



LYON-TURIN

# un Train de RETARD

ÉLIANE PATRIARCA  
GRÉGORY MARDON

ALBERTO PULIAFITO  
LORENA CANOTTIERE



Il est aussi discret que titanesque. En France, « le plus grand chantier européen d'infrastructure de mobilité bas carbone », selon les mots de ses promoteurs, fait très peu parler de lui. À peine quelques mentions dans la presse régionale à l'occasion des virées d'élus locaux sur les chantiers. Mais pas un mot, ou presque, dans la presse nationale concernant ce futur axe ferroviaire qui devrait placer Lyon à deux heures de train de Turin. Quant au débat public autour de ce grand projet franco-italien lancé sous François Mitterrand, il est depuis longtemps inexistant. Pourtant, il ne s'agit rien de moins que percer 57,5 kilomètres de tunnel sous les Alpes. Déjà des villages français s'inquiètent « de diminutions substantielles des ressources en eau » liées aux travaux d'excavation. En la matière, un rapport confidentiel du ministère de l'Écologie vient contredire les discours rassurants du promoteur. Quant aux émissions de CO<sub>2</sub> du chantier, il faudra entre vingt-cinq et cinquante ans pour qu'elles soient compensées par la baisse du trafic routier.

Car telle est la raison d'être de ce projet : délester les vallées alpines suffoquant sous les gaz d'échappement. Le Lyon-Turin, « c'est mieux respirer pour nos vallées, c'est enlever la pollution de l'équivalent de 100 000 habitants », se réjouit

le président de région Laurent Wauquiez. Plus de trains pour moins de camions, à première vue ce programme a tout pour ravir les écologistes. À première vue... car, associations comme élus, les soutiens les plus verts font l'un après l'autre volte-face. Et pour cause, une dizaine d'années après le démarrage des travaux, l'impact du chantier est de plus en plus difficile à ignorer. En témoignent les montagnes d'amas rocheux. Côté français, ce ne sont pas moins de 16 millions de m<sup>3</sup> de roches qui devront être sortis de terre par les tunneliers, et que les promoteurs entassent. Dans le même temps, un gouffre financier se creuse. En 2002, le coût global du projet était estimé à quelque 12 milliards d'euros. C'est finalement plus de 26 milliards que le tunnel a vocation à engloutir d'ici à sa mise en service en 2030. Si tout se passe comme prévu...

### SURCOÛTS, ALÉAS ET OPTIMISME

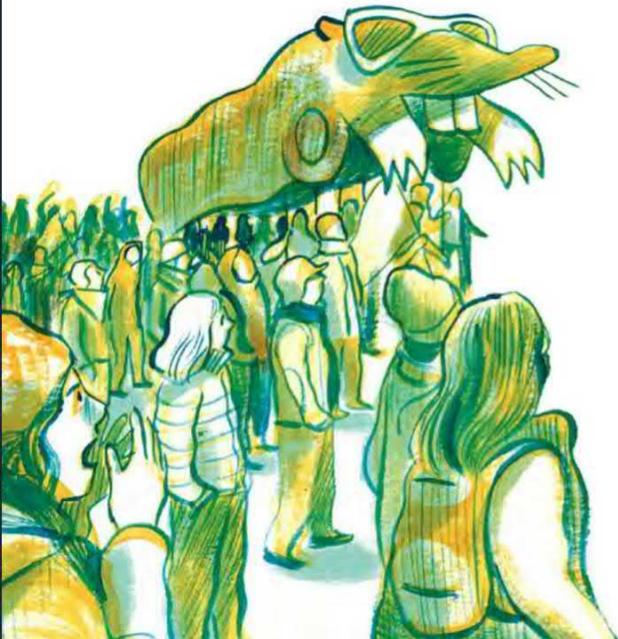
Or rien ne se passe exactement comme prévu. En 2011, côté italien, deux hauts responsables sont condamnés pour avoir truqué des appels d'offres. En 2012, en France, la Cour des comptes étrille le projet, arguant que les prévisions de trafic ont été surestimées. En conséquence, elle recommande « de ne pas fermer trop rapidement l'alternative consistant à moderniser la ligne existante ». En 2013, le journal *Le Parisien* titre *Lyon-Turin : Dix raisons d'arrêter*. Mais en 2016, les travaux ont bel et bien repris et, en 2017, on déplore un premier accident tandis que l'on s'inquiète de la progression extrêmement lente du tunnelier. Surcoûts et aléas ne sapent pas l'optimisme des décideurs. « Le chantier du Lyon-Turin avance. Et c'est grâce au plan de relance », se réjouissait, dans un tweet, le ministre délégué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, le 5 septembre 2021. Le projet fait surtout le bonheur des entreprises du BTP. « Les groupements tricolores emmenés par Vinci et Eiffage raflent la part du lion, avec deux contrats de, respectivement, 1,43 et 1,47 milliard d'euros », notait le journal *Les Échos* en juillet 2021. Côté italien,

les soupçons d'implication mafieuse ne sont jamais loin. Deux sociétés œuvrant sur le chantier « figurent parmi les entreprises identifiées [...] comme liées à 'Ndrangheta, mafia calabraise spécialiste de l'infiltration des marchés de travaux public », apprenait-on dès 2013 dans *Libération*. Depuis, une structure antimafia a été créée, mais ses pouvoirs sont limités.

Alors, des slogans « TAV = mafia » décorent les routes du val de Suse. Loin du silence français, le *treno ad alta velocità*, « train à grande vitesse », fait beaucoup parler de lui en Italie. Depuis le lancement du projet il y a

plus de vingt-cinq ans, un fort mouvement de contestation s'est déployé, militants anarchistes et habitants des environs luttant, chacun à sa manière, pour empêcher le chantier. Aux actes de sabotage et manifestations répondent des pluies de gaz lacrymogène et des procès à la chaîne. En comparaison, le calme qui règne dans les villages français étonne. Pourquoi la colère a-t-elle pris en Italie tandis qu'en France le projet avance à bas bruit ? Pour comprendre ce qui se joue de chaque côté des Alpes, deux binômes, français et italien, ont croisé leurs regards et fait dialoguer leurs dessins. 

CETTE ENQUÊTE A ÉTÉ RÉALISÉE EN PARTENARIAT AVEC LA REVUE DESSINÉE ITALIA. 



28 JANVIER DE LA MÊME ANNÉE, TORINO (TURIN), ITALIE

OUVERTURE DU PROCÈS D'ERRI DE LUCA, L'UN DES ÉCRIVAINS ITALIENS LES PLUS LUS AU MONDE. LA SOCIÉTÉ TELT (TUNNEL EUROALPIN LYON-TURIN) L'ACCUSE D'INCITATION AU SABOTAGE.

DES MANIFESTANTS DU MOUVEMENT NO TAV, OPPOSÉ À LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE LYON-TURIN\*, RÉCITENT DES EXTRAITS DE SON LIVRE « LA PAROLE CONTRAIRE ».

Si mon opinion est un délit, je vais continuer à le commettre.



DEUX ANS PLUS TÔT, DANS UNE INTERVIEW...

Il faut saboter le Lyon-Turin. Voilà à quoi sert une pince : à couper des grillages.

Il ne s'agit pas de terrorisme. Mais de faire comprendre que c'est un projet inutile et nuisible.

POUR CES DÉCLARATIONS, LE PARQUET DE TURIN REQUIERT UNE PEINE DE HUIT MOIS FERME.

Monsieur De Luca ?

THE HUFFINGTON POST



MAIS LA RÉPRESSION JUDICIAIRE CONTRE LE MOUVEMENT ITALIEN D'OPPOSITION AU LYON-TURIN N'A PAS COMMENCÉ AVEC LE PROCÈS D'ERRI DE LUCA.

1ER FÉVRIER 2013, DANS LA SALLE BUNKERISÉE DE LA PRISON DES VALLETTE (TURIN), DÉBUTE UN « MAXI PROCÈS », TOUJOURS EN COURS AUJOURD'HUI.

Je te l'avais dit. Des terroristes !

C'est bien pour ça que c'est un bunker.



DEPUIS, DE NOMBREUX ACTIVISTES ONT ÉTÉ JUGÉS.

DANA LAURIOLA



CONDAMNÉE À DEUX ANS DE PRISON POUR AVOIR BLOQUÉ UNE CABINE DE PÉAGE EN MARS 2012 ET OCCASIONNÉ DES DÉGÂTS DE QUELQUES CENTAINES D'EUROS (REMBOURSÉS DEPUIS).

NICOLETTA POSIO



À 75 ANS, ELLE EST CONDAMNÉE À TREIZE MOIS DE PRISON POUR AVOIR ENFREINT SON ASSIGNATION À RÉSIDENCE. ELLE AVAIT DÉJÀ ÉTÉ INCARCÉRÉE PENDANT TROIS MOIS.

SOLE (MARIA SOLEDAD ROSAS), BALENO (EDOARDO MASSARI) ET SILVANO PELISSERO



ARRÊTÉS EN 1998 POUR ACTIVITÉ SUBVERSIVE ET PRÉSENTÉS COMME TERRORISTES, CE QU'ILS CONTESTENT, EDOARDO MASSARI ET MARIA SOLEDAD ROSAS SE SUICIDENT EN PRISON. SILVANO PELISSERO RESTERA EN DÉTENTION QUATRE ANS, AVANT QUE LE TRIBUNAL DÉCLARE LES ACCUSATIONS INFONDÉES.

MARIA EDGARDA MARCUCCI



OFFICIELLEMENT MISE SOUS « SURVEILLANCE SPÉCIALE » APRÈS AVOIR COMBATTU DAËCH AUX CÔTÉS DES FEMMES KURDES, ELLE SOUTIENT QUE L'UNE DES VRAIES RAISONS DE SA CONDAMNATION EST SON ENGAGEMENT CONTRE LE LYON-TURIN.

COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ? POUR LE COMPRENDRE, IL FAUT REVENIR AU DÉBUT DES ANNÉES 1990.

\* En italien, la « TAV », « treno ad alta velocità » (train à grande vitesse).

1991  
Le train régional 0109 de 7 h 25 pour Coni est retardé de...

Nooon, encore ?

Je vais me faire virer, c'est sûr...

Pfff...

C'est la troisième fois cette semaine...

La ligne Lyon-Turin est saturée. Vite, la ligne à haute vitesse!

LA STAMPA

Réaliser un tunnel ferroviaire sous le Mont-Cenis est une nécessité pour l'économie italienne.

SANT-JEAN DE MAURIENNE

MODANE

BARDONECCHIA

DOUX

VENAUS

SUSA

BRUZOLO

BORGONE

AVIGLIANA

RIVOLI

TORINO

LE 18 OCTOBRE, L'ITALIE ET LA FRANCE SIGNENT À VITERBO (ITALIE) LE PROTOCOLE D'ACCORD DE LA RÉALISATION DU TRONÇON À GRANDE VITESSE ENTRE TURIN ET LYON.

LE GOUVERNEMENT ITALIEN PRÉVOIT UN INVESTISSEMENT DE 9 MILLE MILLIARDS DE LIRES\*\* ET DIX ANS DE TRAVAUX.

\* Président de la commission intergouvernementale pour la réalisation du Lyon-Turin de 2001 à 2005. \*\* 4,65 milliards d'euros.

15 DÉCEMBRE 1991, VAL DI SUSÀ, VALLÉE À L'OUEST DE TURIN

COMPOSÉ D'UNE SOIXANTAINÉ DE PERSONNES, LE COMITÉ HABITAT COMMENCE À ÉTUDIER LE PROJET ET SON IMPACT. LORS DE LA PREMIÈRE RÉUNION À CONDOVE, LA SALLE EST PLEINE À CRAQUER.

À VILLAR DORA, 400 PERSONNES ASSISTENT À LA SOIRÉE ORGANISÉE PAR LES MUNICIPALITÉS.

À l'époque, on parlait de déplacer des villages entiers.

TUNNEL

1 m = 158 712 €  
5 Km = 793 560 000 €

CLAUDIO GIORNO - COFONDATEUR DU COMITÉ HABITAT

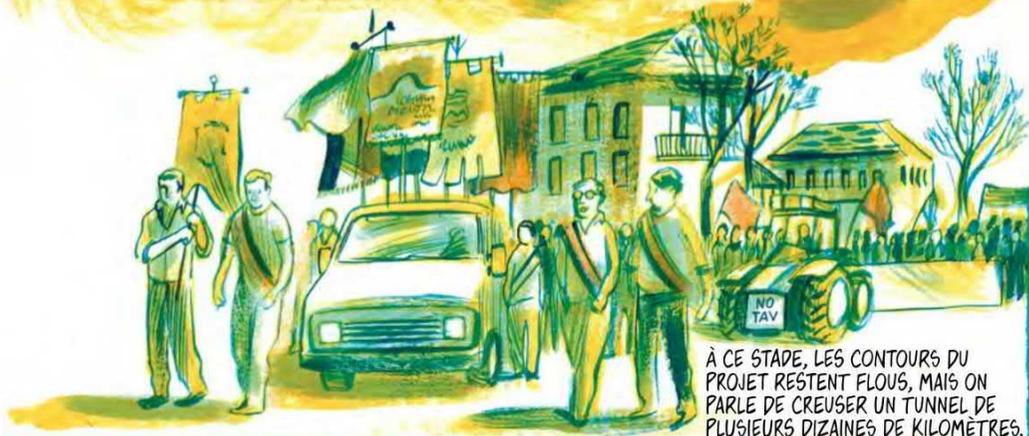
CHIARA SASSO - MEMBRE DU COMITÉ HABITAT

Dans la vallée, il y a déjà une voie ferrée, deux routes nationales et une autoroute.

Les débats portaient sur le fond du dossier et l'impact du projet.



2 MARS 1996.  
PLUS DE 3 000 PERSONNES DÉFILENT DANS LES RUES DE SANT'AMBROGIO. EN TÊTE DE CORTÈGE : LES MAIRES, LES COMMUNAUTÉS MONTAGNARDES ET LES TRACTEURS DE LA CONFÉDÉRATION NATIONALE DE PETITS EXPLOITANTS AGRICOLES (COLDIRETTI). C'EST LA PREMIÈRE GRANDE MANIFESTATION DU MOUVEMENT ITALIEN NO TAV.



À CE STADE, LES CONTOURS DU PROJET RESTENT FLOUS, MAIS ON PARLE DE CREUSER UN TUNNEL DE PLUSIEURS DIZAINES DE KILOMÈTRES.

**LA STAMPA**  
Ligne à haute vitesse. Brizio:  
«Il faut faire vite.»  
Sergio Brizio, industriel.

«Ce serait une grave erreur pour l'Italie de ne pas considérer comme prioritaire d'être reliée au réseau européen.»

Je fais partie d'une commission technique de bénévoles ayant des compétences spécifiques. Il y a quatre raisons de s'opposer au projet. Toujours les mêmes.

LUCA GIUNTI  
Garde forestier

Ça ne sert à rien.

C'est désastreux pour l'environnement.

Ce qui est présenté ne correspond pas à la réalité.

Ça coûte une tonne d'argent public.

Il y a déjà une ligne ferroviaire entre Milan et Paris. Elle n'est pas si vieille que ça. Au début, le Lyon-Turin était censé servir au transport de passagers. Puis le discours a évolué vers le transport de marchandises.

24 MARS 1999. UN ACCIDENT DANS LE TUNNEL DU MONT-BLANC FAIT TRENTE-NEUF MORTS.

LE TUNNEL EST FERMÉ PENDANT TROIS ANS.

UNE FILE ININTERROMPUE DE 5 000 POIDS LOURDS TRAVERSANT CHAQUE JOUR LA VALLÉE DE LA MAURIENNE SUR LA NATIONALE JUSQU'AU TUNNEL DU FRÉJUS, DIRECTION L'ITALIE.

CET ACCIDENT MET EN LUMIÈRE LA SURCHARGE DE CAMIONS SUR LES ROUTES DES VALLÉES ALPINES.



LE PROJET LYON-TURIN QUI STAGNAIT PEUT REPRENDRE DU POIL DE LA BÊTE ET LES PROMOTEURS METTENT DÉSORMAIS EN AVANT LA DIMENSION FRET FERROVIAIRE.



L'ANCIEN MINISTRE DES TRANSPORTS LOUIS BESSON SOUTIEN DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES LA NÉCESSITÉ D'ABAISSE LA «BARRIÈRE ALPINE». EN 2004, IL EST NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE FRANCO-ITALIENNE CHARGÉE DE METTRE EN ŒUVRE LE PROJET.

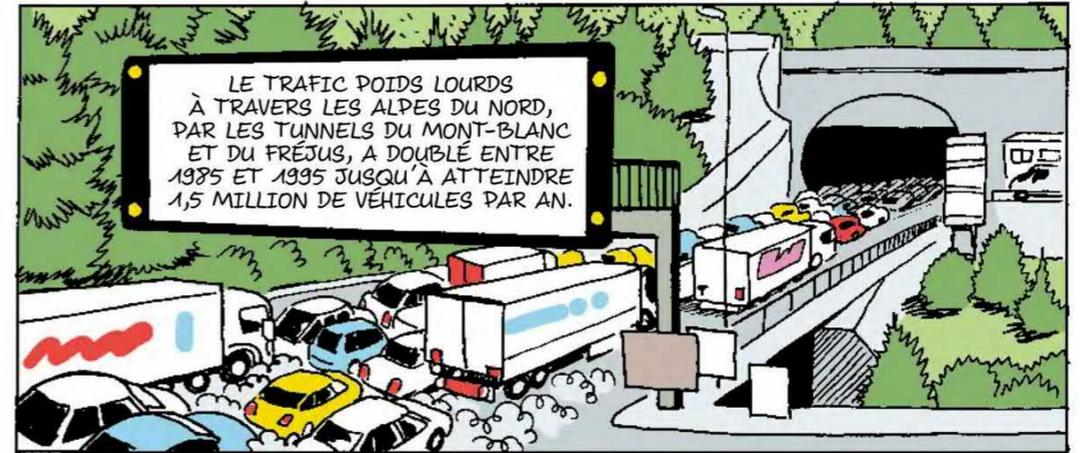
LE BUDGET ANNONCÉ EST PHARAONIQUE :

**60 70**  
MILLIARDS DE FRANCS\*



LA NOUVELLE LIGNE AURA UNE CAPACITÉ DE 40 MILLIONS DE TONNES, SOIT QUATRE FOIS LE VOLUME DE FRET FERROVIAIRE ENREGISTRÉ ALORS SOUS LE TUNNEL DU FRÉJUS.

\*9 à 10 MILLIARDS D'EUROS.



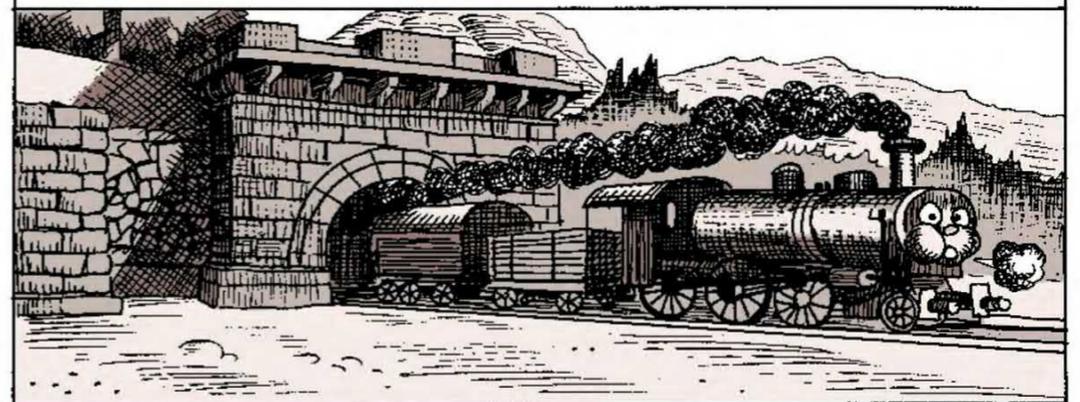
LE TRAFIC POIDS LOURDS À TRAVERS LES ALPES DU NORD, PAR LES TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FRÉJUS, A DOUBLÉ ENTRE 1985 ET 1995 JUSQU'À ATTEINDRE 1,5 MILLION DE VÉHICULES PAR AN.

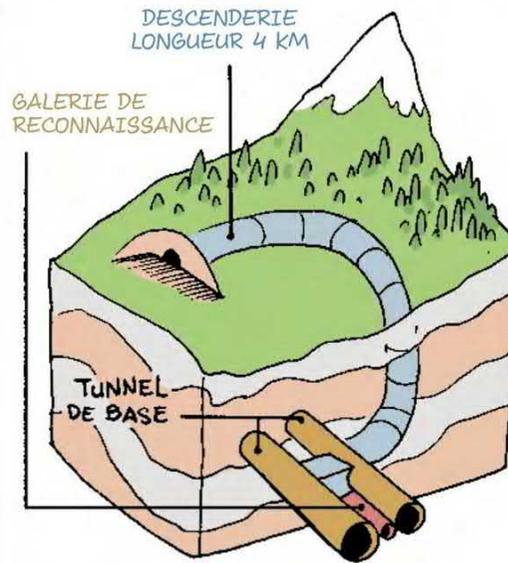
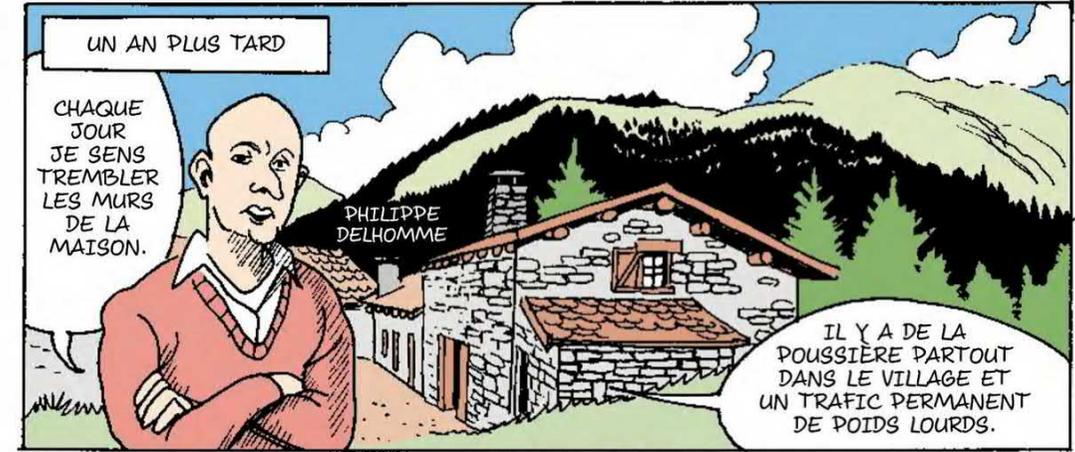
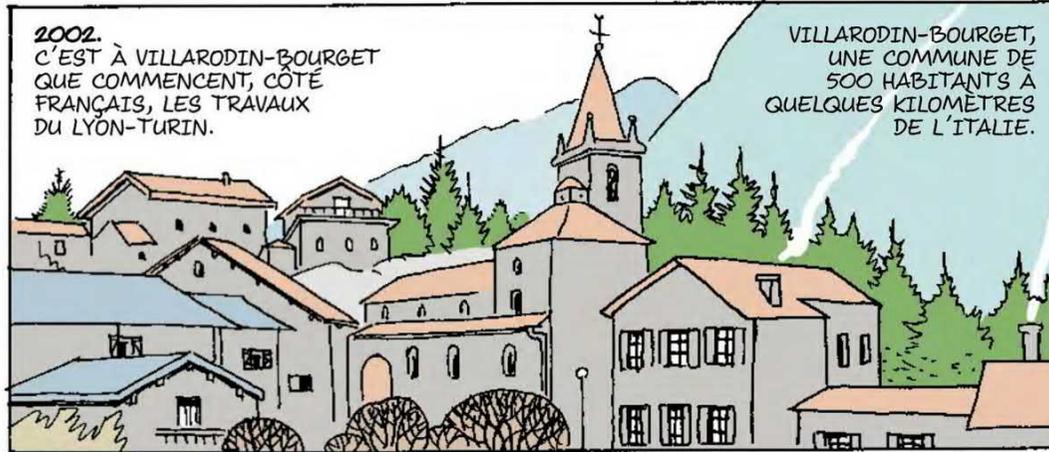
À CETTE ÉPOQUE LES ÉCOLOGISTES DE LYON, GRENOBLE ET CHAMBERY SOUTIENNENT LE NOUVEAU PROJET DE TRAIN, LE SEUL APTE, LEUR DIT-ON, À OPÉRER UN REPORT MASSIF DES POIDS LOURDS DE LA ROUTE VERS LE RAIL.



**NON A LA POLLUTION des VALLÉES ALPINES. OUI AUX CAMIONS SUR LES TRAINS.**

LA LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE, CONSTRUITE EN 1871, EST PRÉSENTÉE PAR LE LOBBY PRO-LYON-TURIN COMME VIEILLISSANTE ET AU BORD DE LA SATURATION.





LA SOLUTION CONTRE CE FLOT DE CAMIONS, C'EST LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE. LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE DU LYON-TURIN SERA BIENVENUE, D'AUTANT QU'ELLE EST PROMISE POUR 2015.

PHILIPPE DELHOMME, HABITANT DE VILLARODIN-BOURGET



\* LYON-TURIN FERROVIAIRE, QUI DEVIENDRA TELT EN 2015.



2005, VAL DI SUSA. CÔTÉ ITALIEN, DIX ANS APRÈS LES PREMIERS DÉBATS, LES TRAVAUX N'ONT TOUJOURS PAS COMMENCÉ.



FIN OCTOBRE, LES AUTORITÉS DÉCIDENT D'INSTALLER SUR LA COMMUNE DE MOMPANTERO UNE FOREUSE POUR RÉALISER DES CAROTTAGES.



HABITANTS, MILITANTS NO TAV ET MAIRES LOCAUX S'OPPOSENT AUX EXPROPRIATIONS.

8 DÉCEMBRE 2005, À VENAUS, DES MILLIERS DE PERSONNES PROTESTENT CONTRE L'ÉVACUATION DES OPPOSANTS NO TAV QUI OCCUPAIENT LE TERRAIN.



DEUX JOURS PLUS TARD, LE GOUVERNEMENT BERLUSCONI SUSPEND LES TRAVAUX. UN COMITÉ D'OBSERVATEURS EST CRÉÉ.





L'ACTION DES OPPOSANTS NO TAV ITALIENS ET LE TRAVAIL DES OBSERVATEURS ENTRAÎNENT UNE REFORTE DU PROJET.

À PARTIR DE 2005, LES MILITANTS NO TAV OCCUPENT LE TERRAIN À VENAUS, BRUZOLO ET BORGONE.

LE PROJET ÉVOLUE, MAIS LES MOTIFS POUR LE JUSTIFIER RESTENT INCHANGÉS.



CES LIEUX D'OCCUPATION, BAPTISÉS PRESIDIOS, SONT CONVIVIAUX. LES GENS Y JOUENT, Y CUISINENT... IL Y EN A MÊME QUI PRIENT.

Si le projet ne devait pas se réaliser, nous nous mettrions en marge du progrès mondial. On ne peut pas se le permettre'.

ANDREA PININFARINA ALORS VICE-PRESIDENT DE LA CONFINDUSTRIA\*



\* LA STAMPA 3 DECEMBRE 2005.

\* Syndicat patronal italien équivalent du Medef.



EN ITALIE, LES ACTIONS DE NO TAV DÉRANGENT.

Cette inscription elle était déjà là...  
... quand je suis né.

Nous revoilà.  
Ils ont encore essayé de l'effacer. Mais on sera toujours là pour la réécrire !

Doucement !

DE L'AUTOROUTE, ON VOIT BIEN CES PIERRES BLANCHES.

Cette fois, c'étaient des mecs d'extrême droite, mais derrière eux, ce sont toujours les mêmes...

C'est lourd !

Ça dérange parce que c'est vrai.

On nous a dit que la ligne ferroviaire existante serait saturée en 1998.

Mais il ne s'est rien passé de tel. Et puis, personne ne parle de l'enjeu environnemental.

TAV = MAFIA

GUARDIAPIREO  
LUCA GIUNTI

2007. VILLARODIN-BOURGET. AU BORD DE LA RIVIÈRE, UNE BUTTE DE 30 M DE HAUTEUR.



DANS CETTE ZONE À FORT RISQUE D'INONDATION, LTF A ENTASSÉ 400 000 M³ DE DÉBLAIS.

ILS AVAIENT PROMIS QU'ILS SERAIENT STOCKÉS PROVISOIREMENT PUIS ENTERRÉS OU VALORISÉS POUR LES VOIES FERRÉES.



MAIS ILS ONT TERRASSÉ ET VÉGÉTALISÉ LA BUTTE, ON NE PEUT PLUS S'EN DÉBARRASSER.

GILLES MARGUERON, DIRECTEUR DE L'ÉCOLE DE SKI DE LA STATION DE LA COMMUNE



S'IL Y A UN GLISSEMENT DE TERRAIN, LES DÉBRIS ARRIVENT DIRECTEMENT DANS LA RIVIÈRE !

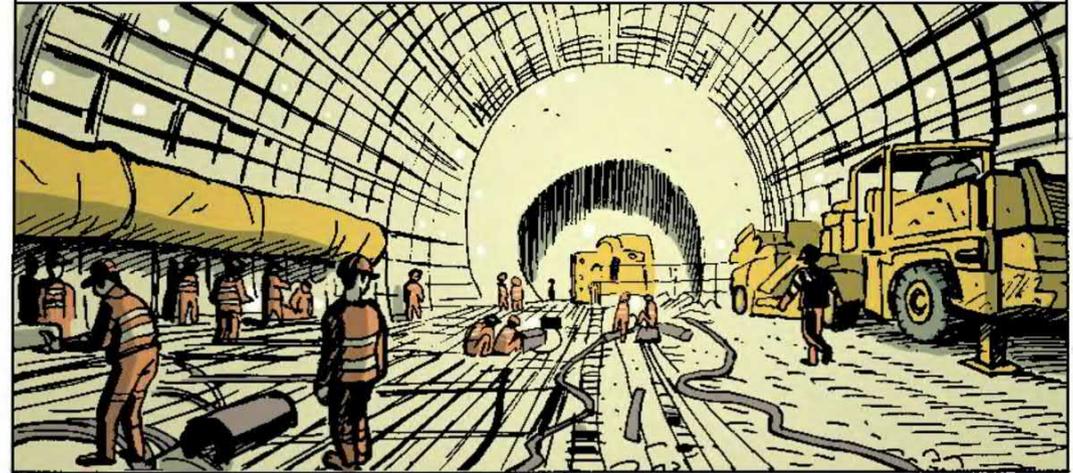
PHILIPPE DELHOMME



DANS LA VALLÉE DE LA MAURIENNE, LES HABITANTS MANQUENT D'INFORMATIONS SUR LES PROJETS ET LES CHANTIERS. SEULS CEUX DE VILLARODIN-BOURGET SUBISSENT AU QUOTIDIEN LEURS RÉPERCUSSIONS.



MAIS PERSONNE NE LES ÉCOUTE : LA TRANSALPINE, LA MACHINE DE COMMUNICATION DE LTF, VANTE « LE CHANTIER DU SIÈCLE », ET LES TRAVAUX DE LA DESCENDERIE S'ACHÈVENT.



EN 2008, LES HABITANTS DU VILLAGE BASCULENT. L'ÉQUIPE MUNICIPALE QU'ILS ÉLISENT EST CONTRE LE PROJET. AU NOM DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX, VILLARODIN-BOURGET DEVIENT LA PREMIÈRE COMMUNE EN FRANCE À S'OPPOSER AU LYON-TURIN.

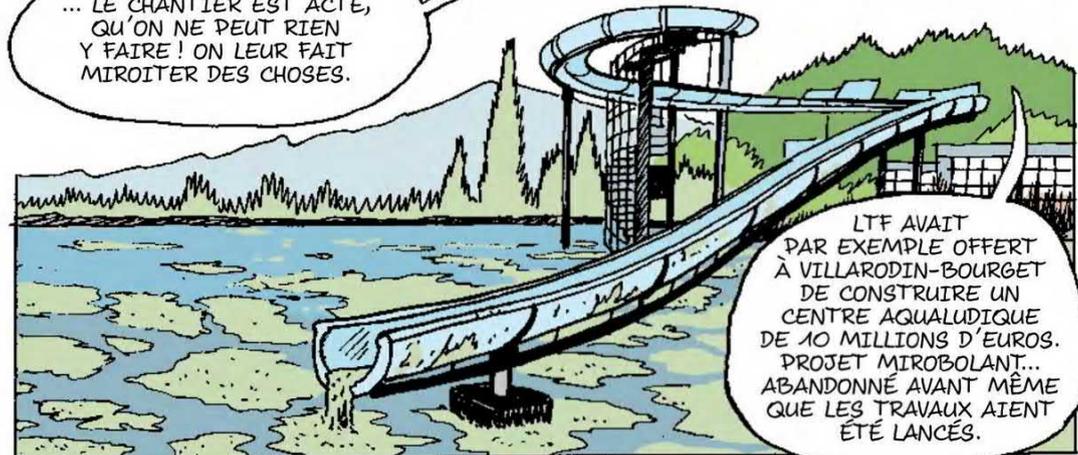


GILLES MARGUERON DEVIENT MAIRE, PHILIPPE DELHOMME, MAIRE ADJOINT.

JE M'ÉTONNE TOUJOURS DE VOIR LE ROULEAU COMPRESSEUR CONTINUER À ROULER AVEC DES COLLÈGES ÉLUS QUI CONSIDÈRENT QUE, DE TOUTE FAÇON...



... LE CHANTIER EST ACTÉ, QU'ON NE PEUT RIEN Y FAIRE ! ON LEUR FAIT MIROITER DES CHOSSES.



LTF AVAIT PAR EXEMPLE OFFERT À VILLARODIN-BOURGET DE CONSTRUIRE UN CENTRE AQUALUDIQUE DE 10 MILLIONS D'EUROS. PROJET MIROBOLANT... ABANDONNÉ AVANT MÊME QUE LES TRAVAUX AIENT ÉTÉ LANCÉS.



LE 23 JANVIER 2010, UNE MANIFESTATION NO TAV RASSEMBLE ENVIRON 20 000 PERSONNES À SUSÀ, EN ITALIE. LES MAIRES LOCAUX OUVRONT TOUJOURS LE CORTÈGE.



EN RÉPONSE, LE « PACTE DES SI TAV\* » EST ORGANISÉ PAR DES PARTISANS DU PROJET, LE LENDEMAIN À TURIN.

LORS DE CETTE RÉUNION DE QUELQUE 800 ENTREPRENEURS, POLITIQUES ET REPRÉSENTANTS DE REGROUPEMENTS D'INDUSTRIELS, UN PETIT PROPRIÉTAIRE TERRIEN MONTE SUR SCÈNE.

Ceux qui protestent n'ont même pas un morceau de terrain. Et ils veulent nous dicter leur loi.

Repubblica

Les notables de Turin se réunissent pour soutenir la ligne de chemin de fer la plus contestée d'Italie.



La manifestation d'hier ne représente qu'une minorité, certes très respectable.

Le Lyon-Turin reste un projet prioritaire pour le Piémont !

SERGIO CHIAMPARINO  
MAIRE DE TURIN



\* « Si TAV » : « Oui au Lyon-Turin ».



Salut !

C'est qui lui ?

Mario Virano.

Le commissaire du gouvernement.

Pour Mario Virano, il ne faut pas prendre à la légère les inquiétudes de la population...

MARIO VIRANO

Les No TAV doivent choisir : entrer en conflit avec le gouvernement, la région et la province, ou participer aux discussions au sein du comité d'observateurs.

Ah, c'est bien ça !

TGR Piemonte

DANS LA NUIT QUI S'ÉCOULE, ENTRE LES DEUX MANIFESTATIONS POUR ET CONTRE LE LYON-TURIN, QUELQU'UN MET LE FEU AU PRESIDIO DE BORGONE SUSÀ.

Les occupations dérangent toujours.

libera repubblica della Maddalena

Les presidios ont tous été incendiés. Sauf celui de Venaus, parce qu'il y avait toujours quelqu'un.

Venaus

Bruzolo

Vaie

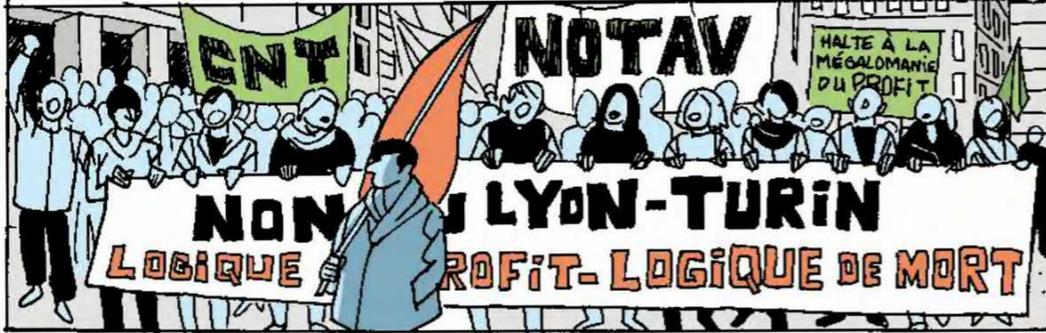
San Didero

La police n'a jamais retrouvé les coupables. Mais nous avons reconstruit nos sites.

EN 2011, LES FORAGES D'EXPLORATION COMMENCENT À CHIOMONTE. LE CHANTIER EST MILITARISÉ.



DEUX JOURS AVANT LA RENCONTRE DES CHEFS D'ÉTAT, UN «AVANT-SOMMET» RÉUNISSANT FRANÇAIS ET ITALIENS OPPOSÉS AU LYON-TURIN SE TIENT À LYON. POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA CONTESTATION SE FAIT ENTENDRE EN FRANCE.



À LA MANŒUVRE, L'ÉCONOMISTE DANIEL IBANEZ, QUI HABITE LES MOLLETES, UNE COMMUNE TRAVERSÉE PAR LE TRACÉ DU LYON-TURIN.

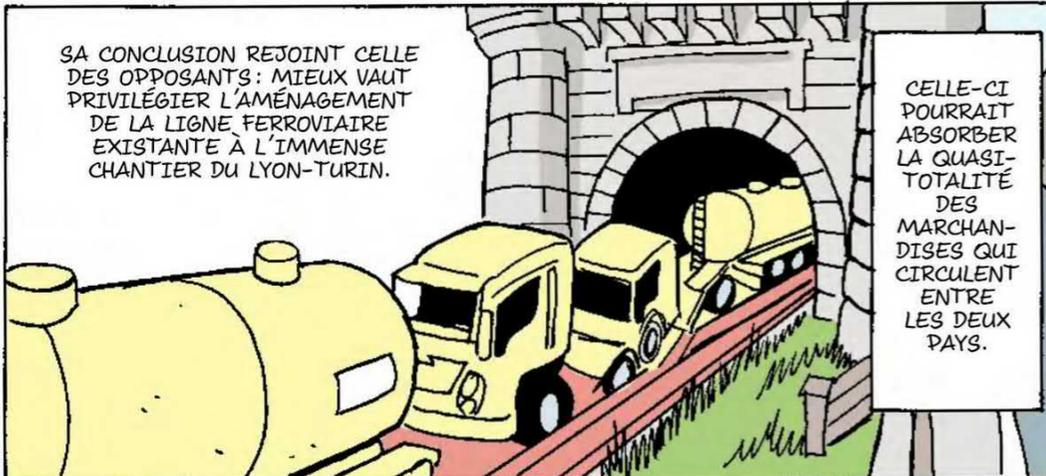


L'ANNÉE PRÉCÉDENTE, CE SPÉCIALISTE DES PROCÉDURES COLLECTIVES A INJURGIÉ LES 500 PAGES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE, LE SOIR APRÈS LE TRAVAIL.



CE PROJET A-T-IL UNE RÉELLE UTILITÉ PUBLIQUE AUJOURD'HUI ?

SA CONCLUSION REJOINT CELLE DES OPPOSANTS : MIEUX VAUT PRIVILÉGIER L'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE À L'IMMENSE CHANTIER DU LYON-TURIN.



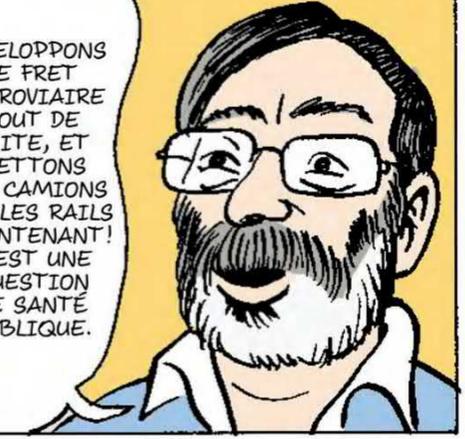
CELLE-CI POURRAIT ABSORBER LA QUASI-TOTALITÉ DES MARCHANDISES QUI CIRCULENT ENTRE LES DEUX PAYS.

DANIEL IBANEZ ORGANISE EN URGENCE DES RÉUNIONS PUBLIQUES DANS SON VILLAGE ET CEUX DES ENVIRONS.



POURQUOI ATTENDRE DES DIZAINES D'ANNÉES ?

DÉVELOPPONS LE FRET FERROVIAIRE TOUT DE SUITE, ET METTONS LES CAMIONS SUR LES RAILS MAINTENANT ! C'EST UNE QUESTION DE SANTÉ PUBLIQUE.



IL SE REND EN ITALIE POUR RENCONTRER LES LEADERS NO TAV...

C'EST TOUJOURS MALAISÉ DE S'OPPOSER À UN PROJET CENSÉ RÉDUIRE LA POLLUTION ET L'ACCIDENTOLOGIE ROUTIÈRE.



LONGTEMPS INAUDIBLE ET INVISIBLE, L'OPPOSITION POPULAIRE GAGNE DU TERRAIN.

HISTORIQUEMENT POURTANT, LES PREMIERS À S'ÊTRE OPPOSÉS À CE PROJET EN FRANCE, CE SONT LES HAUTS FONCTIONNAIRES DE SERVICES DE L'ÉTAT.



DANS LA NUIT QUI S'ÉCOULE, ENTRE LES DEUX MANIFESTATIONS POUR ET CONTRE LE LYON-TURIN, QUELQU'UN MET LE FEU AU PRESIDIO DE BORGONE SUSÀ.

Les occupations dérangeant toujours.

libera repubblica della Maddalena

Les presidios ont tous été incendiés. Sauf celui de Venaus, parce qu'il y avait toujours quelqu'un.

Venaus

Bruzolo

Vaie

San Didero

La police n'a jamais retrouvé les coupables. Mais nous avons reconstruit nos sites.

EN 2011, LES FORAGES D'EXPLORATION COMMENCENT À CHIOMONTE. LE CHANTIER EST MILITARISÉ.

LE 3 DÉCEMBRE 2012, À LYON, LES CHEFS D'ÉTAT FRANÇOIS HOLLANDE ET MARIO MONTI DOIVENT SE RENCONTRER POUR UN NOUVEAU SOMMET FRANCO-ITALIEN.

LA VILLE EST LE FIET DU LOBBY EN FAVEUR DU LYON-TURIN.

LYON, C'EST LE SIÈGE DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE, FINANCÉ ESSENTIELLEMENT PAR DES SUBVENTIONS PUBLIQUES.

PIERRE MÉRIAUX, GRENOBLOIS, CONSEILLER RÉGIONAL EELV DEPUIS 2010

LA TRANSALPINE ÉLABORE LA COMMUNICATION, MÈNE CAMPAGNE AUPRÈS DES ÉLUS ET « FORME » LES JOURNALISTES AUXQUELS ELLE DISTILLE LES « ÉLÉMENTS DE LANGAGE ».

DEPUIS SA CRÉATION EN 1991, LA RÉGION L'HÉBERGE GRATUITEMENT ET PAIE LE SALAIRE DE SON DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL... ET CELA SANS CONVENTION DE SUBVENTIONS, DONC SANS DROITS NI TITRE.

LA COLLECTIVITÉ LYONNAISE ET LES AUTRES VILLES OU MÉTROPOLIS ADHÉRENTES PAIENT UNE COTISATION ANNUELLE DE 200 000 EUROS. ELLES FINANÇENT DONC CE LOBBY AUX CÔTÉS D'ENTREPRISES DE BTP QUI SERONT LES BÉNÉFICIAIRES DE LA MANNE PUBLIQUE.

IL Y A CONFLIT D'INTÉRÊTS! ET C'EST L'OPACITÉ TOTALE.



EN 2016, GRENOBLE SE DÉSENGAGE DU PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT DU PROJET, SIGNÉ EN 2007, QUI PRÉVOYAIT UNE PARTICIPATION DE 130 MILLIONS D'EUROS POUR LA VILLE, LE DÉPARTEMENT ET LA MÉTROPOLE.



ÉRIC PIOLLE,  
MAIRE EELV DE GRENOBLE

C'EST UN PROJET DE 26 MILLIARDS POUR FAIRE GAGNER 9 MINUTES ENTRE LA SAVOIE ET PARIS, ET CONÇU IL Y A VINGT-CINQ ANS,

SUR DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DÉLIRANTES.



AU PRINTEMPS DU LIVRE DE GRENOBLE, EN AVRIL, ERRI DE LUCA DEDICACE « LA PAROLE CONTRAIRE ».

QUELQUES MOIS AUPARAVANT, LE PARQUET DE TURIN AVAIT REQUIS UNE PEINE DE HUIT MOIS DE PRISON FERME CONTRE LUI. MAIS L'ÉCRIVAIN A FINALEMENT ÉTÉ RELAXÉ.

2018. À TURIN, DES REGROUPEMENTS INDUSTRIELS ET DES ENTREPRISES SIGNENT UN NOUVEAU MANIFESTE « SI TAV ». À LA MANŒUVRE, LA CONFINDUSTRIA, REPRÉSENTÉE PAR SON PRÉSIDENT, VINCENZO BOCCIA.

Oui au Lyon-Turin, car cette infrastructure participe à une vision de notre pays, au cœur de l'Europe et de la Méditerranée.

LE MANIFESTE EST PUBLIÉ DANS UN QUOTIDIEN APPARTENANT À LA CONFINDUSTRIA.



11 Sole **24 ORE**

**TAV** Douze bonnes raisons de dire «Oui».

1. PARCE QUE NOUS VOULONS UNE ITALIE FORTE ET COMPÉTITIVE.
2. PARCE QUE NOUS ASPIRONS À UNE SOCIÉTÉ INCLUSIVE.
3. PARCE QUE SI LES AUTRES GRANDS PAYS AVANCENT VERS DES OBJECTIFS ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES AMBITIEUX ET FONT DES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS DANS LES GRANDS RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURE, L'ITALIE NE PEUT PAS RESTER EN RETRAIT. CELA AURAIT UN EFFET NÉFASTE POUR LE PAYS ET POUR L'EUROPE.

UN FLASHMOB\* EST ORGANISÉ DANS LA FOULÉE.

\* Rassemblement prévu pour ne durer que quelques minutes et marquer les esprits.



LE 10 NOVEMBRE, LES PARTISANS DU PROJET DESCENDENT DANS LA RUE. PARMIS EUX, DE NOMBREUX POLITIQUES, DONT SERGIO CHIAMPARINO, PASSÉ DE LA MAIRIE DE TURIN À LA PRÉSIDENTIE DE LA RÉGION PIÉMONT.

Si le gouvernement abandonne le Lyon-Turin, les régions du Nord prendront le relais !



ET PUIS, IL Y A LE SOUTIEN DES « PETITES DAMES ».

SEPT REPRÉSENTANTES DE LA HAUTE SOCIÉTÉ TURINOISE. L'UNE D'ELLES EST PRÉSIDENTE D'UN ROTARY CLUB DE LA VILLE.

LES JOURNALISTES DÉCOUVRENT QUE LA SOCIÉTÉ TELT AVAIT CHARGÉ, POUR 90 000 EUROS, LA « PETITE DAME » SIMONETTA CARBONE DE S'OCCUPER DE LA COMMUNICATION AUTOUR DU LYON-TURIN.

Affirmer que cela ait eu un effet sur la mobilisation pour le « Si TAV » est faux et diffamatoire.



À VILLARODIN-BOURGET, LA DESCENDERIE A ÉTÉ ACHÉVÉE EN 2007. LE VILLAGE A ALORS RETROUVÉ UNE VIE NORMALE.



PHILIPPE DELHOMME

LES HABITANTS S'ÉTAIENT DÉMOBILISÉS, ILS AVAIENT OUBLIÉ LE LYON-TURIN.

PUIS EN 2016, TELT A ANNONCÉ LA REPRISE DES TRAVAUX. LE VA-ET-VIENT INCESSANT DES CAMIONS A REPRISES.



LA MAJORITÉ DES ÉLUS DE LA VALLÉE DE LA MAURIENNE SOUTIENT LA « DÉMARCHE DE GRAND CHANTIER LYON-TURIN »...

... DONT L'OBJECTIF ANNONCÉ EST D'ÊTRE « UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT POUR LE TERRITOIRE ».

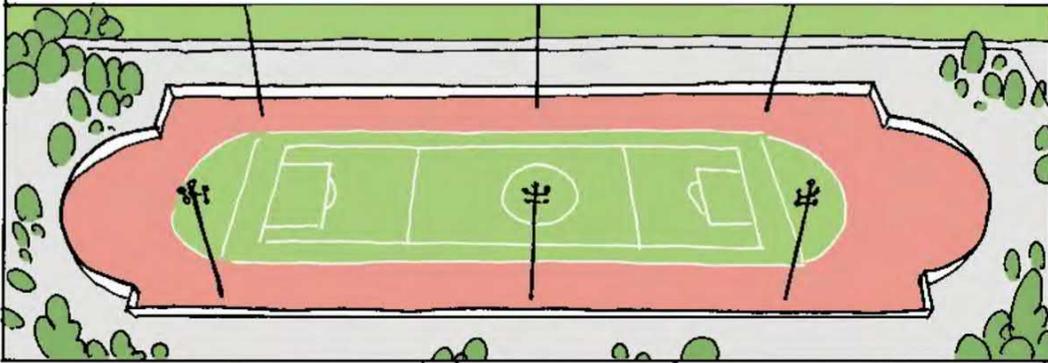


DE FAIT, LE PROJET A PERMIS LA CRÉATION DE 640 EMPLOIS ET EN FAIT MIROITER 2000 DE PLUS ENTRE 2023 ET 2027.

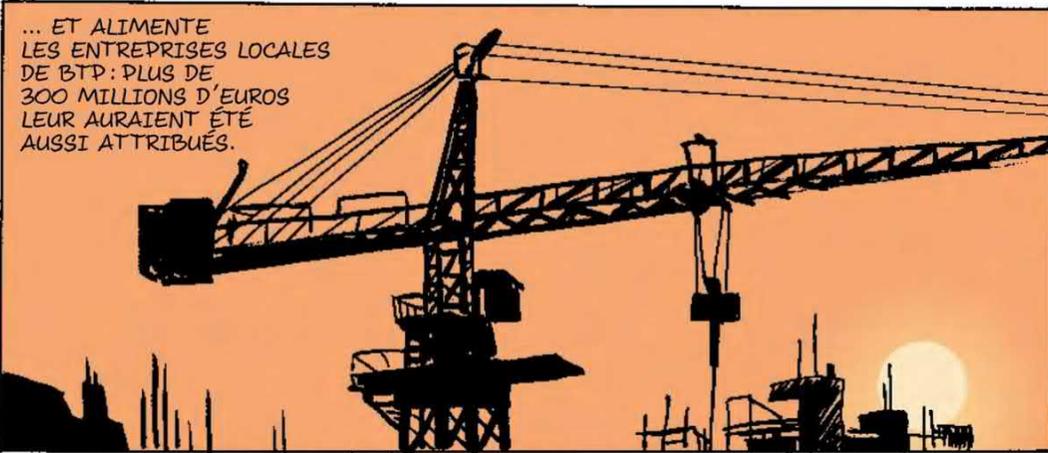


EMPLOIS QUI PERMETTENT DE DÉVELOPPER LE TERRITOIRE ET LE COMMERCE LOCAL.

LA «DÉMARCHE DE GRAND CHANTIER LYON-TURIN» COFINANCE, AVEC L'ÉTAT, UNE VINGTAINÉ DE PROJETS DE RÉHABILITATION ET DE RÉNOVATION...

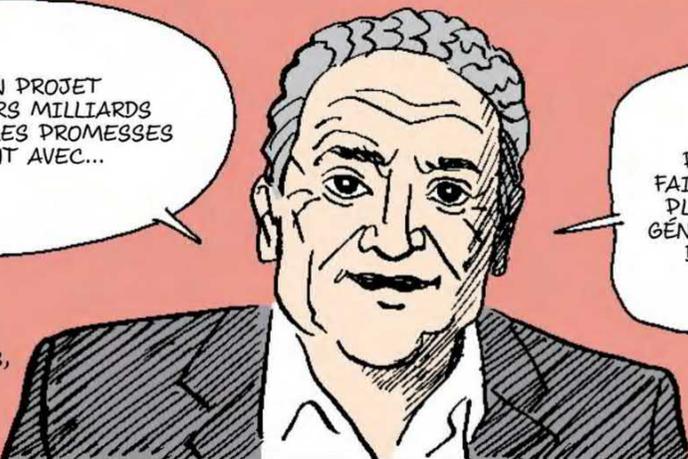


... ET ALIMENTE LES ENTREPRISES LOCALES DE BTP: PLUS DE 300 MILLIONS D'EUROS LEUR AURAIENT ÉTÉ AUSSI ATTRIBUÉS.



AVEC UN PROJET DE PLUSIEURS MILLIARDS D'EUROS, ET LES PROMESSES QUI VONT AVEC...

YVES CROZET  
PROFESSEUR  
EN ÉCONOMIE  
DES TRANSPORTS,  
UNIVERSITÉ  
LYON 2

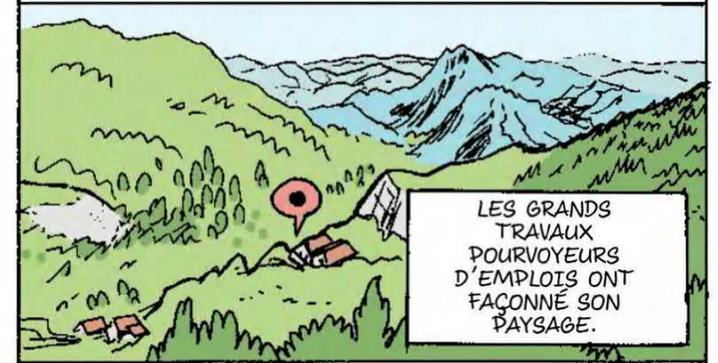


... VOUS POUVEZ FAIRE RÊVER PLUSIEURS GÉNÉRATIONS D'ÉLUS.

CÔTÉ FRANÇAIS, C'EST TRÈS DIFFICILE DE MOBILISER LES HABITANTS. LA POPULATION DANS LA VALLÉE EST PLUTÔT ÂGÉE, TRÈS ÉPARDILLÉE.



LA VALLÉE DE LA MAURIENNE S'ÉTIRE SUR 120 KM DE LONG ET NE COMPTE QUE 42000 HABITANTS.



LES GRANDS TRAVAUX POURVOYEURS D'EMPLOIS ONT FAÇONNÉ SON PAYSAGE.

L'ARMÉE AU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE, PUIS PÉCHINEY ET SES USINES DE FONDERIE POUR L'ALUMINIUM,



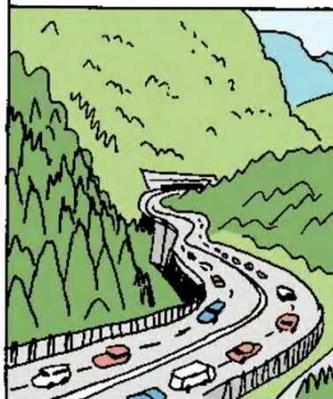
EDF ET SES BARRAGES,



SRTF, AVEC LE TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS...



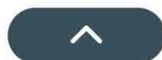
... ET L'AUTOROUTE DE LA VALLÉE DE LA MAURIENNE.



LE NOUVEAU SEIGNEUR DE LA VALLÉE, C'EST TELT. ILS ONT ABATTU TOUS LES ARBRES EN BORDURE DE L'ARC POUR CONSTRUIRE UNE SOUS-STATION ÉLECTRIQUE.



L'ENVIRONNEMENT NATUREL DU VILLAGE A ÉTÉ DÉVASTÉ.



**JUILLET 2017, CHEZ DANIEL IBANEZ**

NOUS SOMMES OBLIGÉS DE FAIRE UNE PAUSE...

ÉLISABETH BORNE, MINISTRE DES TRANSPORTS

...POUR RÉFLÉCHIR AU MODÈLE DE MOBILITÉ ET PRIORISER LES PROJETS.

JAMAIS ON A ÉTÉ AUSSI PRÈS DE L'EMPORTER.

LE GOUVERNEMENT MACRON A LU LE RAPPORT 2016 DE LA COUR DES COMPTES :

ELLE ÉPINGLE LE FINANCEMENT LGV, « LARGEMENT HORS DE PORTÉE BUDGÉTAIRE ».

J'AI ÉTÉ REÇU PAR LES CONSEILLERS DU PRÉSIDENT ET PAR ÉLISABETH BORNE.

MAIS COMMENT ON SORT DE CE MACHIN-LÀ ?

**JANVIER 2018**

EMMANUEL MACRON MET UN TERME AU PROJET D'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES.

LA CAMPAGNE ÉLECTORALE POUR LES EUROPÉENNES DÉBUTE.

ET VOILÀ. NOS ESPOIRS S'EFFONDRENT. MACRON NE PEUT PAS ANNULER UN AUTRE GRAND PROJET, SURTOUT EUROPÉEN.

**2021, BRUXELLES**

LA PART DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE FINANCEMENT DU LYON-TURIN PASSE DE 40 À 50 %.

IL Y A UN SOUTIEN TACITE AU PROJET.

LA TRANSALPINE EST L'UN DES SEULS LOBBYS SUR LESQUELS ON N'A AUCUNE INFORMATION !

GWENDOLINE DELBOS-CORFIELD, DÉPUTÉE EUROPÉENNE GROUPE VERTS

À VILLARODIN-BOURGET, COMME EN ITALIE, LA COORDINATION DES OPPOSANTS INAUGURE UN LIEU DE RÉUNION PERMANENT BAPTISÉ PRÉSIDI0.

EN FRANCE, TU ES OBLIGÉ D'ÊTRE DANS LE RAPPORT DE FORCE. LA PREUVE AVEC NOTRE-DAME-DES-LANDES.

MAIS LA COMPARAISON S'ARRÊTE LÀ... UNE ZAD ? À MODANE ? ON OUBLIE.

**JUILLET 2021**

\*\*\*\*\*

**TELT**

ATTRIBUE AUX ENTREPRISES :

**VINCI** **EIFFAGE** **NGE**

LES PLUS DE 3 MILLIARDS D'EUROS DE CONTRATS DE TRAVAUX DE LA PARTIE FRANÇAISE DU TUNNEL DE BASE.

D'ICI À 2028, LE CREUSEMENT DU DOUBLE TUNNEL DEVRAIT ÊTRE TERMINÉ. LA MISE EN CIRCULATION EST PRÉVUE POUR 2030.

LE GRAND PROJET AVANCE.



**JUILLET 2017, CHEZ DANIEL IBANEZ**

NOUS SOMMES OBLIGÉS DE FAIRE UNE PAUSE...

ÉLISABETH BORNE, MINISTRE DES TRANSPORTS

...POUR RÉFLÉCHIR AU MODÈLE DE MOBILITÉ ET PRIORISER LES PROJETS.

JAMAIS ON A ÉTÉ AUSSI PRÈS DE L'EMPORTER.

LE GOUVERNEMENT MACRON A LU LE RAPPORT 2016 DE LA COUR DES COMPTES :

ELLE ÉPINGLE LE FINANCEMENT LGV, « LARGEMENT HORS DE PORTÉE BUDGÉTAIRE ».

MAIS COMMENT ON SORT DE CE MACHIN-LÀ ?

J'AI ÉTÉ REÇU PAR LES CONSEILLERS DU PRÉSIDENT ET PAR ÉLISABETH BORNE.

**JANVIER 2018**

EMMANUEL MACRON MET UN TERME AU PROJET D'AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES.

LA CAMPAGNE ÉLECTORALE POUR LES EUROPÉENNES DÉBUTE.

ET VOILÀ. NOS ESPOIRS S'EFFONDRENT. MACRON NE PEUT PAS ANNULER UN AUTRE GRAND PROJET, SURTOUT EUROPÉEN.

**2021, BRUXELLES**

LA PART DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE FINANCEMENT DU LYON-TURIN PASSE DE 40 À 50 %.

IL Y A UN SOUTIEN TACITE AU PROJET.

LA TRANSALPINE EST L'UN DES SEULS LOBBYS SUR LESQUELS ON N'A AUCUNE INFORMATION !

GWENDOLINE DELBOS-CORFIELD, DÉPUTÉE EUROPÉENNE GROUPE VERTS

À VILLARODIN-BOURGET, COMME EN ITALIE, LA COORDINATION DES OPPOSANTS INAUGURE UN LIEU DE RÉUNION PERMANENT BAPTISÉ PRÉSIDIÒ.

EN FRANCE, TU ES OBLIGÉ D'ÊTRE DANS LE RAPPORT DE FORCE. LA PREUVE AVEC NOTRE-DAME-DES-LANDES.

MAIS LA COMPARAISON S'ARRÊTE LÀ... UNE ZAD ? À MODANE ? ON OUBLIE.

**JUILLET 2021**

TELT

ATTRIBUE AUX ENTREPRISES :

VINCI EIFFAGE NGE

LES PLUS DE 3 MILLIARDS D'EUROS DE CONTRATS DE TRAVAUX DE LA PARTIE FRANÇAISE DU TUNNEL DE BASE.

D'ICI À 2028, LE CREUSEMENT DU DOUBLE TUNNEL DEVRAIT ÊTRE TERMINÉ. LA MISE EN CIRCULATION EST PRÉVUE POUR 2030.

LE GRAND PROJET AVANCE.



ITALIE, 2021. LE VAL DE SUSE EST TOUJOURS DESSERVI PAR LES DEUX ROUTES NATIONALES, UNE AUTOROUTE ET L'ANCIENNE LIGNE FERROVIAIRE.

On n'arrive pas à comprendre ce qu'ils veulent faire de ce tunnel à Turin.

Et de l'énorme budget public affecté. Une grande partie est allouée, en toute légitimité, aux conseils d'administration, commissions de révision des comptes, bureaux d'ingénierie, consultants environnementaux...

LUCA GIUNTI, Garde forestier

Ils ne peuvent pas rendre les No TAV responsables du retard du projet puisque, quand il l'a fallu, ils n'ont pas hésité à employer la force.

Cela fait trente ans que nous résistons. Nous avons de quoi tenir trente ans de plus.

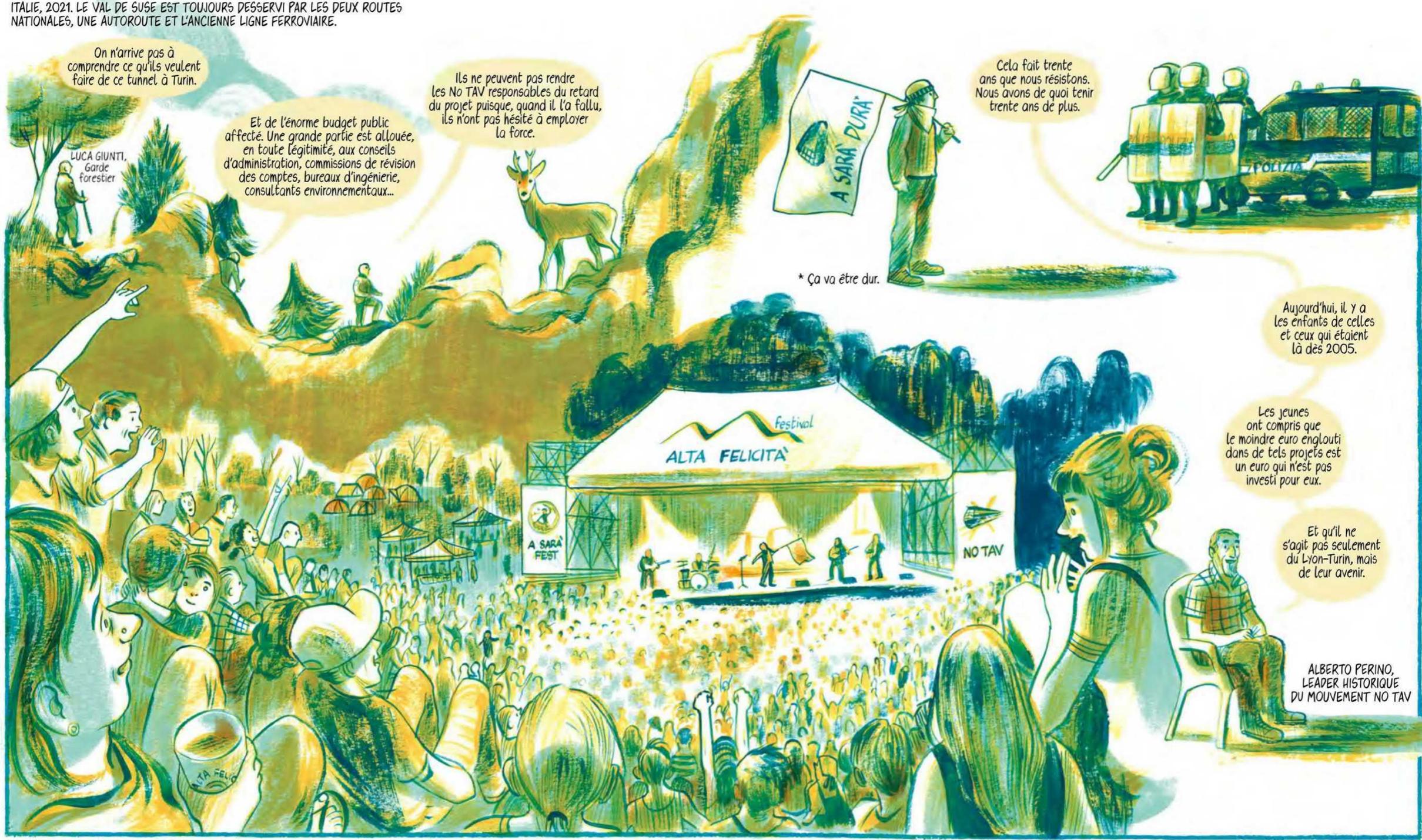
\* Ça va être dur.

Aujourd'hui, il y a les enfants de celles et ceux qui étaient là dès 2005.

Les jeunes ont compris que le moindre euro englouti dans de tels projets est un euro qui n'est pas investi pour eux.

Et qu'il ne s'agit pas seulement du Lyon-Turin, mais de leur avenir.

ALBERTO PERINO, LEADER HISTORIQUE DU MOUVEMENT NO TAV



# Le BOUT DU TUNNEL

Projet pharaonique lancé il y a près de trente ans, le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin n'en finit plus d'accumuler reports et ajustements. Ces dernières années, malgré une opposition croissante, le percement de la montagne a avancé, mais il reste encore du chemin avant d'y voir, un jour, passer des trains.

## LOIN D'ÊTRE SUR LES RAILS

Malgré l'ancienneté du projet et le nombre de kilomètres à creuser, seule une petite partie du tunnel existe déjà : les 9 kilomètres séparant les débouchés des descenderies de Saint-Martin-la-Porte et de La Praz, soit à peine 15% de la longueur totale. Ces 9 premiers kilomètres ont été excavés par le tunnelier Federica, par la suite démonté. Sept autres tunneliers seront nécessaires à la construction des galeries restantes, censée commencer cette année.

## making-OF

« Cette enquête est inédite dans l'histoire de notre titre. Nous l'avons menée de concert avec La Revue Dessinée Italia, notre cousine transalpine, qui a sorti ce printemps son premier numéro. On y retrouve ainsi le même sujet... mais en italien. Cette enquête transfrontalière est le fruit d'un travail collectif de plusieurs mois, mené par un binôme journaliste et dessinateur français, un tandem similaire côté italien et les rédactions en chef des deux revues. Une première qui en appelle d'autres. »  
La Revue Dessinée

## CHAMPION DU MONDE

Une fois construit, le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin, avec ses 57,5 kilomètres, pourrait devenir le plus long du monde, devant notamment celui sous la Manche (50,5 kilomètres) ou encore celui du Saint-Gothard, en Suisse, qui détient le record actuel avec 57,1 kilomètres.

## TOUT LE MONDE DESCEND

Pour lancer le chantier, trois descenderies côté français et une autre avec galerie de reconnaissance côté italien ont préalablement été construites depuis le début du XXI<sup>e</sup> siècle. Leur but : permettre d'avancer la construction du tunnel proprement dit en plusieurs points à la fois.

## À PLEIN TUBE

Au total, 162 kilomètres de galeries ont été ou doivent être creusés, en comptant les deux tubes du tunnel en lui-même (soit 115 kilomètres), les quatre descenderies et les nombreux abris de sécurité prévus tout le long du parcours. Auxquels il faut encore ajouter 113 kilomètres supplémentaires de carottages et de galeries de reconnaissance.

## PIANO PIANO

Théoriquement, les travaux doivent durer jusqu'en 2028, pour une mise en service en 2030, quarante ans et bien des ajustements après la naissance du projet. Mais rien ne garantit que l'échéance sera respectée car la date a déjà plusieurs fois été reportée.



## à LIRE



**La Parole contraire**, d'Erri De Luca. Dans ce pamphlet, l'écrivain italien fait entendre la voix des No TAV, la résistance du Val de Susse au Lyon-Turin. Éd. Gallimard (2015).

## à VOIR



**Lyon-Turin : enquête sur un tunnel à 26 milliards**, de Ghislaine Buffard. Pour l'émission *Pièces à conviction*, la journaliste a pénétré cet endroit hypersécurisé au pied des Alpes qu'est le chantier du tunnel Lyon-Turin. France 3, 1 h 10 (2015).