

## **Les "No TAV" du Val de Suse freinent la construction du TGV Lyon-Turin**

LE MONDE

Article paru dans l'édition du 17.01.09.

[http://www.lemonde.fr/archives/article/2009/01/16/les-no-tav-du-val-de-suse-freinent-la-construction-du-tgv-lyon-turin\\_1142802\\_0.html](http://www.lemonde.fr/archives/article/2009/01/16/les-no-tav-du-val-de-suse-freinent-la-construction-du-tgv-lyon-turin_1142802_0.html)

Reportage

VAL-DE-SUSE (PIÉMONT) ENVOYÉ SPÉCIAL

Déroulé, l'acte de vente couvre presque toute la grande table. "Il fait quatre mètres de long", lance fièrement Alberto Perino, l'activiste anti-TGV qui a eu l'idée de faire acheter par 1 500 personnes un terrain de 1 500 m<sup>2</sup> situé dans une vallée de l'ouest de Turin, là où devrait surgir l'un des chantiers du tunnel qui doit être percé entre l'Italie et la France pour faire passer la ligne du TGV Lyon-Turin.

Autant de propriétaires, autant d'embûches sur le chemin du projet. C'est la dernière arme mise au point par ceux qui se voient bien en autant d'Astérix qui résistent. Ce sont les "No TAV" (non au TGV, selon l'acronyme italien), des gens de montagne, têtus, comme aiment souligner ces habitants du Val-de-Suse. "Notre petite parcelle sert à leur mettre un bâton dans les roues. Je les vois mal éviter, par exemple, une erreur de transcription d'un code fiscal pour chacun des 1 500 propriétaires", se prend à rêver Alberto, qui pense déjà aux recours en justice possibles. D'ailleurs, un autre terrain a été acheté par le mouvement anti-TGV.

Jusqu'ici, leur résistance a payé. Malgré les déclarations optimistes sur la réalisation du projet, rien n'est fixé. Pas même une ébauche de projet préliminaire quand, de l'autre côté, en France, dix kilomètres de tunnel ont déjà été percés. Alors, le moral est bon ici, à la première des trois permanences "No-TAV", le long de la route nationale. Autour d'Alberto, tous ceux qui - retraités, commerçants ou autres - ne s'étaient jamais opposés de leur vie se mobilisent maintenant à chaque occasion. Comme la nuit du 6 décembre 2005, quand la police a chargé pour dégager l'emplacement du futur chantier. L'idée du terrain est venue ce jour-là. "Nous nous sommes dit que si nous devenions tous propriétaires, nous aurions le droit d'être là", se rappelle Valerio.

Et si Silvio Berlusconi menace de faire "usage de la force", comme à Naples pour les ordures, eux répondent qu'ils l'attendent de pied ferme. La perspective de voir s'ouvrir des chantiers dans la vallée pendant 20 ans pour une ligne dont ils ne voient pas l'utilité délie les langues. Chacun est intarissable sur les raisons de s'opposer : les sources d'eau risquent de disparaître ; la ligne actuelle n'est utilisée qu'à un quart de sa capacité ; la ligne TGV ne sera pas adaptée au transport de marchandises. Mais, au fond, tranche l'un d'entre eux, il n'y a qu'une seule raison qui pousse à investir 12,5 milliards d'euros d'ici à 2020 pour une ligne ferroviaire qui ne sera, selon eux, jamais rentable : "Les grands travaux servent à distribuer les pots-de-vin..."

Malgré les menaces de M. Berlusconi, le gouvernement mise encore sur la concertation. Mario Virano, le commissaire chargé du dossier depuis 2006, devait être reconduit par le conseil des ministres du 16 janvier à la tête de l'organisme de liaison avec les collectivités locales. Fin décembre, il avait claqué la porte pour protester contre le blocage des maires.

Le problème, c'est qu'il y a des élections municipales en juin et que le mouvement "No TAV" est prêt à présenter des listes de candidats. Les maires préfèrent donc gagner du temps. Antonio Ferrentino, président de la Communauté de montagne de la vallée, avance l'idée de laisser de côté pour l'instant la question la plus épineuse, le tunnel, pour se concentrer sur le reste, comme la gare de Turin. Reste que si les travaux ne commencent pas d'ici à 2013, les fonds européens risquent d'être perdus.

**Salvatore Aloïse**