

No-TAV : contre le projet écocide Lyon-Turin et son monde

dimanche 18 juin 2023, par [Claude \(NPA\)](#), [Cyprien \(NPA\)](#), [MARRA Hélène](#), [NPA / NPA l'Anticapitaliste](#) (Date de rédaction antérieure : 17 juin 2023).

Un rassemblement contre la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin a lieu les 17 et 18 juin à l'appel des associations écologistes et notamment des Soulèvements de la Terre. Ce projet est contesté depuis plusieurs décennies en France et surtout en Italie, parce qu'il induit le percement d'un tunnel de 57 kilomètres de long, dévastateur pour les écosystèmes et qu'il ne répond à aucun besoin social. Points de vue croisés des deux côtés des Alpes.

Sommaire

- [En France, petits collectifs](#)
- [Le mouvement No TAV en Italie](#)
- [Les propositions du NPA](#)
- [Malgré la répression, succès](#)

En France, petits collectifs contre grand projet inutile

La mobilisation contre le tunnel et le tracé Lyon-Turin a lieu dans la vallée de la Maurienne, première victime, côté français de ce projet inutile et dangereux.

Cette vallée, creusée par la rivière de l'Arc est un axe majeur millénaire entre la Savoie et l'Italie, Val de Suse. Au 19^e siècle, la tradition agro-pastorale est bousculée par l'industrie métallurgique. Au milieu du 20^e siècle, c'est l'explosion de l'or blanc qui vient chambouler le paysage. De nombreuses stations de ski — La Norma, Les Karellis, Bessan, La Toussuire — voient le jour et créent des fortunes locales aussi épaisses que discrètes. L'Arc est longé par une route, un chemin de fer de deux voies, une autoroute avec le tunnel du Fréjus (long de 12 895 mètres) mis en service en 1980.

Entre l'idée d'une voie de transport directe entre Lyon et Turin et son éventuelle mise en service, cinquante ans se sont écoulés.

Le projet en quelques dates

En 1990, Louis Besson, homme politique local, maire PS de Chambéry, mais aussi ministre des Transports et du Logement, ministères proches du BTP, porte le projet. On fait rêver : Paris-Milan en 4 heures pour les voyageurs, les camions sur le rail, Chambéry en hub international...

Les écologistes acclament : la pollution sera maîtrisée.

La droite depuis ses bastions savoyards, suivie par le PS, aiguise les appétits locaux promettant une nouvelle manne comme l'a été celle de l'or blanc : pour toutEs celles et ceux qui souffrent de la

fermeture des usines qui a sinistré plusieurs vallées, et des emplois. À la spéculation, on promet le développement en flèche de l'immobilier.

Quelques « gauchistes » s'opposent et pointent un projet capitaliste au service du seul intérêt du BTP.

En 1991, la Convention alpine est créée et doit permettre le développement des régions alpines frontalières.

Entre 2001 et 2015 : études, négociations entre la France, l'Italie et l'Europe, le projet est déclaré prioritaire par les chefs d'État et bénéficie d'un important financement public.

2015 : création de TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), promoteur public de droit français dont l'État est actionnaire à 50 %.

Le trajet et les coûts

Le trajet a fait l'objet de plusieurs remaniements en fonction des influences locales. Fret et voyageurs partent de Grenay, non loin de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, et arrivent à Saint-Jean-de-Maurienne.

Le passage des trains va nécessiter la construction de 8 tunnels et 6 viaducs. Les modes de financement de ces accès ne sont pas connus à ce jour et font douter le Conseil d'orientation des infrastructures qui repousse de 2035 à 2048 une hypothétique mise en service.

À tout ce qui a déjà pu être écrit quant à l'explosion du budget de construction, s'ajoute le budget de refroidissement permanent du tunnel, la maintenance et sécurisation ainsi que celles des ouvrages d'art des accès.

De l'inutilité du projet

Là aussi, à qui veut savoir, tout a été dit, par les No TAV, par les MauriennaisEs, par le Collectif contre le Lyon-Turin de Chapareillan [\[1\]](#) sur le débouché du tunnel prévu sous le massif de la Chartreuse.



Les échanges en Europe ont été totalement modifiés depuis l'origine du projet : il n'y a plus d'industries pour remplir le fret, comme Fiat à Turin, la métallurgie en Maurienne. Le nombre de voyageurs a baissé drastiquement.

Tout a été dit, calculé, prouvé à ce sujet, voir entre autres le site modeste mais avéré de Vivre et Agir en Maurienne [\[2\]](#).

La réalité sur le terrain

Les emplois ne seront pas des emplois locaux et ne seront pas pérennes. Le boom immobilier pour l'instant consiste à exproprier. Les terres agricoles sont bétonnées, les réseaux hydrologiques sont

bouleversés, la vallée est d'ores et déjà défigurée. Selon l'ADEME (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), il faudra 25 ans pour amortir, via l'économie de circulation des camions, le CO₂ émis pour la construction. Relier Paris à Milan en 4 h 30 est totalement irréalisable, et ne tient pas compte, par exemple, des nécessaires arrêts.

La ligne de fret, remise à neuf pour un milliard à Ambérieu, est utilisée à 20 % de ses capacités, et les pentes trop rudes mises en avant ne sont pas un problème en Suisse pour une configuration semblable.

Ce projet n'est plus celui d'une volonté politique de développement, qui déjà serait à interroger, mais bel et bien celui de Vinci, Bouygues, Eiffage et Colas.

Depuis plus de dix ans, des collectifs et associations locales, en vallée de Maurienne, en vallée du Grésivaudan, luttent contre ce projet faramineux avec de très petits moyens et sans grands échos locaux et nationaux. Ce qui est le plus étonnant dans ce drame écologique, c'est que les concernés en Maurienne, en Isère, en Savoie et tout au long du tracé côté français, ne soient pas plus nombreux à se révolter non seulement contre la défiguration de leur habitat et de la nature mais aussi contre des dépenses faramineuses qui permettraient la construction de plusieurs hôpitaux, de crèches, de compenser les restrictions de budget de la région Auvergne-Rhône-Alpes sur le dos de la culture.

Si la montagne se soulève, peut-être que la triste vérité de l'avenir de leurs descendantEs les mobilisera.

Claude

Le mouvement No TAV en Italie : une autre façon de vivre le territoire

Le mouvement No TAV (Treno ad Alta Velocità), s'opposant à la construction de la ligne à grande vitesse entre Turin et Lyon, naît en 1989, dans le Val de Susa, à l'ouest de Turin, avec la création du collectif « Habitat ».

Au début des années 2000, le TAV est progressivement inclus dans le « Corridor 5 » (Lisbonne-Kiev) du Réseau transeuropéen visant à « accroître la croissance, la compétitivité et l'emploi » [3].

D'abord censé augmenter les mouvements de passagers et touristes, ce méga-projet a ensuite été assigné au fret afin d'accélérer d'environ 1 heure la vitesse de déplacement des flux de marchandises pourtant en baisse depuis le début du 21^e siècle.

Un projet écocide et inutile

Les 57 km de tunnels qu'on propose de creuser dans les Alpes, s'ajouteraient en effet à une ligne ferroviaire existante et actuellement sous-exploitée. Selon un grand nombre d'experts et d'acteurs associatifs et militants, les conséquences seraient désastreuses pour la région et ses 70 000 habitantEs : artificialisation de 1 500 hectares, pollution de l'air causée par l'uranium et l'amiante contenus dans les roches, expropriation des terres agricoles, déforestation, perturbation et assèchement des nappes phréatiques, fortes émissions de CO₂...

Le mouvement des mouvements

Composé par les principales associations écologistes actives dans la région du Piémont (Pronatura, Legambiente, Italia Nostra puis WWF) et d'individus se reconnaissant dans ce courant, cet embryon contestataire s'organise rapidement dans le Val de Susa. Héritier du courant autonome, de l'extrême gauche et du pacifisme, contemporain de l'alter-mondialisme, rassemblant une diversité de tactiques et d'acteurs (allant de la gauche chrétienne aux militantEs anarchistes des squats en passant par les comités d'habitantEs) le mouvement No TAV est d'une rare complexité.

Si la dimension écologiste est prégnante, ce mouvement arrive très tôt à conjuguer les revendications liées aux inégalités sociales avec un autre impératif : celui de préserver le vivant. Il constitue ainsi une expérience cruciale dans le processus de prise de conscience autour de l'urgence de préserver les conditions de la vie sur terre. Des milliers de personnes de tous âges se sont battues pendant plus de trente ans pour protéger le Val. Elles se sont organisées pour surveiller les chantiers jour et nuit, ont utilisé leurs corps pour barrer la route aux bulldozers, coupé le fil barbelé pour saboter les débuts des travaux, investi le territoire pour le soustraire à l'occupation étatique et militaire. Dès l'origine, les revendications mêlent prises de position environnementalistes et réflexions politico-économiques. Elles s'attachent notamment à dénoncer, d'une part, la corruption de l'État et le rôle de l'association mafieuse calabraise la 'Ndrangheta dans la construction de l'infrastructure, et d'autre part, le coût exorbitant et le caractère inutile d'un projet considéré, dès les années 1990, comme obsolète.

En lutte depuis 1990

Nous pouvons identifier cinq phases historiques 2 principales.

La première de 1990 à 1995 : ProNatura et Habitat envoient un courrier au gouvernement pour exprimer leur opposition au projet et démarrent une campagne de sensibilisation. L'opposition se focalise sur l'impact environnemental : dommages irréversibles déjà causés par le tunnel du Fréjus, la pollution de l'air et la pollution acoustique due au passage de 280 trains par jour. La stratégie se fonde sur la diffusion de l'information, l'instauration d'un dialogue avec les institutions (souvent avec le soutien des maires opposés au projet) et des actes de désobéissance civile.

De 1995 à 2001, l'opposition se concentre sur les coûts de l'infrastructure et sur la structure économique et financière. C'est à ce moment-là que le logo No TAV est créé ainsi que le comité de lutte populaire de Bussoleno, formé par des personnes ayant un passé militant et ouvrant la voie à la création d'autres comités. En 2001, Berlusconi fait voter la « loi objectif » qui permet de transférer le pouvoir décisionnel des collectivités au gouvernement central pour les infrastructures considérées d'intérêt stratégique.

De 2000 à 2005, le mouvement s'élargit et s'intensifie. Le 25 octobre 2005 a lieu la bataille de Seghino, du nom du pont où les militantEs ont opposé leurs corps aux forces de l'ordre.

Le mouvement fait pour la première fois l'expérience de sa capacité à désobéir et à résister collectivement. La marche du 17 novembre 2005 constitue un autre temps fort : 80 000 No TAV occupent le territoire de Venaus dans lequel les travaux auraient dû commencer. L'État répond avec une forte répression policière en évacuant la zone. Le 8 décembre 2005, 70 000 No Tav reprennent Venaus.

Le début des travaux du premier tunnel provoque une occupation de six semaines dans le cadre d'un campement nommé « La République libre de la Maddalena » en référence aux Républiques partisans qui luttèrent contre l'occupation nazie-fasciste. Son évacuation est suivie par plusieurs

manifestations et une marche de Venues à Rome marquant l'entrée du mouvement No TAV dans l'espace public national.

Mobilisation exemplaire et symbolique contre le néolibéralisme

Entre 2006 et 2010, le mouvement acquiert une valeur symbolique internationale dans la lutte contre le modèle économique néolibéral et épouse également des revendications démocratiques. En 2006, le Premier ministre italien forme un comité technique (« Osservatorio Tecnico ») dont le président est un ancien membre du comité pro-TAV. Le comité présente un projet appelé FARE — « faire » en italien dont le déroulé signifie « chemin de fer alpin raisonnable et efficace » — qui propose une amélioration de la ligne existante, la construction d'un nouveau tunnel tout en soutenant la nécessité d'une nouvelle ligne. Les No TAV rejettent le projet. Dans cette période, le mouvement signe le National Pact for Solidarity and Mutual Aid, qui coordonne les travaux des communautés qui luttent contre ces abus. Une partie du mouvement devient plus radicale.

Chiodimonte et la répression

Enfin, cinquième période, à partir de 2010, le mouvement acquiert une forte conscience politique et développe différents moyens de lutte. En 2011, a lieu le premier Forum européen contre les Grands projets inutiles et imposés. Cet événement annuel s'est perpétué depuis sur différents sites comme celui de Notre-Dame-des-Landes. Une nouvelle confrontation violente a lieu après l'évacuation du « presidio » de Chiomonte, le mouvement appelle alors à une nouvelle manifestation nationale le 3 juillet 2011 contre le début des travaux. Dans ce cadre, l'État déploie 2 500 policiers et soldats et lance 4 000 grenades lacrymogènes sur les manifestantEs.

La très violente répression cause des centaines de blesséEs et une cinquantaine d'arrestations. À la suite de ces nombreuses actions de sabotage, ce territoire est déclaré zone militaire surveillée par la police et l'armée. En 2012, Luca Abbà, un agriculteur de 37 ans, mis sous pression par la police, chute d'un pylône électrique du chantier de Chiomonte où il était monté pour retarder les travaux et d'où il racontait les événements en direct sur Radio Black-Out. Les travaux ont continué avec le corps de Luca inconscient au sol.

En 2013, a lieu le maxi-procès contre 53 militantEs accusés de terrorisme. Mille procédures judiciaires sont engagées. Un nouveau modèle de criminalisation des opposantEs politiques par le droit pénal est mis en place contre les « mauvaisEs NoTAV » définiEs à travers la catégorie de l'« -anarcho-insurrectionnaliste » et jugéEs non pas pour leurs actes mais pour leurs idées et leurs styles de vie. Mais le mouvement refuse de se dissocier des formes d'action jugées plus radicales : « si être black bloc signifie vouloir libérer la vallée du contrôle militaire alors nous sommes tous back bloc », déclare le mouvement dans la conférence de presse qui a suivi la confrontation du 3 juillet 2011 [\[4\]](#).

Le mouvement s'essouffle

Le mouvement No TAV s'est progressivement affaibli. L'entrée au Parlement du Movimento 5 stelle n'a pas modifié le rapport de forces. Historiquement contre le TAV, considéré comme « la mère de toutes les luttes », le mouvement du comique Beppe Grillo n'a pas réussi à empêcher le passage en force du gouvernement de Matteo Renzi, favorable au projet écocide. La présentation de la motion des 5 étoiles contre le TAV, promptement refusée par la Ligue de Salvini, est jugée par Alberto Perino, l'une des figures emblématiques du mouvement No TAV, comme une tentative pathétique de sauver la face.

Un immense héritage

L'occupation du Val de Susa, la création de nombreux « presidi » — prenant la forme de sites de contestation, de lieux d'échange et de démocratie — et le déploiement du répertoire de la désobéissance face à l'occupation des terres de la part de l'État et de ses forces armées, ont permis la construction d'une autre forme de vivre le territoire. Le No TAV devient presque une culture à part entière fondée sur l'autogestion et la participation démocratique. Les comités locaux sont reliés dans une coordination qui sélectionne les propositions des assemblées populaires. Les mots d'ordre du mouvement font du Val de Susa un sujet collectif qui résiste, qui vit et qui lutte. C'est une façon de donner un statut à la montagne pour ne pas la considérer uniquement comme une ressource à exploiter ; une manière peut-être aussi de retrouver le métabolisme entre l'homme et la nature dont Karl Marx signalait la rupture dès le début du capitalisme industriel.

Le mouvement a jeté les bases pour le développement de formes plus radicales et massives de lutte écologiste. Comme à Notre-Dame-des-Landes, une victoire permettrait d'avancer dans la confiance en notre capacité collective à renverser ce monde, à aller vers « une autre économie, un autre style de vie, une autre civilisation, d'autres rapports sociaux » [5].

Hélène Marra



Les propositions du NPA

À contre-courant du projet des capitalistes, les 40 milliards d'euros sur la table pour le train Lyon-Turin pourraient être utilisés pour rouvrir plus de 13 000 km de « petites lignes » ou encore rendre gratuits les trains TER dans toute la France pendant plus de 70 ans.

Alors que certains soutiens locaux vantent la création d'emplois par le Lyon-Turin, nous rappelons que ses promoteurs organisent depuis plusieurs décennies la sous-exploitation de la ligne existante afin de justifier leur projet. De nouveaux emplois peuvent être créés dans l'ensemble des services publics où le manque d'effectifs et de ressources menace les droits essentiels à la santé, à l'éducation et au logement, les inégalités climatiques allant de pair avec les inégalités économiques et sociales.

À contre-courant du modèle productiviste

Inscrit dans le modèle de développement productiviste des années 1980, fondé sur l'accélération et l'idée d'une croissance infinie, le Lyon-Turin promeut le vieil imaginaire du progrès technologique : faire croître toujours plus les échanges de marchandises et la vitesse des déplacements entre les gros nœuds industriels et continuer à mondialiser le commerce, peu importe le coût social et

écologique. À l'inverse, il est urgent d'encourager les circuits courts, de diminuer notre consommation, de nous réapproprier nos modes de vie et de production pour répondre à nos besoins tout en respectant les limites fixées par les écosystèmes.

Nous devons développer le réseau TER, rendre les transports gratuits, re-créeer des commerces locaux et des services publics de proximité pour éviter leur concentration dans les grandes villes, développer l'agriculture paysanne, réquisitionner les logements vides, interdire la publicité qui crée de faux besoins, etc. Nous promouvons des formes démocratiques de prise de décision et de gestion des biens communs pour répondre aux besoins collectifs des populations et non pas à des logiques de concurrence économique.

Vers une société écosocialiste

Ces propositions doivent être vues comme des mesures de transition. C'est-à-dire qu'elles ne sont pas une fin en soi puisque nous voulons construire l'écosocialisme, mais elles sont autant d'outils de lutte pour augmenter le rapport de force et montrer les contradictions du capitalisme. En parallèle, le désarmement des grands projets inutiles et écocides, comme le train Lyon-Turin, sont des luttes justes et nécessaires car elles représentent des gestes de survie collective. Elles permettent de créer des liens entre des collectifs, habitantEs, travailleurEs et militantEs et elles nous donnent de la force par leur intensité, leur construction unitaire et leur capacité de politisation.

Au-delà de la création d'une ligne ferroviaire, il s'agit bien de s'opposer au capitalisme vert, à la bétonisation des sols, à l'accaparement des ressources, à la destruction du vivant dans le but d'accumuler du profit. En plus d'être parfois victorieuses, ces oppositions aux projets inutiles nous inspirent comme dans le cas de la lutte contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Un des éléments essentiels qui a mené à l'arrêt du projet d'aéroport est l'entrée dans la lutte des travailleurEs de Vinci. Nous cherchons à construire des ponts entre les mouvements écologistes et le monde du travail, que ce soit en soutenant les luttes des travailleurEs d'industries polluantes qui veulent réorienter leur production ou par exemple en menant la lutte politique pour les 32 heures sans perte de salaire. Nous nous battons pour un projet de société écosocialiste, débarrassée de l'exploitation et des oppressions, qui s'oppose à la vision du monde véhiculée par le projet Lyon-Turin.

Cyprien

Malgré la répression, succès de la manifestation contre le Lyon-Turin

Communiqué

Le NPA était présent aujourd'hui à la mobilisation contre le projet inutile, destructeur et imposé de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin. Cette manifestation a rassemblé 4000 personnes, montrant à quel point l'opposition au projet est forte. La montagne s'est soulevée pour dire non au désastre écologique, non aux milliards d'argent public déversés pour le plus grand profit des entreprises du BTP. Dans la continuité de la mobilisation victorieuse contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, celles contre les mégabassines à Sainte-Soline ou contre les projets d'autoroutes Toulouse-Castres et à l'Est de Rouen, nous étions des milliers à exprimer notre opposition à la fuite en avant du capitalisme qui ruine nos vies et la planète.

La répression dont a fait usage le gouvernement montre bien le niveau des enjeux de cette mobilisation. Ils sont prêts à tout pour défendre les intérêts directs des entreprises et surtout ce système capitaliste absurde et mortifère : 2000 policiers mobilisés, des contrôles massifs, des interdictions administratives d'entrer sur le territoire français, des jets de lacrymogènes et de grenades de désencerclement... Beaucoup de manifestantEs ont été blessés, dont un gravement.

Malgré leurs coups de pression et leur terrible répression, nous n'avons pas été intimidés. Ils voulaient interdire notre manifestation mais ils ont échoué, car on ne peut pas interdire la colère ! La victoire de Notre-Dame-des-Landes a prouvé qu'il était possible de faire plier le pouvoir. La vraie démocratie est dans la rue, les campagnes, la montagne, dans nos luttes. Nous imposerons l'arrêt du Lyon-Turin parce que nos vies valent plus que leurs profits !

Le samedi 17 juin 2023

NPA

P.-S.

• Hebdo L'Anticapitaliste - 666 (15/06/2023). Publié le Mercredi 14 juin 2023 à 11h13. : <https://lanticapitaliste.org/arguments/no-tav-contre-le-projet-ecocide-lyon-turin-et-son-monde>

Notes

[1] <https://cclt38.wixsite.com/cclt>

[2] <https://vamaurienne.ovh>

[3] Growth, competitiveness, employment The challenges and ways forward into the 21st century : White paper.

[4] Mauvaise Troupe Collective, The Zad and NoTAV, éditions Verso, 2018 (p. 82).

[5] André Gorz, Ecologica, éditions Galilée, 2008, 168 pages.