sont donc inhérents à ce type de méga projets et avec eux les dérives budgétaires. Pour l'EPR nous passons d'une première estimation de 3,3 milliards d'euros à une réévaluation de 19,1 Mds par la cour des comptes en 2021 [3]. Pour le Lyon-Turin, bien que l'omerta règne autour du financement des dépenses passées et en-cours des différentes activités [4]

une réactualisation nous amène à un coût total de 30 Mds d'euros dont 12 pour le seul tunnel de base. Le tunnel du Gothard d'une longueur identique s'est déjà soldé par une facture totale de 12,2 Mds d'euros après 20 ans de travaux achevés en 2016, bien avant donc la crise inflationniste et énergétique de ces deux dernières années. Enfin avec les retours d'expérience nous constatons chaque jour l'impact sur les travailleurs de ces chantiers maudits qui génèrent de nombreux accidents et morts au travail. Les nuisances sont également importantes sur les populations locales et l'environnement : artificialisation des sols, ravage de la biodiversité, pollution de l'air, drainage des eaux naturelles de manière irréversible et dégradation des conditions de vie quotidienne des habitant·es alentours pendant de très longues années. Ces projets inutiles sont imposés par des bureaucraties nationales et européennes téléguidées par les lobbys du nucléaire et du BTP et ne font l'objet d'aucune consultation sérieuse des populations locales ni des scientifiques ou experts qui alertent sur leurs dangers pour le vivant et le plus souvent leur impasse socio-économique. Pire, comme on le voit en ce moment en Maurienne, pour que le chantier ne soit pas hors la loi, les autorités s'arrogent le droit de réviser à la baisse les périmètres de protection des captages d'eau potable quand ces derniers devraient être sanctuarisés à jamais.

[1] <https://www.lemoniteur.fr/article/lyon-turin-des-cavites-mettent-en-danger-le-calendrier.2326130>

[2] <https://www.transalpine.com/breves/lyon-turin-une-ouverture-du-tunnel-en-2026-2027-est-possible-pour-ltf#:~:text=LYON%2DTURIN%20%3A%20UNE%20OUVERTURE%20DU,POSSIBLE%20POUR%20LTF%20%7C%20La%20Transalpine>

[3] https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2024/05/09/les-derapages-de-l-epr-de-flamanville-en-graphiques-le-cout-multiplie-par-six-la-duree-du-chantier-par-quatre_5480745_4355771.html#:~:text=La%20mise%20en%20service%20de,%2C3%20milliards%20d'euros.

[4] <https://www.presidioeuropa.net/blog/memo-%e2%80%a6-della-deriva-di-tempi-costi-del-progetto-torino-lione-%e2%80%a6/>

INTERDICTIONS ADMINISTRATIVES DU TERRITOIRE, L'ÉTAT CONDAMNÉ PAR LA JUSTICE

Alors que le rapporteur spécial sur les défenseurs de l'environnement aux Nations Unies, Michel Forst, considère que la France est le pire pays d'Europe concernant la répression policière des militants environnementaux, le tribunal administratif de Paris vient de condamner vingt-sept fois l'État français pour avoir empêché des militant.e.s du mouvement italien "No Tav" de rejoindre un événement d'opposition au projet ferroviaire de ligne à grande vitesse reliant Lyon à Turin. Cet événement au cours duquel étaient prévus débats, performances artistiques et une manifestation, était en partie organisé par les Soulèvements de la Terre et s'est tenu du 16 au 18 juin 2023.

Plusieurs dizaines de personnes, dont une de nationalité française, se sont vu refuser l'entrée sur le territoire français, et ont pour certaines d'entre elles été refoulées vers l'Italie les 15, 16 et 17 juin 2023 en raison d'interdictions administratives du territoire (IAT) prises à leur encontre, ou pour d'autres, en raison d'un supposé risque de trouble à l'ordre public.

Le 26 mars et le 4 juin 2024, le tribunal administratif de Paris a, par vingt-sept décisions, annulé l'ensemble des décisions administratives litigieuses. Il a condamné l'État, d'une part, à verser à chacune des requérant.es une somme allant de 500 à 1300 euros de dommages et intérêts en réparation du préjudice moral subi et d'autre part, au remboursement des frais de justice.

Le ministère de l'Intérieur précisait, pour justifier les IAT, « que ce mouvement local était appuyé par le mouvement écologiste radical "Les Soulèvements de la Terre" ». Loin d'adhérer à cet argumentaire, et conformément à la décision du Conseil d'État annulant la dissolution de ce mouvement, le tribunal administratif de Paris a considéré que le fait d'avoir pour projet de participer à des événements organisés par les Soulèvements de la Terre n'est pas de "nature à révéler [...] l'existence, dans le comportement personnel [des requérants], du point de vue de l'ordre ou de la sécurité publics, une menace réelle, actuelle et suffisamment grave pour un intérêt fondamental de la société", condition de légalité d'une IAT.

LA SITUATION SUR LE VERSANT ITALIEN DE L'OPPOSITION AU TURIN-LYON

Au cours de cette dernière année, les No Tav, pugnaces opposant-es italien-nes à la ligne Turin-Lyon ont, au-delà du gigantesque appareil de répression dont ils font l'objet et auquel ils servent depuis plusieurs décennies de cobayes, encaissé quelques coups durs mais aussi d'intéressantes victoires.

Parmi les attaques subies, la plus cynique est certainement la **fermeture brutale, à l'automne 2023, sur décision du parquet de Turin, des Presidio de San Didero et des Mulini**. Ces avant-postes placés à côté des chantiers militairement occupés, pratiquement sous les barbelés, sont depuis des années des observatoires privilégiés, mais aussi des lieux de vie festifs et d'échange d'informations.

Ils disent concrètement que ce territoire appartient à ses habitant.es qui en prennent soin et ils renvoient face aux uniformes une fraternité joyeuse, gourmande mais consciente et déterminée.

Des Presidi restants, celui de San Giuliano, centre de la manifestation du 15 juin 2024, est particulièrement d'actualité puisqu'il est situé dans la zone des premières expropriations.

Pendant l'hiver, des analyses menées sur les réserves d'eau de Gravera, commune placée à proximité du chantier du tunnel d'exploration de la Maddalena, ont révélé la **présence de PFAS**, composés chimiques de synthèse polluants éternels, dont on connaît la dangerosité pour la santé. Les experts No Tav sont au travail pour déterminer si, comme on le soupçonne, ces PFAS sont liés aux travaux du Turin-Lyon.

A Salbertrand, un deuxième chantier a ouvert en février, pour y construire une usine à voussoirs. Un chantier sous barbelés qui perturbe gravement la circulation ferroviaire et routière locale, pollue et défigure un peu plus la montagne.

Circulation et échanges difficiles également entre frontaliers depuis la fermeture des gares de Bardonnèche et Modane, que les No Tav craignent définitive puisque les gares internationales devraient être construites à Suse et Saint Jean de Maurienne. Difficiles mais aussi coûteux car la seule possibilité pour les voyageurs est d'emprunter le tunnel routier du Fréjus qui ouvre et ferme à loisir, augmente ses tarifs comme bon lui semble et inaugurerait bientôt un deuxième tube de circulation jusque là réservé aux véhicules de secours. L'argent dépensé pour ce deuxième tube n'allant pas au financement du report modal vers le train.

Confirmation, si besoin était, que certaines entreprises et élu.es, travaillant de près avec les promoteurs du Turin-Lyon sont infiltré-es par la Mafia. Ces derniers mois, la région Piémont découvre, en effet, avec une fausse stupeur probablement dictée par la campagne électorale des Européennes et des Municipales, ces liens que le mouvement No Tav s'évertue à dénoncer publiquement comme le montre le tag « **TAV=MAFIA** » gravé sur le mont Musiné, à l'embouchure de la Vallée depuis des années. Satisfaction au goût amer mais qui confirme à celles et ceux qui veulent l'entendre à quel point les analyses du mouvement sont pertinentes et argumentées.

Enfin, dans une conjoncture assez inhibitoire pour les luttes à cause des mesures de répression policière et judiciaire (en Italie, bloquer une route mène désormais à la prison) et des attaques aux droits d'expression et de manifestation, nous apportons une note d'optimisme qui restaure un peu d'espoir et de confiance : cet automne, le ministère de l'Intérieur français a été condamné pour avoir illégalement interdit à des militant.es italien-nes d'entrer en France pour prendre part à la manifestation en Maurienne des 17 et 18 juin 2023. Un grand merci aux avocat.es qui l'ont obtenu, aux militant.es qui ont fait recours et au juge qui a appliqué la loi.

Une leçon, une fois n'est pas coutume, au pouvoir arrogant et arbitraire.



LE COIN DES CCLT

« Les Panneaux de la Discorde »

Dans le cadre son opposition au projet ferroviaire de 2^{ème} Lyon-Turin, la commune de Détrier a décidé en février dernier, suite à un vote à l'unanimité de son conseil municipal, la mise en place de panneaux « **DETRIER, COMMUNE CONTRE LE TUNNEL LYON-TURIN** » aux 2 entrées de la commune. Les panneaux ont été installés le 7 mars, conformément à la délibération prise en conseil municipal et validée en contrôle de légalité par la préfecture de Savoie.



S'en sont suivies quelques pressions et intimidations orales, venues d'institutions favorables au projet, visant au retrait immédiat des panneaux.

Il n'est apparemment pas bon d'afficher son opposition à ce projet et ses chantiers, même si cela découle d'un processus démocratique !

La commune a su rester ferme sur sa volonté d'information et de représentation des intérêts de sa population, mais le 29 avril au matin, surprise, les panneaux avaient disparus !

Une délégation s'est rendue auprès du maire et de son conseil municipal afin de connaître les raisons de ce retrait. Il s'est avéré que le Département, favorable au projet, a agi sans explication. Aucun préavis officiel, aucune mise en demeure, aucune communication de sa part avant ou après la dépose et la confiscation des panneaux !

La commune a directement réclamé les panneaux aux responsables de la voirie du qui après plusieurs relances et semaines d'attente les ont finalement restitués tout en justifiant l'interdiction de leur repose par les textes de lois ci-après :

- L581-7 Code de l'environnement : l'implantation de publicité sur le domaine public hors agglomération est interdite.
- R 581-22 Code de l'environnement : la pose de publicité est interdite en agglomération sur les équipements publics concernant la circulation routière (typiquement les mâts de signalisation).
- R 581-31 alinéa 1 du même Code : la publicité non lumineuse scellée au sol est interdite en agglomération pour les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.
- Définition de la publicité au titre du Code de l'environnement : toute inscription, forme ou image destinée à informer le public ou attirer son attention.



Nous nous posons légitimement la question du deux poids deux mesures et de l'interprétation de ces lois à des fins politiques. Qu'en est-il des innombrables panneaux de TELT, maître d'ouvrage des chantiers qui jalonnent les routes de Maurienne ?

Et si les panneaux de Détrier avaient été à la gloire du chantier, auraient-ils été enlevés ???

Le CCLT Chapareillan accueille une étape de l'ALTERNATIBA Tour.

Chapareillan, à la frontière du Dauphiné et de la Savoie, se situe à la sortie prévue pour le tunnel sous Chartreuse. Sur ses terres, des ponts s'élançeraient vers Belledonne, barrant la plaine par-dessus la route, l'Isère et l'autoroute : une vraie frontière sur 15 m de haut et 50 m de large.

Dès 2012, les habitant.es se mobilisent contre ce projet fou, d'abord 10 puis 100, rejoints par le lanceur d'alerte local Daniel Ibanez, des habitant.es de La Motte Servolex et des Marches également impacté.es, les ami.es mauriennais-ses et du Val de Susa italien, déjà lourdement touché.es par les travaux préparatoires.

La commune est déclarée « Commune contre le Lyon Turin », de belles mobilisations nous rassemblent et puis le temps passe, la politique de la commune change, les volontés s'émoussent, les vies évoluent, il ne reste plus qu'une poignée de militant.es.

Mais on ne peut tout de même pas laisser faire. Autour de nous d'autres terres sont menacées. Acteur historique, Chapareillan se doit de relever le flambeau : AG extraordinaire, nouveau CA avec de nouvelles têtes et des historiques. C'est le réveil et les nouveaux projets, le CCLT repart avec enthousiasme, solidarité, actions.

Nous sommes épaulé-es par Belledonne A Sa Voix, collectif Grignon, l'inter-CCLT, les défenseurs de la terre pour un futur vivable à l'abri de l'exploitation capitaliste systématique. Déjà, un tract a été distribué dans les boîtes aux lettres du village, appelant à voter pour le seul candidat connaissant le sujet et soutenant la lutte. Les 17 et 18 septembre 2024 nous accueillerons une étape de l'Alternatiba tour à Chapareillan avec tous les collectifs environnants d'Isère et de Savoie.

Le combat est juste, la fête sera belle.

Quelle que soit la couleur de la France Chapareillan aura celles de l'eau, du raisin, des maïs et de terres préservées pour les enfants de nos enfants.

Contact :
ccltchapa@lyonturin.eu



Miroir / Specchio

Ce 22 juin 2024, à Modane et Bardonecchia, de manière simultanée, des citoyen.nes se sont réunies pour protester contre les retards de la remise en service de la ligne ferroviaire existante Lyon-Turin et l'abandon de leurs deux gares, symboles de la liaison transfrontalière franco-italienne.

10 mois après l'éboulement du 27 août 2023 à la Praz qui empêche tout passage de train, seule une navette de 20 places assure la liaison entre les deux villes par le tunnel routier du Fréjus. Mais au-delà de ce trajet de quelques kilomètres c'est bien sûr toute la desserte

des vallées de la Maurienne et du Val Susa qui est pénalisée.

Cela préfigure ce que serait le trafic si le tunnel de base arrivait à son terme : plus de trains entre Modane et Saint-Jean de Maurienne, car non rentables pour le futur concessionnaire TELT qui sera à terme en charge des deux lignes. Pour rembourser les milliards dans la future ligne, il faudra miser sur des sillons qui rapportent. Compte tenu de la stagnation des flux depuis 30 ans, nous savons d'ores et déjà que la non rentabilité conduira à des arbitrages financiers en n'investissant plus dans l'exploitation ni la maintenance de la ligne existante.

Cette situation catastrophique pour les habitant.es est en fait déjà critique depuis plusieurs années, comme nous l'a démontré le collectif de la ligne TER 53. Ce groupe

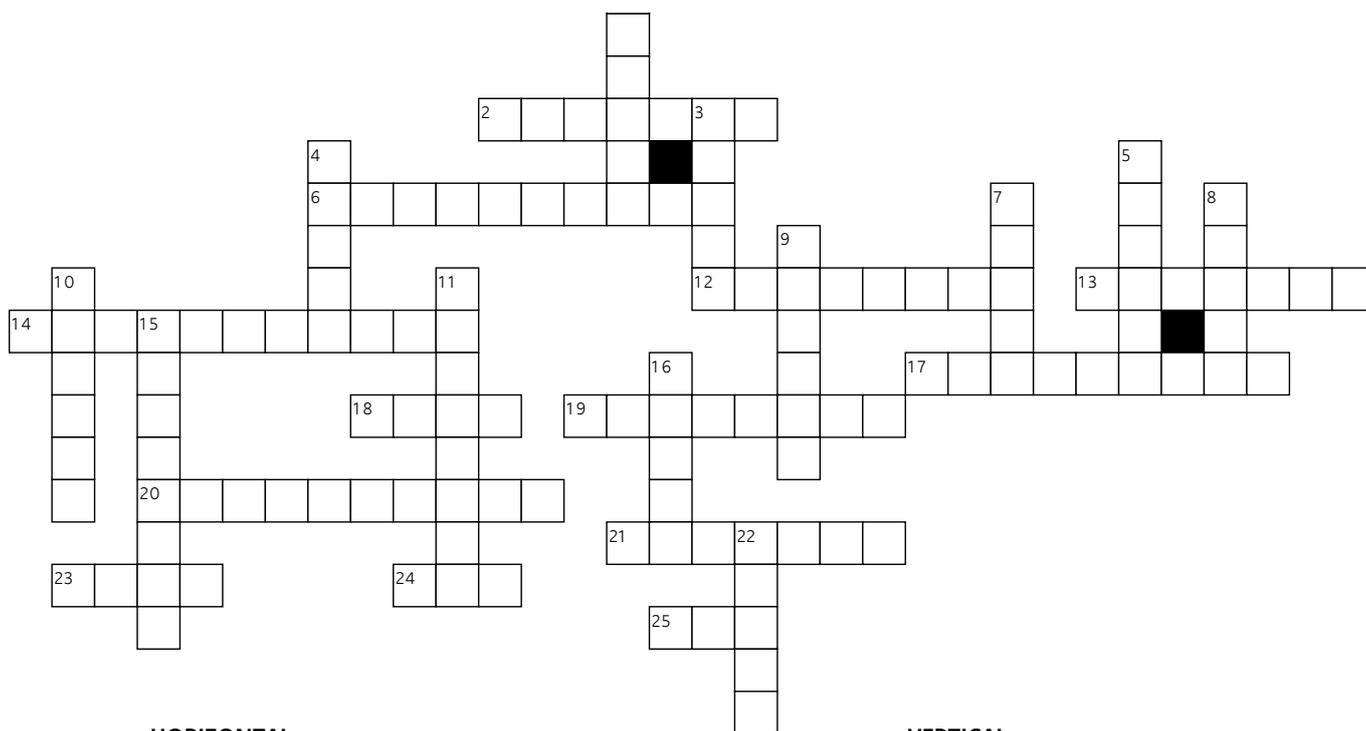
d'usager-es, créé en 2022 (avant l'éboulement donc) constatait de nombreux incidents et retards sur la ligne, dus essentiellement aux différents chantiers du nouveau projet. On voit donc que même si la ligne réouvre à l'automne 2024 comme promis par SNCF réseau, le département et le préfet, les conditions d'exploitation seront de plus en plus dégradées compte tenu de la multiplication des chantiers à venir. On nous annonce officiellement 10 ans de perturbations et des bus à la place de créneaux où des trains pourraient rouler.

Face à ces enjeux majeurs, l'affluence modérée de ce rassemblement d'une centaine de personnes démontre que cette situation d'isolement perturbe mais émeut peu les commerçant-es et les habitant-es de Modane. Les cheminot-es quant à eux semblent résigné-es et réagissent peu ou pas à la casse de leur outil de travail, qu'il concerne le fret ou le transport des passager-es.

Que faire donc si ce n'est alerter encore et encore : symboliquement entamer un chantier collectif de désherbage mécanique sur les voies désaffectées de la gare qui nous aura donné un peu de baume au cœur dans un contexte assez morose pour les défenseurs des causes écologiques. Rendez-vous pendant l'été et à l'automne pour de nouvelles initiatives.



LE FERROVIAIRE A SA CROIX !



HORIZONTAL

2. Des créneaux qui valent de l'or
6. Prétexpte pour paralyser une vallée
12. Arc en béton
13. Ne fait pas rire
14. En pente douce
17. Protège du soleil et des pierres
18. Ils coûtent et ne servent à rien
19. 25°C tous les 1000 mètres
20. L'état ne s'en lasse pas de le faire
21. Arme de légitime défense contre robocops
23. Célèbre échoppe de Suse
24. C'est la vie
25. Chantier de réfection itinérant

VERTICAL

1. Lieu consacré au culte du 17 juin
3. Rime avec brave
4. Elle peut se soulever
5. Séparations et regroupemets
7. Essentielles
8. Relief associé aux plateaux calcaires
9. Il fait son effet dans les microscopes
10. Haut lieu d'un 8 décembre
11. Tube italien des années 80s
15. Tavolo des NoTav
16. Marcelle Ratafia en est la madone selon les Négresses Vertes
22. Hall d'accueil