



*Le 11 décembre 2012, les chefs d'état français et italien François HOLLANDE et Mario MONTI se réuniront en sommet à Lyon pour parler austérité et conclure le plan de financement de la ligne à grande vitesse reliant Lyon à Turin (le TAV), présenté pour l'occasion comme un remède à la crise. Nous ferons de ce sommet l'occasion de montrer notre rejet du TAV (TGV) et de la structuration des territoires en Machine Economique compétitive et rentable au service du Capital.*

*Pour cela, nous invitons le 11 Décembre 2012 à Lyon les mouvements NO-TAV italiens et français ainsi que toutes les personnes en lutte chez elles contre des grands projets d'infrastructure et d'aménagement de leur vie à se mobiliser. Nous invitons aussi dès à présent à participer à l'organisation de cet événement à nos côtés.*

## **UNE VALLÉE QUI NE VEUT PAS SE LAISSER AMÉNAGER.**

Vingt-deux ans que la vallée la plus affectée par ces travaux, la vallée de Susa, est secouée de manifestations massives, de blocages routiers, de sabotages, de marches pacifiques et d'affrontements avec la police. Vingt-deux ans aussi que se succèdent expropriations, expulsions des occupants du chantier, arrestations, procès et incarcérations jusqu'au récent "accident" d'un habitant de la vallée, électrocuté en voulant échapper à la police.

Une vallée habitée qui ne veut pas être reléguée au simple rôle de voie de passage pour l'interconnexion des métropoles transalpines ; des vies qu'on ne peut pas plier indéfiniment aux aménagements nécessaires à la bonne marche du Progrès. Cette opposition sans compromis est aujourd'hui portée par un mouvement dans toute l'Italie, le mouvement NO-TAV.

Au quotidien, le mouvement NO-TAV mène une lutte créative, offensive et tenace. Elle s'invente, au cours des manifs, sur les points de blocages ou à l'occasion de moment de partage, dans les *presidi* occupés (lieux de siège d'où s'organise la lutte) ou dans une cantine improvisée sur l'autoroute. Le mouvement est maintenant sorti de la vallée. Force conséquente à laquelle les syndicats italiens s'allient ponctuellement, il est devenu un des symboles de l'opposition à la gestion technico-économique du gouvernement.

Pour faire face sur le terrain, ce sont aujourd'hui des escadrons de carabinieri et des chasseurs-alpins revenus d'Afghanistan qui protègent tous les jours un chantier retranché derrière des barbelés.

Nous ne pouvons pas laisser Monti et Hollande fêter leur crédit européen sans inviter les No-TAV !

## **DE CE CÔTÉ-CI DES ALPES.**

Avec 800 millions d'euros déjà investis, des travaux préliminaires entamés et des négociations européennes bien avancées, la conclusion de la consultation publique organisée par la région Rhône-Alpes cette année était couverte d'avance. Il ne fallait pas attendre de ce coup de vernis démocratique autre chose qu'un avis favorable au TAV évidemment mis en avant par le comité de consultation.

Depuis un an, des comités de riverains se constituent donc sur le tracé du TAV pour s'y opposer. Les discours s'accordent difficilement, l'enjeu pour eux ne pourra décemment pas être de déplacer ce tracé au village voisin mais d'opposer suffisamment de résistance pour empêcher les travaux. Il n'est pas possible d'amender ni d'améliorer ce projet. Pour les promoteurs du Lyon-Turin, il n'y a pas de Plan B, il y a un seul projet, face auquel il ne peut y avoir qu'un seul mouvement d'opposition. Des deux côtés de la frontière c'est la nécessité même de refuser un modèle de développement promu par le Lyon-Turin.

## **DES « MÉTROPOLES MULTIPOLAIRES, ATTRACTIVES ET ACCESSIBLES ».**

Ce tracé s'inscrit dans le méga-projet de ligne à grande vitesse reliant Kiev à Lisbonne. Ce n'est que l'un des 40 projets des corridors pan-européens qui participent au renforcement de l'Union Européenne dans la guerre économique mondiale. Il s'agit de fluidifier la mobilité des personnes et des marchandises en reliant les grandes villes entre elles. Par l'interconnexion des métropoles il s'agit d'abolir les distances, de fluidifier le déplacement des marchandises et des capitaux humains.

Un monde lisse, sans entraves. En trois coups de crayons sur la carte, des lignes sont tracées pour relier des « métropoles multipolaires, attractives, et accessibles » (Gérard Collomb), pour créer des villes uniformes, ou à quelques détails près on pourrait retrouver les mêmes quartiers, les mêmes magasins, les mêmes moyens de transports.

Dans cette ville multipolaire ce sont les Universités et entreprises de pointe regroupés en « cluster », qui portent en eux l'espérance de la croissance économique. Pour assurer leur attractivité, les villes doivent séduire cette nouvelle masse de travailleurs avide de rapidité, d'efficacité et de commodités par leur offre culturelle, leur spectacle, (et leurs lumières en l'occurrence pour Lyon.) *"Car (la culture) contribue à donner un nouveau profil à la ville. Elle détermine à mes yeux le processus d'investissement des grands travaux, des services et de la modernisation."* (Piero Fassino, Maire de Turin dans Lyon citoyen)



Des trains "pan-européens" donc, comme moyen de transport de la classe à haute valeur ajoutée. Faites place ! Cette attractivité organisée génère une explosion des loyers faisant disparaître les derniers quartiers populaires des centres urbains, reléguant ses anciens habitants à la marge sociale et géographique. Tout devient une question de moyens ; dans le même créneau horaire, certains arrivent en gare de Marseille pendant que d'autres ont tout juste traversé l'agglomération lyonnaise.

À Lyon aussi, il s'agit à travers cette lutte de réaffirmer l'arrêt du développement industriel, celui-ci n'a fait qu'assiéger nos villes, grignotant toujours plus de terre et de marge d'autonomie. L'habillage écologique du Progrès ne fait que renforcer le développement industriel et le mythe de la croissance infinie.

Quand aux mensonges sur la "performance énergétique" du Lyon-Turin, il faut rappeler que ce train, comme toutes les infrastructures qui s'y rapportent, fonctionne au nucléaire. Et que cette seule condition est devenue inacceptable d'un bout à l'autre de la planète.

Non, le TAV n'est pas éco-compatible. Des montagnard.es seront asphyxié.es sous diverses pollutions visuelles et sonores, mais aussi par des poussières d'uranium et d'amiante dégagées par ce chantier.

## ET UN PARI.

Ce qu'il y aurait à gagner c'est une propagation des mouvements NO-TAV parce que l'on sent bien que ce qui se tente en Val de Susa dépasse les frontières de la vallée et de l'Italie. Les luttes, pas plus que les infrastructures qu'elles mettent à mal, ne sont jamais que locales. Elles déstabilisent la gestion globale de l'économie en inscrivant déjà la possibilité que quelque chose y échappe, reste ingérable. Et la force qui se gagne là, rentre en résonance et circule vers d'autres points, d'autres foyers de lutte : contre l'aéroport du grand-ouest, contre un OL-Land, contre le gaz de schiste, en Grèce, partout, etc... Partout où l'on se soulève contre les aménagements et le Progrès, une géographie des luttes se tisse face à celle des grands projets de développements internationaux.

No-tav 69.

# RDV le 27 octobre

pour s'organiser contre le sommet  
franco-italien du 11 décembre

**Pour connaître le lieu  
et l'heure de la réunion,  
nous contacter sur :  
[notav69@rebellyon.info](mailto:notav69@rebellyon.info)**

