



HAL
open science

**Les contestataires français du projet ferroviaire
Lyon-Turin : d'une histoire revisitée de la Transalpine à
travers ses contestataires aux raisons d'une opposition
limitée**

Gaël Roustan

► **To cite this version:**

Gaël Roustan. Les contestataires français du projet ferroviaire Lyon-Turin : d'une histoire revisitée de la Transalpine à travers ses contestataires aux raisons d'une opposition limitée. Science politique. 2008. dumas-00823731

HAL Id: dumas-00823731

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00823731v1>

Submitted on 17 May 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Vous allez consulter un mémoire réalisé par un étudiant dans le cadre de sa scolarité à l'IEP de Grenoble. L'IEP ne pourra être tenu pour responsable des propos contenus dans ce travail.

En tant qu'oeuvre originale, ce mémoire relève du droit de la propriété intellectuelle et vous pouvez uniquement en faire une reproduction à titre privé, sous réserve de la mention d'origine.

INSTITUT D'ETUDES POLITIQUES
BP 48 – 38040 GRENOBLE Cedex 9
www.iep-grenoble.fr

UNIVERSITE PIERRE MENDES-FRANCE
Institut d'Etudes Politiques de Grenoble

Gaël ROUSTAN

**Les contestataires français
du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin**

**D'une histoire revisitée de la Transalpine à travers ses
contestataires aux raisons d'une opposition limitée**

sous la direction de
Alain FAURE

Master Politiques Publiques et Changement Socialement
Spécialité Sciences de Gouvernement Comparées
2007-2008



UNIVERSITE PIERRE MENDES-FRANCE
Institut d'Etudes Politiques de Grenoble

Gaël ROUSTAN

**Les contestataires français
du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin**

**D'une histoire revisitée de la Transalpine à travers ses
contestataires aux raisons d'une opposition limitée**

sous la direction de
Alain FAURE

Master Politiques Publiques et Changement Socialement
Spécialité Sciences de Gouvernement Comparées
2007-2008



Je tiens à chaleureusement remercier Alain Faure, qui a dans un premier temps accepté de diriger mon mémoire, puis su très judicieusement me relancer vers la présente recherche. Ses stimulantes critiques et sa patience pour me guider vers l'écriture ont été d'une aide précieuse.

Ma reconnaissance se porte bien évidemment aussi vers Jean-Michel Fourniau, qui, au-delà de sa participation à l'évaluation de ce travail, a été d'une grande disponibilité pour me conseiller et m'accompagner dans l'élaboration de ma recherche.

Olivier Klein, lors de notre rencontre, a su m'entraîner vers des pistes fructueuses. Qu'il en soit remercié également.

Je ne saurais oublier l'ensemble des personnes qui ont répondu à mes sollicitations d'entretien. L'accueil qu'elles ont offert à ma démarche, le temps qu'elles m'ont consacré et les documents qu'elles ont bien voulu me confier ont été le socle de cette recherche. Encore merci à toutes et à tous !

Ma gratitude ensuite à Isabelle Chantemesse et toute l'équipe de RFF à Lyon qui ont accepté sans hésiter que je consulte leur base informatique des coupures de presse et m'ont accueilli avec simplicité et gentillesse. Les échanges que nous avons pu avoir sur mon travail ont été d'une grande aide.

L'attentive relecture que Marielle Imbert a faite de ce travail se doit d'être saluée. Sa présence à mes côtés est encore bien plus inestimable.

Un clin d'œil enfin à Léa et Nico : sans eux tout aurait été plus triste !

Sommaire

| | |
|-------------------|---|
| Sommaire..... | 3 |
| Introduction..... | 5 |

Première partie

| | |
|---|-----------|
| D'une mobilisation riveraine à un débat technique : histoire revisitée de la Transalpine Lyon-Turin à travers sa contestation..... | 15 |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 1 1987-2002 : du TGV à la liaison mixte voyageurs/fret, la redéfinition progressive du projet face à des mobilisations riveraines sans suite..... | 17 |
|---|-----------|

| | |
|---|----|
| 1 D'une coalition pro-Lyon-Turin aux premières associations riveraines..... | 18 |
| 2 D'une mobilisation riveraine significative à l'émergence de la question fret..... | 24 |
| 3 Le tournant des années 1997-1999..... | 32 |
| 4 Deux projets pour une contestation de moins en moins visible..... | 36 |

| | |
|--|-----------|
| Chapitre 2 Les contestataires de 2002 à 2008 : un mouvement associatif hétérogène et faible, un vrai blocage administratif..... | 43 |
|--|-----------|

| | |
|---|----|
| 1 Quelques oppositions riveraines subsistent..... | 44 |
| 2 Un mouvement associatif qui se technicise..... | 52 |
| 3 La non-influence du mouvement italien..... | 62 |
| 4 Un quasi-consensus politique mais une vraie opposition interne à l'appareil administratif. 70 | |

Seconde partie

| | |
|--|-----------|
| Les caractéristiques et les raisons d'une contestation limitée..... | 77 |
|--|-----------|

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 3 La galaxie contestataire..... | 79 |
|---|-----------|

| | |
|--|----|
| 1 Une coalition faible..... | 80 |
| 2 Des attitudes nimbystes à l'intérêt général : des caractéristiques très différentes d'un groupe à l'autre..... | 91 |
| 3 Les contestataires : un « caillou dans la chaussure »..... | 99 |

| | |
|--|------------|
| Chapitre 4 Pourquoi cette contestation là est-elle si faible ?..... | 105 |
|--|------------|

| | |
|--|-----|
| 1 L'absence de controverse marquée entre les promoteurs et les contestataires du Lyon-Turin..... | 106 |
| 2 L'arlésienne Lyon-Turin..... | 117 |
| 3 Une menace limitée pour les territoires traversés..... | 125 |

| | |
|------------------------|------------|
| Conclusion..... | 131 |
|------------------------|------------|

| | |
|--------------------|-----|
| Bibliographie..... | 135 |
|--------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Chronologie des décisions ministérielles..... | 137 |
|---|-----|

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Glossaire des principaux sigles..... | 138 |
|--------------------------------------|-----|

| | |
|------------------------------------|-----|
| Liste des entretiens réalisés..... | 140 |
|------------------------------------|-----|

| | |
|-------------------------|-----|
| Table des matières..... | 141 |
|-------------------------|-----|

INTRODUCTION

4 juin 2005, 30 000 manifestants partent de la petite ville de Suse en Italie et rejoignent Venaus, plus haut dans la vallée. Là devrait déboucher le tunnel franco-italien de la future ligne ferroviaire Lyon-Turin. A l'automne, puis au début de l'hiver, la contestation prend de l'ampleur dans le Val de Suse : le chantier de la galerie de reconnaissance du futur tunnel est occupé, des dizaines de milliers de personnes défilent à Turin. Ils sont 4500, Français et Italiens, le 7 janvier 2006 dans les rues de Chambéry. L'opposition au projet Lyon-Turin fait son retour en France. Depuis le milieu des années 1990, les actions se faisaient rares, un consensus autour du projet semblait avoir été trouvé.

Cependant l'opposition française au projet ferroviaire Lyon-Turin demeure limitée. Si « *les opposants étaient écoutés, mais pas entendus*¹ », dixit Oscar Cablon, Coprésident de la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie, les contestataires restent malgré tout marginalisés. Un grand nombre s'est retiré de la mobilisation, notamment à la faveur d'évolutions qui leur semblaient intéressantes (projet de ligne ne passant plus à proximité de leur domicile, mixité fret-voyageurs, abandon de l'étude d'une gare en rase-campagne entre Grenoble et Chambéry, choix de tracé plus respectueux des écosystèmes naturels locaux, etc). « *La mobilisation s'est beaucoup tournée vers des propositions, plus que vers un refus du projet. Dans ce contexte là, on a beaucoup travaillé, nous, à des réflexions de solutions, d'alternatives, dans une logique d'aménagement du territoire, pas d'obstruction systématique.* » déclare un autre acteur associatif.

L'absence d'opposition massive à ce projet en France, même après la médiatisation des événements transalpins du Val de Suse, se vérifie. Depuis janvier 2006, aucune manifestation significative n'est à mentionner. La contestation du Lyon-Turin, si elle n'est pas morte², n'empêche pas la progression lente du projet. Ainsi, le 7 décembre dernier, la Déclaration d'Utilité Publique de la section française du tronçon international (St-Jean-de-Maurienne – frontière franco-italienne) a été signée par Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, respectivement Ministre d'Etat en charge du Développement Durable et Secrétaire d'Etat aux Transports. En Italie, un Observatoire du Val de Susa a été créé, afin de donner des réponses techniques aux problèmes politiques posés. Ses conclusions ont été rendues le 30 juin 2008. Un nouvel itinéraire sur le versant sud de la vallée a été

1 « Il existe d'autres alternatives », article de *La Tribune de Lyon*, édition du 20 janvier 2006

2 Elle prend d'autres formes, comme le souligne par exemple le responsable associatif sus-cité.

proposé. Les Maires du Val de Suse sont satisfaits. Des études complémentaires sur l'impact environnemental ont été commanditées. Le coût très élevé du projet (autour de 15 milliards d'Euros) reste cependant un frein.

L'observateur ne peut être que surpris par cette dichotomie franco-italienne. Si la coalition de projet est largement transfrontalière, les oppositions, elles, n'ont eu ni la même envergure, ni la même temporalité, ni parfois les mêmes arguments des deux côtés de la frontière. Dès lors, une recherche comparative serait particulièrement pertinente³. Une première étape s'attacherait à comprendre les éléments de contestation côté français. Qui s'oppose encore aujourd'hui à ce projet et sous quelles formes ? Antérieurement, comment la contestation s'est-elle organisée ? Autour de quels enjeux ? Quel a été son impact sur le projet ? Quels facteurs peuvent expliquer sa faiblesse actuellement ? D'emblée les interrogations affluent !

La Transalpine ferroviaire Lyon-Turin est lancée à la fin des années 1980 avec une quinzaine d'autres projets dans un ambitieux plan de développement des Lignes à Grande Vitesse (LGV) pour les voyageurs. Elle est la plus coûteuse d'entre-elles. En effet, ce projet nécessite de percer un tunnel d'une cinquantaine de kilomètres sous le massif d'Ambin⁴, ainsi que deux autres entre 20 et 25 kilomètres en amont sous les massifs de Chartreuse et Belledonne. L'objectif est de réduire les pentes au maximum pour retrouver le profil d'une ligne de plaine et permettre une circulation des trains la plus aisée et rapide possible. Si le tunnel sous La Manche, ouvrage d'ampleur semblable, avait été foré dans de la craie, dans ce cas la roche est dure. La différence est de taille ! « *Tous ceux qui ont foré des trous et dans le béton et dans le plâtre apprécieront*⁵. »

L'enjeu du transport des marchandises se fait de plus en plus prégnant dans les Alpes au cours des années 1990. Il est donc décidé d'utiliser le tunnel franco-italien pour permettre également le transit de fret ferroviaire. De l'agglomération lyonnaise à la Combe de Savoie, le projet se dédouble alors, d'autant plus que le tunnel sous Chartreuse n'est plus destiné à la LGV. A partir de 1995, les études portent sur une gare TGV à Chambéry et non plus en rase-campagne en Combe de Savoie. Ainsi, la liaison ferroviaire Lyon-Turin est double de Lyon à la sortie du tunnel sous Chartreuse,

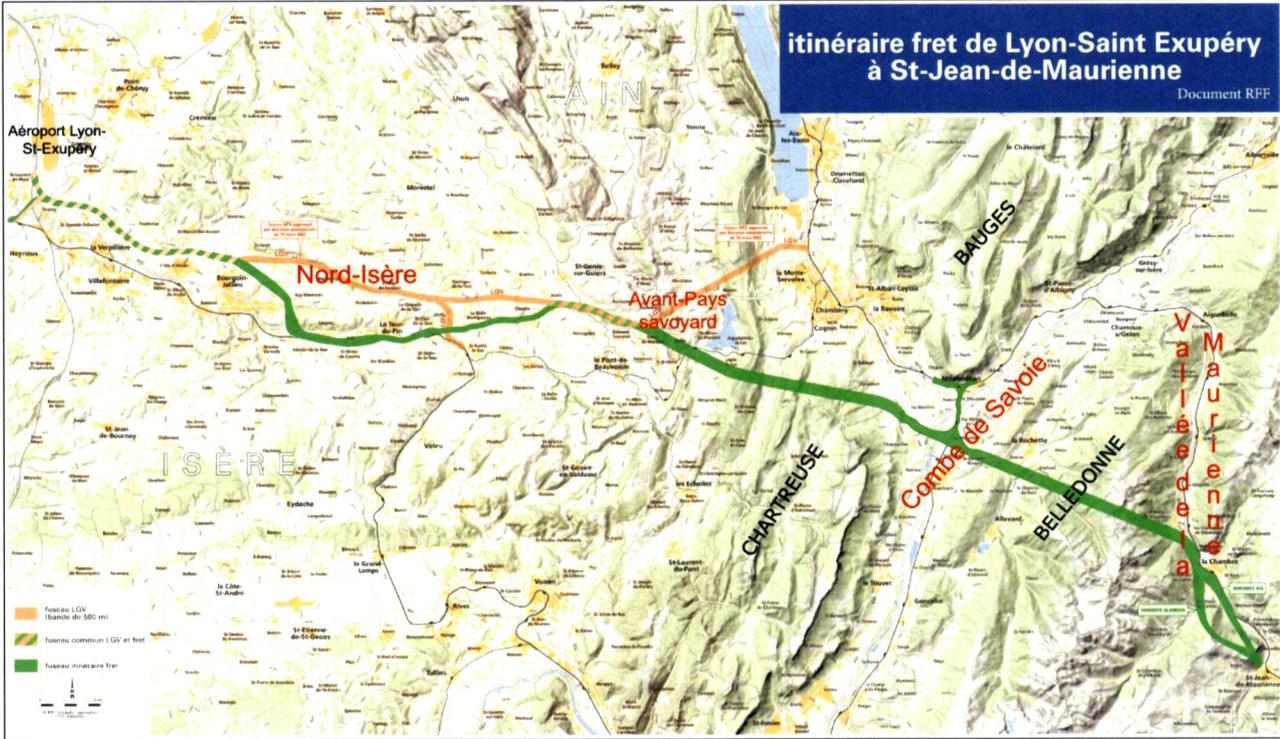
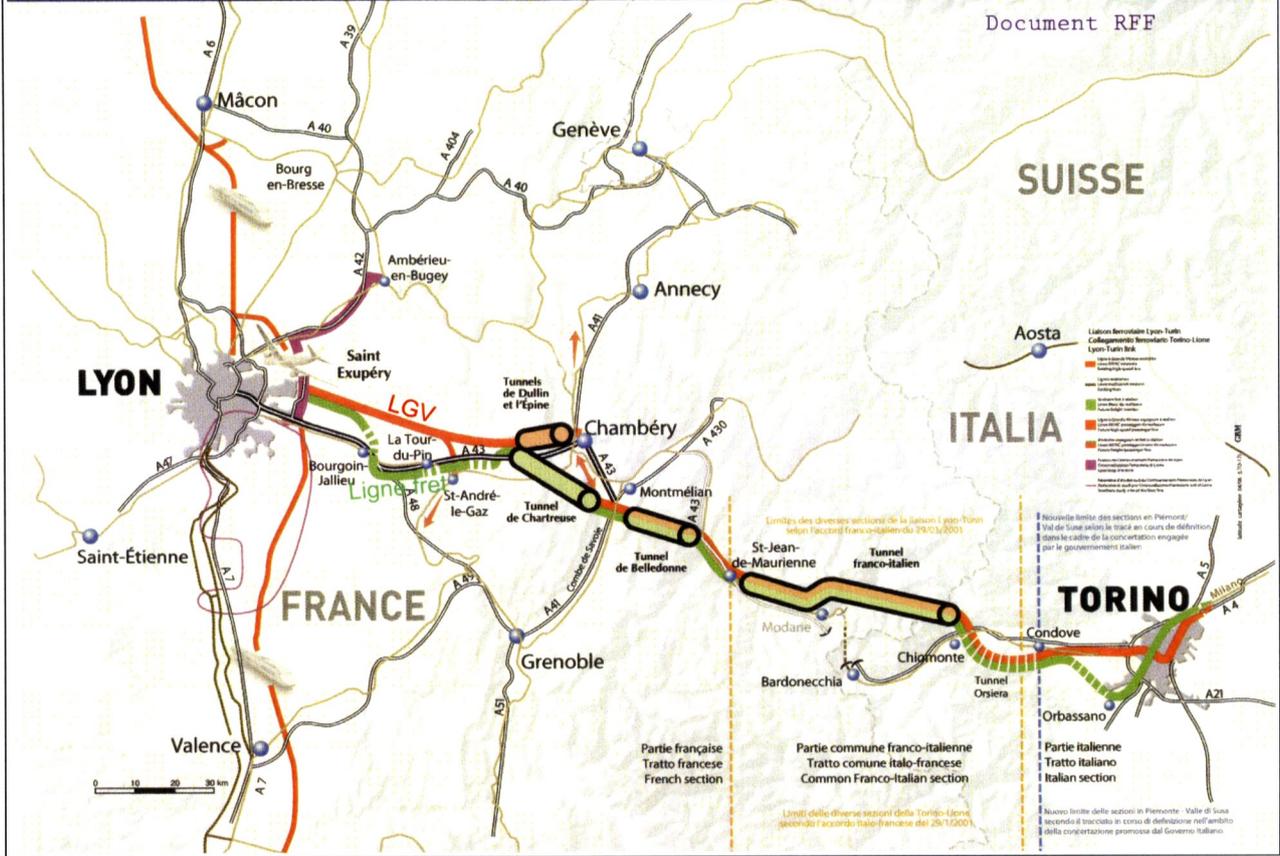
³ La réflexion a été engagée par Luigi Bobbio lors d'un séminaire de l'EHESS (mars 2008, Marseille) et a trouvé écho auprès de RFF, ainsi que de chercheurs comme Jean-Michel Fourniau (INRETS). Etudiant en M2 à l'IEP de Grenoble, dans la spécialité recherche du Master Politiques Publiques et Changement Social, je me suis montré intéressé pour amorcer cette recherche. Une monographie de la coalition française opposée au projet Lyon-Turin viendrait documenter une démarche comparative ultérieure.

⁴ De St-Jean-de-Maurienne à Venaus dans le Val de Suse.

⁵ « Contre la liaison ferroviaire Lyon-Turin », tribune libre du *Figaro*, édition du 28 janvier 2001, Rémy Prud'Homme,

LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

Document RFF



puis mixte fret/voyageurs jusqu'en Italie. Trois territoires sont principalement impactés : le Nord-Isère et l'Avant-Pays savoyard, la Combe de Savoie et la Vallée de la Maurienne (cf cartes page précédente). Le projet LGV devrait permettre de gagner 25 minutes de Lyon à Chambéry et 1h25 de Lyon à Turin en temps de parcours, un aménagement vers Grenoble raccourcirait d'un petit quart d'heure le voyage entre cette ville et Lyon. La ligne fret, elle, devrait permettre d'acheminer environ 40 millions de tonnes de marchandises par an entre la France et l'Italie, soit quatre fois plus qu'aujourd'hui et ainsi absorber le doublement des trafics marchandises escompté d'ici vingt ans⁶ à travers les Alpes. Si l'infrastructure se réalise, il s'agira du troisième plus grand tunnel d'Europe, du plus gros investissement européen sur un chantier et, si l'on en croît certaines sources journalistiques, du projet le plus coûteux jamais réalisé à ce jour après le barrage des Trois-Gorges en Chine⁷.

Dès lors, l'absence ou presque de contestation visible n'est pas sans poser de question, d'autant plus que de nombreux projets d'infrastructures d'une ampleur moindre, ont connu ces dernières années des critiques importantes en France. Ainsi, pour ne prendre que trois exemples, le canal Rhin-Rhône, l'autoroute A51 ou le TGV Méditerranée ont suscité de vives oppositions⁸. Si le premier fût abandonné, l'A51 ne devrait être, sur sa portion la plus critiquée, qu'une nationale deux fois deux voies réaménagées et le TGV Méditerranée a connu de nombreuses réorientations. Plus encore, la contestation très médiatisée de cette dernière infrastructure conduit les pouvoirs publics en 1992 à établir de nouvelles procédures de concertation avec les populations riveraines⁹ : la circulaire Bianco, complétée en 1995 par la loi Barnier instaurant l'obligation de débat public pour les projets les plus importants. Incontestablement, les réticences riveraines et politiques face au Lyon-Turin n'ont pas été aussi fortes et n'ont jamais conduit à remettre en cause le projet. La critique formulée par certains services de l'Etat, dans les Ministères des Finances et de l'Équipement surtout, semble par contre poser davantage de problèmes. Enfin, de façon assez surprenante, rares sont les opposants ou les contestataires qui se présentent comme tels, encore plus actuellement où la contestation riveraine est réduite à sa portion congrue.

Le Lyon-Turin a déjà été l'objet de plusieurs études : sur la technique, sur les consultations publiques, sur la mise en œuvre du programme politico-administratif, etc. Pour autant, aucune

6 La stagnation des trafics ces dernières années incite à revoir cette estimation à la baisse.

7 « Pour ou contre le liaison ferroviaire Lyon-Turin ? », article de *Lyon Capitale*, article du 4 avril 2006, Guillaume Lamy et Laurent Burlet,

8 On remarquera qu'il s'agit de projets fluvial, autoroutier et ferroviaire. La contestation n'est pas l'apanage des seules autoroutes !

9 Cf Jacques LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 1999

étude, à notre connaissance, n'a porté sur la contestation française¹⁰ et les raisons de sa faiblesse. Et pourtant, s'intéresser aux freins, aux critiques, aux contestations d'une politique publique donnée est tout aussi enrichissant que de s'intéresser au processus mis en œuvre ou à la défense et la promotion d'un projet. Plus encore, une politique publique est souvent abordée sous l'angle de la contestation quand la conflictualité est importante. Ici – et c'est l'élément qui suscite notre perplexité – rien de tel. Le renversement du questionnement nous paraît être une piste fructueuse, non seulement pour comprendre la faiblesse de la contestation, mais aussi le projet dans son ensemble. Car le Lyon-Turin, par son ampleur, est quasiment impossible à saisir d'un seul tenant. Explorer en un seul travail les quelques vingt ans d'histoire de ce dernier, la multiplicité des acteurs et des structures engagés, la complexité juridique de sa mise en œuvre, les éléments techniques, la diversité des territoires impactés, etc, est vain. C'est pourquoi il nous semble préférable de nous intéresser uniquement à ses contestations françaises. Une étude comparative franco-italienne resterait à faire. Ce ne sera pas l'objet de notre travail.

En soulevant les limites du projet, en posant – indirectement – la question de l'intérêt général, en révélant des logiques d'acteurs singulières, en exposant parfois les stratégies mises en œuvres par les promoteurs du Lyon-Turin pour contenir, contourner ou affaiblir la contestation, nous en diront déjà beaucoup sur ce projet. Bien sûr, il sera nécessaire d'évoquer les grandes étapes de la politique mise en place, quand bien mêmes ses évolutions n'auront pas été provoquées par la contestation, ou n'auront que peu ou pas d'influence sur le mouvement critique. Il s'agit de rendre intelligible, autant que faire se peut, le rythme du projet Lyon-Turin au travers des décisions ministérielles, des actes juridiques ou administratifs qui ponctuent l'évolution du projet. Pour autant ces décisions sont conditionnées par le travail de terrain mené par la SNCF, puis RFF, ou par les négociations menées à l'échelon européen. Ces étapes dépendent de la mobilisation en cours, mais également d'évènements externes à la politique publique engagée¹¹. Pour autant, nous privilégierons la focalisation sur des moments particuliers, quitte à leur donner parfois une importance plus forte que leur marque réelle sur l'avancée du Lyon Turin. Ces instants, ces récits – révélateurs de tensions, de crispations, de tournants, d'efforts vains – font émerger des figures particulières, lesquelles profitent de cette aubaine pour mener à bien des projets parallèles. Ces situations, comme grossies à la loupe, seront aussi une façon de saisir plus finement les ressorts d'une mobilisation – certes ténue – les

10 Plusieurs études de ce type ont déjà été faites sur le mouvement italien. Nous pouvons citer ici celle, en anglais, de Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, « Local Contention, Global Framing: The Protest Campaigns against the TAV in Val de Susa and the Bridge on the Messina Straits », article présenté en avril 2006 au colloque de l'ECPR de Nicosie

11 Nous pensons ici par exemple à l'accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999 qui marque la prise de conscience définitive pour l'ensemble des acteurs de l'enjeu du transport fret à travers les Alpes.

raisons qui poussent certains à entrer dans le jeu, d'autres à en sortir, les facteurs qui facilitent ou freinent un mouvement contestataire. Il convient de préciser que tous les types d'acteurs nous intéressent. Il ne s'agit pas de réduire les contestataires aux seuls associations et élus riverains, bien qu'ils soient les figures les plus visibles. Ce serait d'ailleurs se fourvoyer, tant l'opposition la plus forte est celle qui ne se voit pas, celle qui se cache au creux de l'appareil étatique. Il ne s'agit pas non plus de se restreindre aux seuls groupes se montrant comme opposants. Les « contestataires », et nous préférons généralement d'ailleurs ce terme à celui d'« opposants », regroupent une multiplicité de postures. Certains critiquent le projet dans sa globalité, d'autres l'une de ses composantes. Quelques uns s'opposent frontalement, nombreux sont ceux qui adoptent une attitude modérée avec les promoteurs du projet. Nous prendrons ainsi la contestation dans son acception la plus large.

Afin d'entrer davantage dans la dimension problématique du sujet, nous allons distinguer trois étapes de questionnement qui semblent nécessaires. Il s'agit dans un premier temps de faire un état des lieux de la contestation en France du Lyon-Turin ferroviaire. Cela devrait nous permettre dans un deuxième temps de caractériser plus finement cette contestation, pour enfin comprendre quelles sont les raisons de cette mobilisation française limitée, ce que nous permet déjà a priori de dire une vue d'ensemble.

Où, quand, comment et pourquoi la contestation a-t-elle émergé à certains endroits ? Quels ont été les événements marquants ? Quels ont été les moteurs de cette contestation (élus locaux, riverains, partis politiques, grandes associations, ...) ? Peut-on distinguer des conflits locaux et des oppositions plus globales ? Ces formes de protestation ont-elles été simultanées ? Y a-t-il eu un élargissement de la contestation ? Et de façon indissociable, quels arguments ont été mobilisés ? Comment ont-ils été restitués ? Au final, y a-t-il encore une « réelle » contestation en France ? Ces questions seront le socle de notre première partie : celle d'une histoire revisitée de la Transalpine Lyon-Turin à travers sa contestation.

Le tableau dépeint, il s'agira d'en comprendre les lignes de force, certaines de ses nuances, l'essence de sa composition. Au-delà, il sera nécessaire de mettre en lumière les facteurs explicatifs. Deux nouvelles séries de question surgissent alors.

Quelles sont les coalitions en présence du côté des opposants ? Peut-on retrouver des trajectoires de diffusion des arguments (d'un groupe vers un autre) ? Les contestataires français

entrent-ils dans une typologie précise des mouvements sociaux ? Quid de l'attitude NIMBY¹² ? L'intérêt général est-il questionné ? Par ailleurs, comment les personnes mobilisées, et la contestation dans son ensemble, sont-elles appréhendées par les promoteurs de la Transalpine ?

Au-delà, la contestation du Lyon-Turin s'inscrit-elle dans des controverses plus large, relatives aux transports ou à la protection de l'environnement par exemple ? Sur quels aspects les échanges entre les opposants et la coalition de projet ont-ils porté : techniques, environnementaux, sociaux, économiques, culturels, démocratiques, politiques, etc ? A-t-on observé des confrontations vives ou apaisées, avec éventuellement un certain apprentissage réciproque ? Quels ont été les mécanismes de concertation ? Quand et pourquoi ont-ils été sollicités ? La lenteur du processus n'a-t-elle pas favorisé l'essoufflement des protestataires ? Quel rôle les facteurs exogènes ont-ils pu avoir ?

L'hypothèse est faite que trois dimensions conditionnent la faiblesse de la contestation française : celle du débat, celle du temps, celle du territoire. L'absence de controverse marquée, la longueur du processus et l'impact limité sur le territoire sont selon nous les facteurs explicatifs majeurs. Précisons que l'un d'entre eux est exclu d'emblée : les opposants français ne seraient pas « bons ». En tout cas, beaucoup moins doués pour se mobiliser que leurs homologues italiens. Certes, les mouvements sociaux nécessitent des aptitudes et des dispositions très inégalement réparties entre les individus et les classes sociales. Mais en au milieu des années 1970, le Nord-Isère avait connu une mobilisation très intense contre le projet de super-réacteur nucléaire à Creys-Malville. Il serait ainsi absurde de penser, surtout au vu de l'ampleur du projet, tant dans l'espace que dans le temps, qu'aucun groupe n'ait été capable de provoquer une mobilisation importante en France. Et si le Val de Suse est « réputé » être un territoire particulièrement contestataire¹³, il ne peut s'agir que d'un élément amplificateur. Il n'apparaît pas non plus qu'un autre conflit soit venu occulter l'enjeu du Lyon-Turin sur les territoires que ce dernier impacterait. Ce facteur n'a ainsi pas été retenu non plus a priori. La mise en perspective des deux dernières séries d'interrogation et des hypothèses proposées, en s'appuyant inévitablement sur les éléments exposés dans notre première partie, constituera le second volet de ce travail.

12 NIMBY est l'acronyme pour « Not In My Back Yard », « pas de ça chez moi » et, sous-entendu, « ça ne me dérange pas chez les autres », théorie développée d'abord par Mancur Olson.

13 De part son passé résistant pendant la Seconde Guerre mondiale notamment.

Notice méthodologique

Afin de réaliser ce travail, 12 **entretiens semi-directifs** ont été menés, essentiellement avec des responsables associatifs. Ils ont été complétés par 4 entretiens réalisés en juin 2006 pour un précédent travail sur le Lyon-Turin (cf détails p.140). Les interviewés ont à nouveau donné leur accord pour que leurs propos soient utilisés dans un travail universitaire. L'ensemble des entretiens a été enregistré puis retranscrit, à l'exception de deux entretiens téléphoniques. De nombreuses discussions informelles avec des universitaires, des militants associatifs, des élus et des membres de RFF sont venues compléter la réflexion. L'ensemble des noms, à l'exception de ceux des élus, a été anonymisé.

Un travail d'archives sur la **presse** a été réalisé. La base de données informatique du siège Rhône-Alpes de RFF a été méthodiquement consultée pour l'ensemble des articles concernant le projet Lyon-Turin depuis 2003 (plus de deux mille articles passés en revue).

Une enquête méthodique a aussi été menée sur **Internet** pour retrouver toutes les traces de contestataires du Lyon-Turin.

Le présent travail s'est aussi nourri des **documents divers** donnés ou prêtés par les individus rencontrés : bulletins d'informations associatifs, tracts, courriers, mails, documents liés aux consultations successives, contributions libres, articles, etc.

Bien évidemment des **lectures plus théoriques** ont été faites (cf bibliographie p.135-136).

PREMIÈRE PARTIE

D'UNE MOBILISATION RIVERAINE À UN DÉBAT TECHNIQUE : HISTOIRE REVISITÉE DE LA **T**RANSALPINE **L**YON-**T**URIN À TRAVERS SA CONTESTATION

Chapitre 1

1987-2002 : du TGV à la liaison mixte voyageurs/fret, la redéfinition progressive du projet face à des mobilisations riveraines sans suite

La réaction des potentiels riverains de la future ligne TGV Lyon-Turin est assez vive lorsque le gouvernement retient en 1991 le projet de Transalpine parmi les projets prioritaires à réaliser. Ils craignent pour leur environnement et se mobilisent. Manifestations, pétitions, constitutions d'associations rythment les premières années du projet Lyon-Turin. Progressivement pourtant cette contestation riveraine s'estompe. Le projet change de forme aussi. La question du fret fait son apparition. Après l'accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999, le transport de marchandises devient même la justification primordiale du Lyon-Turin. Les associations changent de stratégie de contestation. Elles réclament un débat public, souhaitent remettre à plat les tenants et aboutissants de cette infrastructure pharaonique. Ainsi, au cours des années 1990, se dessinent progressivement les caractéristiques de la contestation actuelle.

1 D'une coalition pro-Lyon-Turin aux premières associations riveraines

1.1 La genèse

14 mai 1991. Le projet de Transalpine ferroviaire Lyon-Turin est définitivement lancé et légitimé. Michel Rocard, Premier Ministre pour quelques jours encore¹⁴, préside ce jour-là un Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (CIAT) – lequel adopte le premier Schéma Directeur des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse¹⁵. Le Lyon-Turin est l'un des 16 projets prioritaires retenus. Les véritables études peuvent enfin être lancées ! Quelques mois auparavant, en décembre 1990, la Commission européenne l'avait retenu dans ses 15 maillons clés pour son propre Schéma Directeur du Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse. S'il s'agit d'une première reconnaissance effective de la pertinence du Lyon-Turin ferroviaire, la genèse du projet se situe en fait quelques années plus tôt, à la fin des années 1980 et s'enracine dans une politique ambitieuse de développement des LGV en France depuis les Trente Glorieuses. Jacques Lolive invoque même une mise en « boîte noire » du référentiel TGV pour expliquer « *le caractère durable des choix du passé qui vont formater, pré-programmer la politique des grandes vitesses, quelques vingt ans plus tard*¹⁶. »

1.1.1 Le TGV en France comme illustration d'une politique volontariste et centralisée

La politique TGV est impulsée en France au cœur des années 1960. Un tournant libéral s'opère alors dans la gestion de la SNCF qui recherche des activités davantage rentables. Le système TGV, une solution technique parmi d'autres pour acheminer rapidement les voyageurs, mais aussi et surtout une certaine conception du territoire, vont progressivement incarner cette politique « libérale-ferroviaire¹⁷ ». Les points d'entrée et de sortie du réseau sont dès lors primordiaux : les liaisons se font à fréquences élevées entre deux pôles urbains, sans arrêt ou presque entre le départ et l'arrivée. Le temps vient abolir l'espace. Plus largement, cette politique répond à la conception de l'aménagement du territoire d'alors. Piloté depuis le centre par des experts, notamment ceux de la DATAR¹⁸, l'aménagement du territoire, consacré par le IV^{ème} Plan (1961-1965) comme élément central de la planification, vise à la rationalité et à l'équilibre des territoires¹⁹. La décision de

14 François Mitterrand lui demande de démissionner le lendemain !

15 Le décret ministériel est daté du 1^{er} avril 1992.

16 Jacques LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.41

17 *Ibid.*, p.35

18 Pour une analyse plus fouillée, cf Gilles MASSARDIER, *Expertise et aménagement du territoire*, Paris, L'Harmattan, 1996

19 Pour une histoire plus complète de l'aménagement du territoire en France, cf Nicole DE MONTRICHER, *L'aménagement*

l'acteur-décideur hégémonique qu'est l'Etat, et ses satellites comme la SNCF, se focalise sur les résultats du choix. Il s'agit plus largement de l'application du paradigme « productiviste » dans le cadre du développement territorial²⁰. En interconnectant, par un réseau à grandes mailles, des pôles urbains, le TGV efface d'une certaine manière les espaces intermédiaires et participe d'un développement économique qui se veut compétitif²¹. Plus encore, la gestion de la politique publique est largement « top-down ». Les procédures de concertation avec les populations impactées par l'infrastructure sont rares. Les contestations aussi²². Consensus politique et soutien populaire fort vont bénéficier au TGV. Contrairement aux autoroutes, ce dernier, jusqu'au tournant des années 1990, n'est pas l'objet de controverses.

Les succès immédiats de la Liaison Grande Vitesse (LGV) Sud-Est (Paris-Lyon), mis en service pour le public en 1981, puis de la LGV Atlantique en 1990 (Paris-Tours) renforcent encore ce volontarisme et incitent donc les décideurs publics à développer un Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse²³. Le 30 janvier 1989, le Conseil des Ministres demande à la SNCF de travailler sur un tel plan. 16 projets de lignes nouvelles en constituent le noyau. Parmi les projets étudiés figurent notamment les TGV Méditerranée, Est, Rhin-Rhône et Lyon-Turin.

1.1.2 Une large coalition pour porter l'idée d'un TGV Lyon-Turin

Ce n'est jamais fortuitement qu'un projet d'une telle envergure est propulsé au rang des réalisations crédibles. Cécile Blatrix note ainsi que toute une « coalition » est nécessaire pour porter sur la place publique un projet. En conséquence, « *l'inscription du projet au schéma directeur, adopté le 14 mai 1991, constitue bien un aboutissement plutôt qu'un point de départ*²⁴. » En effet, la toute première étape est la réflexion conjointe d'ingénieurs français et italiens de la SNCF et de la FS²⁵ en 1987 autour d'une liaison ferroviaire entre leurs deux pays. Ils tentent alors de convaincre leurs Etats respectifs de l'opportunité d'étudier une telle infrastructure. Cette initiative rencontre

du territoire, Paris, La Découverte, 1995

20 Eric GRASSET, « Les services aux populations dans le développement territorial en montagnes méditerranéennes », thèse rédigée sous la direction de Hervé GUMUCHIAN, Université Joseph Fourier-Grenoble I, 1999

21 La transformation de la DATAR en DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) en décembre 2005 est révélatrice de cette volonté.

22 Quelques exemples emblématiques existent néanmoins : refus d'une station de sports d'hiver dans la Vanoise en 1969, agrandissement d'un camp militaire dans le Larzac en 1971, ... Ces contestations seront en partie le socle de développement du mouvement écologiste.

23 Ce Schéma est étudié dans le cadre des dispositions de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, 30 décembre 1982)

24 Cécile BLATRIX, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », in *Politix*, 2002, vol. 15, n°57, p. 86. L'auteur prend l'exemple du TGV Rhin-Rhône et du rôle des acteurs socio-économiques et politiques locaux, dès 1985, sous l'impulsion de Jean-Pierre Chevènement pour faire émerger un projet Mulhouse-Vallée du Rhône.

25 Ferrovie dello Stato : Société des chemins de fer de l'Etat italien

celle de la Région Rhône-Alpes qui la même année organise un colloque, avec des responsables piémontais et catalans, afin de penser les liaisons par le rail entre les trois capitales régionales : Barcelone, Lyon et Turin. En 1988, à Grenoble, l'ADTC²⁶, association membre de la FNAUT²⁷, crée un comité « TGV France-Italie » pour promouvoir une liaison TGV de Lyon à Turin. C'est ainsi que se forme progressivement cette coalition pro-Lyon-Turin TGV entre 1987 et 1989. L'approche de Paul A. Sabatier et Hans Jenkins-Smith, en termes d'*Advocacy Coalition Framework*, permet ici de mieux saisir le processus en cours. Des « *acteurs issus d'agences et d'institutions législatives à tous les niveaux de gouvernement, des leaders de groupe d'intérêt, des chercheurs et journalistes [...] cherchent régulièrement à influencer les décisions politiques à l'intérieur d'un domaine particulier.* » Ces acteurs « *partagent un ensemble de croyances normatives*²⁸. » La croyance porte ici sur le système TGV. Le domaine en question concerne la politique des transports.

Les spécialistes du transport ferroviaire ne restent pas isolés longtemps. Dès novembre 1989, le Conseil Général de Savoie, sous l'impulsion de son Président Michel Barnier, édite une plaquette à 5 000 exemplaires défendant le projet. En décembre, l'association des Maires de Maurienne demande à ce que la future ligne passe dans leur vallée. Lors du vingt-cinquième anniversaire du tunnel du Mont-Blanc, en 1990, François Mitterrand exprime la volonté d'une infrastructure ferroviaire nouvelle entre la France et l'Italie. En juin de la même année, lors d'une réunion à Nice, les Ministres des Transports français et italiens se déclarent favorable au TGV Lyon-Turin. En octobre, c'est au Conseil Economique et Social Régional Rhône-Alpes d'approuver le futur Schéma Directeur et de placer le Lyon-Turin comme prioritaire. Dès lors, l'ensemble des acteurs concernés participe à la promotion du projet. Valérie Bernat, Sandrine Rui et Jean-Michel Fourniau notent que « *l'histoire du TGV Lyon-Turin commence donc de façon traditionnelle. Le projet est porté par trois logiques d'action au cours de cette première phase : l'État français planifie ; les techniciens ont en charge l'évaluation technique du projet et les acteurs territoriaux cantonnent leur action à du lobbying*²⁹. » La boîte noire est toujours la même.

26 Association pour le Développement des Transports en Commun

27 Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

28 Paul A. SABATIER, « *Advocacy Coalition Framework* », in Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT, Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de la FNSP, 2006

29 Valérie BERNAT, Jean-Michel FOURNIAU et Sandrine RUI, *La liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin : complexifier pour mieux réaliser*, rapport pour le projet européen TENASSESS, novembre 1997, p.46. La chronologie fouillée (1986-1996) en annexe du rapport a par ailleurs été d'une précieuse aide pour la précision des propos de ce présent travail.

1.2 Les riverains prennent connaissance du projet « par hasard »

La décision est prise en décembre 1991 de lancer des études préliminaires sur la section française du projet entre Lyon et Montmélian (au sud de Chambéry). La localisation d'une gare intermédiaire dans le nord de la vallée du Grésivaudan résulte d'une double dynamique. D'une part, le TGV Sud-Est s'est construit avec de gares dites de « rase-campagne » : Satolas³⁰ ou le Creusot par exemple. D'autre part, deux hypothèses de tracé existaient initialement : un passage en Nord-Isère pour se rapprocher de Chambéry ou un passage dans la plaine de la Bièvre pour desservir Grenoble. L'équilibre politique et territorial aboutira à un consensus et une gare dans le Grésivaudan, s'accompagnant d'une réhabilitation conséquente (avec électrification) de la ligne ferroviaire du sillon alpin (Genève-Valence). Une réflexion est même menée autour d'un TGV Chambéry-Genève. Trois gros tunnels sont alors prévus : l'un sous le massif de Chartreuse, l'autre sous Belledonne et enfin le long tunnel transfrontalier entre les vallées de Maurienne et de Suse. Si le projet est alors véritablement lancé, il reste pourtant relativement secret.

Ainsi, Pascal Loury, Président de l'association « St-Baldoph environnement », au sud-est de Chambéry, nous explique que c'est un peu « par hasard » qu'il apprend l'existence d'une telle liaison vers 1991 :

C'est un cheminot qui avait réussi à trouver des premiers plans de projets de TGV Lyon-Turin – comment je n'ai jamais su – avec un tracé qui, à l'époque, s'appelait Lyon-Montmélian ; puisqu'on ne parlait pas d'international encore. On ne parlait pas de tunnel de base, on ne parlait de rien ! Et donc on a découvert ça comme ça, puisque même dans la presse on n'en parlait pas, voilà ! Absolument rien, c'était vraiment de l'avant-projet d'avant-projet ! Et c'est comme ça qu'on s'est mis avec quelques copains à faire la première réunion : on pouvait pas la faire à la Mairie non plus, donc dans la salle paroissiale [rire] ! Donc à cette époque là, on a découvert ce truc là, et en même temps à peu près, c'est là qu'on a créé, sur St-Baldoph, l'association St-Baldoph environnement.

Le projet Lyon-Turin, s'il paraît alors d'une grande importance pour les décideurs politiques, se fait donc dans une certaine opacité vis à vis des citoyens. Oscar Cablon, fondateur d'une association à Chimilin dans l'Isère et futur animateur de la Coordination des Associations de l'Ain, du Dauphiné et de la Savoie (CADS)³¹, explique que c'est tout aussi fortuitement qu'il a appris l'existence, assez en amont cependant, d'un projet d'infrastructure ferroviaire à proximité de son domicile. Une connaissance, journaliste à l'Essor Savoyard, vient le trouver, en 1988 ou 1989, sa

30 Aujourd'hui Aéroport St-Exupéry

31 Il en est toujours l'un des Coprésidents.

mémoire reste vague. Elle lui présente un petit dépliant traçant les grandes lignes du projet. Agrandissant la vague carte sur un calque, il la fait correspondre à un plan cadastrale, « avec toutes les routes et les chemins, pour voir exactement où il passait en Nord-Isère. » Malgré l'imprécision (le trait avait grossi), il contacte alors le quotidien régional Dauphiné Libéré. Celui-ci publie le plan, suscitant d'autres réactions. Comme le souligne Jacques Lolive à propos du même événement en Provence pour le TGV Méditerranée, « il en est résulté une dramatisation cartographique qui a renforcé l'émoi des populations riveraines³². » Ainsi, c'est par ce biais là, quelques mois plus tard, que Gustave Faberger prend lui aussi connaissance du projet. Les premières études ont débuté. Les premiers fuseaux sont esquissés :

Y'a eu des articles dans le Dauphiné, avec toutes les variantes. Un certain nombre de variantes. Ca nous a choqué bien sûr. Parce que déjà on sait qu'on a l'autoroute et le train qui passent derrière la colline, et quand le vent est au sud on les entend très bien. Là, on aurait une ligne à 800 mètres.

Résidant à St-Marcel-Bel-Accueil, il devient lui aussi l'initiateur avec quelques connaissances d'une association Vigilance TGV. Dans les villages alentours de St-Savin ou Frontenas des associations se créent. Il y en aura plus d'une quinzaine dans le seul Nord-Isère. En Combe de Savoie, c'est la même chose : Appremont, Les Marches, Myans, ... Chaque commune a son association.

Il faut souligner que c'est par le biais du bouche à oreille, ou bien par des fuites dans la presse, que les riverains prennent connaissance du projet à cette époque. La SNCF, le maître d'ouvrage d'alors, ne mène aucune démarche d'information, encore moins de concertation. Un tournant, qui marque la fin d'une approche très volontariste et peu ouverte aux acteurs non-institutionnels, s'opère bel et bien. La mobilisation pour le TGV Méditerranée, bien plus forte dans le temps et davantage médiatisée par la suite, ne fait que débiter elle aussi. La coïncidence des réactions riveraines, sur deux des projets phares du Schéma Directeur des LGV, signifie alors la nécessité d'une transformation sensible tant dans la perception des grands projets d'aménagement que dans leur conduite³³, ce que confirme avec du recul Michel Darrand, ingénieur à RFF, en charge du projet Lyon-Turin sur la partie agglomération lyonnaise-tunnel de Chartreuse :

Voilà, ça c'était à une époque où les gens qui pilotaient ça à la SNCF étaient encore dans le schéma « ancienne mouture », c'est à dire c'est une décision de l'Etat, la SNCF n'a pas de ronds, mais comme c'est une décision, il faut le faire, allez, en avant. Et c'est le rouleau compresseur.

32 Jacques LOLIVE, *Op. Cit.*, p.67

33 Jacques Lolive montre très bien que la contestation du TGV Méditerranée a ensuite directement conduit à l'élaboration de la directive Bianco en 1992 développant de nouvelles procédures de concertation. Le virage qui s'amorce n'est donc pas sans conséquences. Ce point sera développé ultérieurement dans notre analyse (cf dans le quatrième chapitre, le paragraphe 1.2.2)

Sauf qu'on était déjà un petit peu dans la prise de conscience collective des impacts de ce genre de projet. Enfin, c'était un peu fini la belle époque, où il suffisait de tracer un trait et dire c'est là que ça passe ! Donc euh, voilà ça s'est un peu délité au fil du temps et tout le monde s'est aperçu que c'était pas comme ça qu'il fallait que ça se passe.

Attardons-nous ainsi sur les mobilisations riveraines et les premières transformations du projet.

2 D'une mobilisation riveraine significative à l'émergence de la question fret

2.1 Des réactions en « bordiers » : 1991-1993

Les riverains se mobilisent. Craignent pour leur environnement. Les petits élus locaux réagissent aussi. Gustave Faberger précise le sens de ces réactions : « *on a réagi, comme disent les Suisses, en bordiers, c'est-à-dire en riverains. On pensait que ça allait détruire notre paysage, et puis effectivement ça aura des conséquences...* » Sans entrer dans une analyse détaillée du projet, et sans même s'y opposer sur le principe, les riverains souhaitent que le projet soit éloigné le plus possible des zones résidentielles. Ou des zones agricoles. En Combe de Savoie, de Montmélian à l'entrée du tunnel sous Belledonne, les viticulteurs s'inquiètent pour leur activité. Les premières ébauches de tracés passent au cœur des vignes.

La réaction des riverains ne se fait pas attendre longtemps. Les premières explications plus précises obtenues par la presse, auprès de leurs élus ou par demande directe à la SNCF – pour que cette dernière organise des réunions publiques – les riverains s'engagent dans une lutte assez offensive. Ils ont le sentiment que la SNCF et l'Etat cherchent à « passer en force » comme nous l'explique Pascal Loury : « *la SNCF arrivait et disait « Voilà ça c'est notre tracé et ce sera ça ! » et après ils essayaient de nous convaincre que ça ne ferait pas de dégradations, pas de bruit, que ça n'abîmerait pas les paysages...* » Et de préciser à propos du chargé de mission de la SNCF venu présenter le projet en Conseil municipal à St-Baldoph : « *il a essuyé quelques tomates, après tout, il est payé pour ça...* » Les tomates se transforment cependant vite en rassemblements. En gare de Chambéry, les voies sont bloquées à plusieurs reprises, notamment au mois de février, lorsque les vacanciers transitent pour les sports d'hiver. Une autre fois, ce seront 25 tracteurs de viticulteurs qui défilent. « *Pour toucher la population, ça permet de toucher la presse, ça permet d'être connu, c'est ça, c'est monter une forte mobilisation !* » Dans le Nord-Isère, les mêmes événements se produisent. La presse les relate, soigneusement. Gustave Faberger s'abonne même avec un voisin au Dauphiné Libéré « *pour glaner ce qui pouvait se dire.* » Il s'inquiète : le TGV va couper leur territoire, engendrer du bruit et des nuisances. Le TGV est « envahissant », il se fait « au détriment des TER ». Et pourtant, c'est la solution retenue, car « *le TGV, c'est noble !* » Le mythe du TGV demeure pour les décideurs. Gérard Leras, actuel Président de la Commission Transports au Conseil Régional Rhône-Alpes confirme : « *à l'origine, en 1990, c'était clairement dans la foulée du TGV partout en France, où on était complètement dans une logique TGV, TGV, TGV, TGV !* » Les associations manifestent alors, dans les gares, plusieurs fois. Des pétitions circulent. Le Sous-Préfet à la Tour-

du-Pin est interpellé. Les élus locaux du Nord-Isère, regroupés dans l'Observatoire du TGV soutiennent très largement le mouvement. Cette association d'élus est lancée par Alain Rossot, Conseiller Général et Maire de l'Isle-d'Abeau, lors de la consultation d'octobre 1991 auprès des élus. Regroupant une vingtaine de maires, cet observatoire se positionne « face » au TGV et non « contre ». Les maires des petites communes sont dans un entre-deux. Au contact de la SNCF et des grands élus favorables au Lyon-Turin, ils ne peuvent malgré tout oublier leurs électeurs riverains. Certains, faute d'ailleurs d'un investissement assez marqué contre le projet, le paieront en 1995 en n'étant pas réélus. Ils servent alors souvent d'interface. La Coordination d'association du Nord-Isère, qui se forme en octobre 1992 pourra ainsi intégrer la délégation de l'Observatoire du TGV lors de la consultation de l'automne 1992. Cela n'arrête pas la contestation pour autant. Une manifestation a lieu le 12 novembre 1992, Gustave Faberger raconte :

On avait fait une voiture haut-parleur, on est descendu sur les voies et y'a un de nos amis, celui qui conduisait la voiture haut-parleur qui a été convoqué à la gendarmerie. Alors on a été tous ensemble avec lui à la gendarmerie. On a arrêté les trains à la Tour-du-Pin, on est descendu sur les voies. [...] Quand le soir arrivant on est parti (c'était assez folklo), je me rappelle ya' un gars qui est venu, il avait son béret et sa baguette sous le bras ! Pour symboliser le Français de base !
[rires]

Oscar Cablon se remémore un jeu de chat et de souris avec les services de la Préfecture. Les associations avaient prévenu qu'elles manifesteraient dans une gare entre Lyon et Chambéry, sans vouloir préciser laquelle. Par précaution, tous les trains sont arrêtés loin en amont et en aval. Des policiers présents dans toutes les gares de la ligne. A la Tour-du-Pin, encore une fois, quelques centaines de personnes se regroupent. Michel Darrand de RFF remet en perspective ces évènements :

Les études préliminaires se sont menées jusqu'en 93. Ça été dans le secteur Nord-Isère la période la plus chaude en terme d'opposition : en tout cas, celle qui a donné lieu au plus d'actions, hein, puisque ça a été jusqu'à des manifestations sur les voies de la ligne Lyon-Grenoble, arrêt des trains, enfin bon bref, un certain nombre d'actions comme ça un peu spectaculaires, menées à la fois par les élus et à la fois par la populations.

Au-delà des anecdotes, deux points sont à noter. D'une part, les cibles des militants sont les services préfectoraux, ou les gares des villes préfectorales : Chambéry, Préfecture de la Savoie et la Tour-du-Pin, Sous-Préfecture de l'Isère. Le Préfet ou le Sous-Préfet sont interpellés, presque plus que la SNCF. Il faut dire que dans le cadre des études préliminaires, c'est à eux que revient l'organisation des consultations auprès des élus. D'autre part, ces manifestations, si elles font parler d'elles localement, ne sont pas d'une grande ampleur. Quelques centaines de personne tout au plus.

Les associations, quant à elles, regroupent davantage de personnes, plusieurs dizaines, voire centaines de familles dans des villages de quelques milliers d'habitants tout au plus. Les trois-quarts des foyers de St-Baldoph adhèrent par exemple à St-Baldoph Environnement. Une centaine de personnes rejoignent Vigilance TGV à St-Marcel-Bel-Accueil.

Les petits élus du Nord-Isère cherchent à entrer dans le jeu de la négociation. Ils rencontrent le Préfet Carrère, chargé d'un rapport sur la politique des transports, mais aussi Jean-Louis Bianco, Ministre des Transports en 1992. Informés dès l'automne 1991 sur le projet, soit juste avant le début des études préliminaires³⁴, les élus locaux sont à nouveau réunis en juin 1992 pour la présentation des fuseaux. Les associations qui avaient largement commencé à se mobiliser sont elles aussi invitées. Dans la consultation qui suit, le choix est fait de séparer élus et associatifs, même lors des rencontres commune par commune (plus d'une cinquantaine auront lieu avec la SNCF). La grogne monte, les associations ont le sentiment d'être mises à l'écart. Le Sous-Préfet Pierret de l'Isère, afin de désamorcer cette crispation, propose ainsi le 20 octobre 1992 de créer un Comité de concertation³⁵ avec des grands élus, des agriculteurs et des industriels, des associations relativement institutionnalisées comme la FRAPNA³⁶ et enfin des représentants de l'Observatoire TGV comprenant des associations qui viennent de se regrouper dans une seule coordination quelques jours plus tôt. Le 15 novembre 1992 se clôt la concertation dans le cadre des études préliminaires, un mois plus tard un rapport est rendu au Ministre des Transports. Insensiblement, le projet change alors. Les procédures évoluent (la circulaire Bianco ne va pas tarder à être signée par exemple), la mobilisation et les arguments des associations se transforment, le contenu même du projet est interrogé aussi : la question du fret fait son entrée dans le débat.

2.2 La montée en généralité du discours associatif et l'émergence de la question fret

2.2.1 Transporter des marchandises : un nouvel enjeu pour le Lyon-Turin ?

Le 25 septembre 1992, le Ministre des Transports Jean-Louis Bianco demande à la SNCF d'engager des études préliminaires sur la section Montmélian-St-Jean-de-Maurienne (la section française de la partie internationale). Fait nouveau, il demande aussi à la SNCF de débiter des études sur l'acheminement jusqu'en Combe de Savoie de fret. Deux rapports ministériels, l'un en 1991, le rapport Legrand, l'autre en 1993, le rapport Besson, encadrent cette décision et contribuent

34 Ils ont été réunis en Nord-Isère par le Sous-Préfet Pierret à la Tour-du-Pin le 7 octobre.

35 « Le sous-préfet monte au créneau », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 20 octobre 1992, Jean Morin

36 Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature, membre de France Nature Environnement, elle est agréée par le Ministère de l'Environnement depuis de longues années.

à esquisser une redéfinition de l'objectif initial du projet Lyon-Turin. Le rapport du groupe de travail sur les percées alpines présidé par Maurice Legrand, un ingénieur des Ponts et Chaussées, propose une autoroute ferroviaire pour pallier à la probable saturation des tunnels routiers alpins à l'horizon 2010. Il propose d'utiliser le tunnel de base³⁷ entre la France et l'Italie pour faire passer des marchandises. L'année suivante en novembre, Louis Besson remet son étude sur les liaisons transalpines. Il préconise alors lui aussi la construction d'une autoroute ferroviaire, ou, à défaut, d'une ligne mixte combinée sous le Massif de l'Épine³⁸. La réflexion quant à une autre dimension du projet Lyon-Turin est donc entamée au cœur des structures décisionnelles et rencontre celle des associations. La FRAPNA, tout comme la FNAUT à travers l'ADTC, si elles restent favorables au projet, combattent alors l'ineptie d'un projet restreint au TGV. Elles argumentent par ailleurs contre la gare en rase-campagne et pour l'amélioration de l'interconnexion entre les villes de Rhône-Alpes.

2.2.2 « Dépasser la singularité et l'égoïsme des revendications initiales »

Ces deux associations, vont directement influencer sur la réflexion des associations de riverains, à travers la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie notamment. Car la contestation prend d'autres formes que les manifestations évoquées. Les militants se forment à la problématique du ferroviaire. « *Il y avait tout un vocabulaire. On a fait des réunions pour se former, s'informer, et puis avoir une meilleure compréhension de tout ce qu'on pouvait dire.* » se rappelle le Président de Vigilance TGV. Pascal Loury, en Combe de Savoie, précise :

La mobilisation s'est beaucoup tournée vers des propositions, plus que vers un refus du projet. Dans ce contexte là, on a beaucoup travaillé, nous, à des réflexions de solutions, d'alternatives, dans une logique d'aménagement du territoire, pas d'obstruction systématique : avec à l'époque la FNAUT, un peu, Fédération Nationale des Usagers du Transport, avec les Verts, avec les gens de l'Avant-Pays savoyard aussi (avec qui on s'est assez vite séparé, on a assez peu travaillé ensemble parce qu'ils étaient dans une position pure et dure, pas dans une position de réflexion) Et nous, on est les premiers quasiment, à avoir dit : « voyageurs, c'est une ineptie, marchandises oui ; gare en rase-campagne, c'est une ineptie, arrivée en gare de Chambéry, oui ». Donc, priorité au fret, gare en centre ville et rassemblement des nuisances en rassemblant au maximum les voies existantes, ou en les doublant, ou en longeant le tracé d'autoroute actuelle aussi. Ce genre de discours quoi !

Avec du recul, les acteurs associatifs mettent en avant cette posture, celle qui porterait sur « *le*

37 « Tunnel de base » renvoie à l'idée d'une galerie à basse altitude, ce qui limite les pentes de la ligne ferroviaire, et permet ainsi de faire passer des convois plus longs et plus rapidement.

38 Extrême pointe méridionale du massif du Jura, ce massif sépare le lac du Bourget du lac d'Aiguebelette et se présente comme un obstacle pour relier Lyon à Chambéry.

bien-fondé du projet » et rejetterait une attitude NIMBY³⁹. Oscar Cablon se justifie : « *donc il y a des gens naturellement qui se sont battus pour ne pas que ça passe chez eux. Pour l'envoyer chez les autres. Ca arrive toujours. Mais nous on a jamais dévié de notre route. Notre coordination : toujours le bien fondé du projet. Et surtout on a demandé que ce qu'on appelle un débat public soit mis en place.* » Pourtant, le discours sur le débat public ne vient que quelques années plus tard⁴⁰, tandis que la réflexion sur l'ensemble du projet n'est pas immédiate. Il n'en est pas moins vrai que le travail de la Coordination, qui vient chapeauter l'ensemble des associations riveraines à partir de la mi-octobre 1992, lors des consultations relatives à la fin des études préliminaires, a permis une certaine « montée en généralité » de l'argumentation, pour reprendre le concept de Luc Boltanski et Laurent Thévenot. Le parallèle avec le conflit autour du TGV Méditerranée reste valable. « *Cette première phase du conflit est marquée par les comportements NIMBY, les actions de lobbying et la défense de communautés territoriales restreintes. Mais certains réseaux associatifs vont évoluer graduellement vers des logiques de mobilisation plus « construites ». Soucieuses de légitimer leur action, ces associations caractéristiques de la seconde phase du conflit vont prendre appui sur des principes suffisamment généraux (et généreux) pour dépasser la singularité et l'égoïsme des revendications initiales et les inscrire dans une cause collective.*⁴¹ » Rétrospectivement, il est plus aisé pour les acteurs, car plus valorisant et plus légitime, d'autant plus que leur mobilisation n'est pas achevée, d'affirmer la permanence de ce discours général.

Le combat de ces associations va dès lors embrasser une réflexion globale sur les transports. « *La cause ad hoc acquiert un statut illustratif de processus globaux.* » écrit Danny Trom⁴². La congestion des itinéraires routiers alpins par les camions et la pression que subissent les habitants des vallées, tant par les pollutions dues aux gaz d'échappement qu'à cause des bruits, deviennent une préoccupation forte. La présence dans ces collectifs de militants écologistes aguerris comme Oscar Cablon (militant anti-nucléaire, ancien Président du petit Mouvement écologiste Rhône-Alpes, court passage au Parti des Verts, organisateur d'un salon écologiste à la Tour-du-Pin tous les ans depuis une vingtaine d'années) facilitent cette réflexion globale sur les nuisances et les transports de marchandises. En 1994, la CADS demande ainsi une expertise indépendante « *car le projet de ligne*

39 Nous aurons l'occasion d'interroger plus amplement ce concept dans la seconde partie de ce travail, point 2.1 du chapitre 3.

40 La procédure de débat public n'est possible qu'à partir de 1996, à la suite de la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Son décret d'application le 10 mai 1996 permet l'organisation de débats publics sur les grands projets, pendant la phase de leur élaboration. Une Commission Nationale du Débat Public est créée

41 Jacques LOLIVE, « La montée en généralité pour sortir du NIMBY », in *Politix*, 1997, vol. 10, n°39, p.110

42 Danny TROM, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicatrice », in *Revue française de sciences politiques*, 1999, vol. 49, n°1, p.36

nouvelle voyageurs à grande vitesse ne paraît pas pouvoir résoudre le problème primordial de notre région, celui du transport de marchandises : il engage en outre des travaux gigantesques et onéreux, au détriment des transports régionaux et locaux et d'un aménagement harmonieux du territoire. » Les nouveaux arguments sont désormais là : pas de justification suffisante en terme de trafic, oubli des échanges frets transalpins, coût, aménagement du territoire. Les nuisances passent de l'explicite au sous-entendu (à travers les travaux gigantesques). En novembre 1994, une exposition est organisée par la FNAUT à Chambéry, consacrée au « ferroutage⁴³ » dans les Alpes.

2.2.3 1995: une année charnière pour les premières études fret et l'abandon de la gare en rase campagne

Le 28 juin 1994, Edouard Balladur lance les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) pour la partie française Lyon-Montmélian, le fuseau Nord-Isère ayant été retenu. La SNCF qui va alors à la rencontre des élus dans chaque commune se heurte parfois à quelques contestataires qui envahissent les conseils. Mais l'opposition n'est plus aussi vive que durant les années précédentes. Les Etudes Préliminaires du Sillon alpin nord (Chambéry-Genève) sont aussi lancées. Enfin, une réflexion sur l'autoroute ferroviaire est demandée par le Premier Ministre. En avril 1995, Bernard Bosson, Ministre des Transports lance les études d'APS pour le tronçon Montmélian-St-Jean-de-Maurienne. Mais il demande aussi à ce que débute les Etudes Préliminaires pour une ligne à gabarit fret entre Ambérieu et St-Jean-de-Maurienne⁴⁴. Ainsi de l'automne 1992, avec la remise du rapport sur les Etudes Préliminaires Lyon-Montmélian et le lancement des premières études Combe de Savoie-Vallée de la Maurienne, au printemps 1995, le projet Lyon-Turin s'est progressivement étendu des seuls voyageurs à la problématique fret. Cependant, si une mise en cohérence est alors demandée entre les différents projets (Lyon-Turin voyageurs et fret, ainsi que Sillon alpin), le projet fret a près de trois ans de retard sur le projet voyageurs. Une conséquence directe de ces décisions est la sortie de la contestation d'un certain nombre d'associations qui ne sont désormais plus concernées par le fuseau retenu, ou qui ont obtenu satisfaction sur des mesures de protection phonique ou visuelle. L'Observatoire TGV se met aussi en sommeil. Gilles François, Maire de St-Savin qui en assure la Présidence après Alain Rossot, s'en serait servi pour obtenir dans les discussions avec la SNCF des aménagements pour sa commune.

La préoccupation des marchandises n'est pas le seul changement de taille dans ce projet alors. Louis Besson, soutenu par l'ensemble de la classe politique savoyarde (de la droite à la gauche sans exception) profite de la crise politique en Isère (Alain Carignon est mis en examen le 25 juillet

43 L'expression fait son apparition dans le débat à cette époque.

44 Ambérieu est alors choisie comme plateforme logistique ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

1994) pour demander l'ouverture d'études pour un passage du TGV en gare de Chambéry. L'arrivée de Michel Destot, socialiste comme le Maire de Chambéry, à la Mairie de Grenoble en 1995 facilite ce coup politique. Le « vieux » Louis Besson joue de pressions sur le « jeune » Michel Destot, qui accepte en contre-partie un aménagement ferroviaire entre St-André-le-Gaz et le Grand Lemps sur la ligne Lyon-Grenoble, permettant de réduire de 10 minutes le temps de parcours entre les deux villes. Dans sa démarche Louis Besson est soutenu par un certain nombre d'associations de la Combe de Savoie qui veulent regrouper les nuisances le long de l'autoroute A43 et dénoncent la gare en rase-campagne. Pascal Loury, de St-Baldoph environnement confirme que Louis Besson est alors devenu un « allié ». Les associations poursuivent encore leur effort de réflexion. En Combe de Savoie, elles s'orientent vers des contre-propositions. Une période de lobbying s'amorce. L'été 1995, Pascal Loury et quelques collègues militants rencontrent ainsi Bernard Pons et Anne-Marie-Idrac, respectivement Ministre de l'Aménagement du Territoire et Secrétaire d'Etat aux Transports, et leur remettent une pétition de plus de 10 000 signatures d'habitants de l'agglomération sud-chambérienne. Mais ce n'est pas tout :

On avait fait une pétition qui a rassemblé 10-12 000 signatures.[...] On avait fait un document A4, comme ça, qui était coupé en deux, et qui montrait ce qui était proposé et ce que nous on proposait et qui était le bon sens, partagé à la SNCF, puisque même à l'époque on commençait à avoir des gens, là, qui même à la SNCF étaient d'accord et qui disait bah voilà, l'autoroute ferroviaire elle fait ça [schéma à l'appui sous le massif de Chartreuse] et la voie voyageurs elle fait ça : elle traverse Chambéry, elle prend la voie actuelle et puis elles se regroupent sous Belledonne.

La SNCF se met alors à examiner différentes variantes pour ce qui est appelé la « fenêtre de Chambéry ». Il s'avère que le dossier technico-économique est satisfaisant : l'équilibre du tracé n'est pas rompu, Chambéry se positionne comme gare internationale, la desserte du Sillon alpin nord est favorisée. En 1996-1997, ce fuseau est soumis à la consultation, il est définitivement retenu par une décision ministérielle le 18 septembre 1998. Mais n'avançons pas trop vite ! La SNCF ne travaille pas uniquement à des modifications de contenu (abandon de la gare intermédiaire à Montmélian et ouverture d'une perspective fret pour cette infrastructure). Afin de se rapprocher des problématiques locales et améliorer son dialogue avec les associations et les élus riverains, elles s'organisent à travers des divisions territoriales. Trois de ces structures, regroupant 5 à 6 personnes, concernent le projet Lyon Turin. L'une couvre le territoire de l'agglomération lyonnaise jusqu'à la Chartreuse, la deuxième s'occupe de la Combe de Savoie et du Sillon alpin nord, la dernière est basée à St-Jean-de-Maurienne. Michel Darrand en charge de la structure à la Tour-du-Pin depuis 1996 (structure SNCF puis RFF) explique que ça a permis d'assurer l'ensemble des études et consultations voulues

par la circulaire Bianco de 1994 au tournant des années 2000⁴⁵.

2.2.4 Des élus écologistes régionaux à la manœuvre

Un dernier élément a son importance dans cette période. Au Conseil Régional Rhône-Alpes, particulièrement actif dans la promotion de la Transalpine Lyon-Turin, siègent trois groupes d'élus écologistes (Verts, Génération Ecologie et Mouvement Ecologiste Indépendant) depuis 1992. Dans un contexte politique assez particulier⁴⁶, Charles Millon, Président de Région, possède une majorité à géométrie variable. Afin de s'assurer du soutien ponctuel des élus écologistes, il a proposé à l'un d'entre-eux, Eric Gilbert, d'occuper le poste de Président de la Commission Aménagement du Territoire et Transports. Jouant de cette carte, les élus écologistes, systématiquement, dès le début du mandat, appuient la nécessité d'un projet fret. En 1994, Alain Cabanes s'explique dans le journal *Le Progrès* : « *Notre groupe soutient ardemment et depuis longtemps l'idée d'utiliser l'opportunité offerte par la réalisation d'une infrastructure TGV Lyon-Turin pour intégrer les transports de marchandises.* » Et de se féliciter : « *Cette préoccupation commence à être prise en compte dans la définition du projet.* » Plus précisément, les élus refusent alors une ligne fret qui passerait le long des lacs du Bourget et d'Aiguebelette avant d'entrer dans Chambéry. Le 31 mars 1995, s'exprimant en Assemblée plénière, Alain Cabanes ajoute que « *l'enjeu des transports de marchandises est bien plus important que l'enjeu des déplacements de voyageurs.* » L'année suivante, les élus écologistes, sous la houlette de Nicole Guilhaudin et Thierry Lehnebach, mettent la pression sur Charles Millon et dénoncent un projet pour les voyages d'affaires et les stations de ski, l'obsession de la technique TGV et les coûts excessifs de celle-ci. Ils privilégient la technique pendulaire⁴⁷. La plupart des amendements déposés par les élus écologistes est adoptée. Le Conseil Régional porte désormais assez significativement l'enjeu fret, tandis que l'ensemble des promoteurs du projet mettent toujours très en avant le TGV. La période 1997-1999 sera charnière pour infléchir définitivement le projet Lyon-Turin et surtout marquer une première victoire des contestataires en donnant à la Transalpine ferroviaire Lyon-Turin une justification davantage environnementale. Deux événements vont participer de cette évolution.

45 Les structures laisseront place alors aux divisions territoriales de RFF pour assurer sensiblement les mêmes missions.

46 Le groupe RPR-UDF ne dispose en effet que d'une majorité relative. Plutôt que de constituer une « super » coalition, l'exécutif en place préfère s'appuyer sur des coalitions changeantes, ou coalitions d'intérêts (en fonction de tel ou tel projet défendu, au risque de ne pas trouver de majorité).

47 Vitesse moins élevée, mais possibilité d'utiliser les lignes du réseau existant.

3 Le tournant des années 1997-1999

Sur de très nombreux plans, la période 1997-1999 est charnière quant aux évolutions du projet ferroviaire Lyon-Turin. Elle signe définitivement la prise en compte politique de la dimension fret – mouvement déjà timidement amorcé – et inaugure une vraie réflexion sur les connexions avec le réseau régional. Deux exemples permettent de saisir les changements en cours en cette période : une expertise indépendante voulue par les associations et les élus écologistes et l'incendie mortel du tunnel du Mont-Blanc. Plus largement, la contestation riveraine s'estompe progressivement, les experts associatifs prennent le dessus.

3.1 L'expertise indépendante de 1997

3.1.1 Une expertise diversement interprétée

Le 30 septembre 1997 est rendu le rapport de la contre-expertise indépendante financée par le Conseil Régional Rhône-Alpes. Le fait même qu'une contre-expertise ait pu être réalisée est essentiel. Elle démontre l'impact progressif qu'ont eu les associations et les élus écologistes sur ce projet. Un tel document est réclamé depuis plusieurs mois par les associations membres de la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie, qui mettent en avant des carences graves du projet : la place de la SNCF, « juge et partie », les prévisions de trafic qui semblent surestimées, le gaspillage de l'espace et des infrastructures existantes, l'absence de réflexion globale, l'opposition de nombreuses communes, le flou du financement, etc. Incontestablement, la contre-expertise permet de mieux évaluer les perspectives de trafics ainsi que le coût du projet, de développer les analyses sur des itinéraires alternatifs, en somme de réétudier le projet dans certains de ses fondements. Faite par le cabinet Reverdy – dont l'indépendance semble relative⁴⁸ – cette expertise « établit clairement que Lyon-Turin pour les voyageurs c'est bidon et que Lyon-Turin pour le fret c'est pas bidon⁴⁹ ! » Tel est l'avis des militants associatifs et politiques critiques face au Lyon-Turin.

Du côté de la SNCF, l'appréciation est plus mesurée. Michel Darrand trouve que ce rapport confirme plutôt les chiffres déjà annoncés. S'agissant des coûts, le réajustement touche l'ensemble des propositions et contre-propositions. Il demeure que l'approche des contestataires restent différente de celle des promoteurs :

En fait eux contestaient les angles d'attaque, c'est toujours pareil eux c'était toujours le

48 Pascal Loury sous-entend les liens étroits que ce cabinet pouvait entretenir avec la SNCF.

49 Gérard Leras

fondement du projet hein, « y a-t-il vraiment un intérêt ? » On parle du développement des échanges entre les pays, « est-ce que réellement c'est quelque chose qui est crédible ou pas ? » [...] Leur deuxième axe d'attaque, c'était de dire, « dans vos analyses comparatives, vous faites peser toujours plus de coût sur les solutions que vous ne voulez pas pour faire accepter celles que pensez être les meilleures. Donc on veut une analyse technique et coût. » [...] Bon y'a eu expertise, y'a eu un léger réajustement, à la marge et de toute façon le réajustement il a été équivalent sur l'ensemble des solutions étudiées.

Cela étant, la contre-expertise montre que les prévisions de trafics voyageurs de la SNCF sont multiples et contradictoires, donc peu fiables. Inversement, les prévisions de trafics marchandises sont tout aussi nombreuses, mais beaucoup plus crédibles. En outre, la contre-expertise affirme que l'argument qui consiste à réduire le trafic des camions dans les Alpes est en soi suffisant. Les seuls trafics voyageurs deviennent insuffisants pour justifier le Lyon-Turin. D'ailleurs à terme moins de 10 % des trains empruntant le tunnel de base devraient être des trains voyageurs. Dès lors, à partir de 1997, la rationalité socio-économique du projet ferroviaire Lyon-Turin bascule vers sa composante fret. Politiquement, ce n'est pourtant toujours pas le discours porté.

3.1.2 Un double impact : faible sur le contenu du projet, fort sur les acteurs locaux

L'impact de cette contre-expertise est double. Il porte d'une part sur le contenu même du projet et d'autre part sur l'influence qu'il a pu avoir sur les acteurs. Tout d'abord, outre les trafics, la contre-expertise insiste sur le coût, extrêmement élevé, d'une telle infrastructure. En 1997, ces coûts s'élèvent déjà à près de 100 milliards de Francs, soit 15 milliards d'Euros. Par conséquent, il s'agirait d'étudier attentivement les possibilités d'utilisation des voies existantes, notamment entre Lyon, ou Ambérieu, et St-André-le-Gaz, plutôt que de créer une ligne nouvelle pour le fret. En fait, ces précisions permettent de combler quelques lacunes des dossiers du maître d'ouvrage. Ensuite, et enfin, cette contre-expertise est un geste significatif dans la prise en compte des associations et des positions écologistes. S'il a fallu que les élus écologistes conditionnent leur vote au budget régional pour que cette expertise indépendante soit réalisée, les associations sont conviées à la rédaction du cahier des charges. Oscar Cablon reste très satisfait de la procédure :

Vraiment, c'est nous qui avons établi le cahier des charges et ça été fait par les experts de façon très intelligente. Nous, on a posé des questions, on les leur a données : il y avait 4 pages, une trentaine de points. Ils ont lu attentivement et ils nous ont reconvoqués plusieurs jours après à la Région Rhône-Alpes parce qu'ils avaient explicité chaque question. Ils les avaient poussées dans les détails pour être sûr qu'ils avaient bien compris les questions. Et on les a validées... Donc c'était intéressant comme travail. [...] Millon voulait pas qu'on puisse le taxer d'acoquinement...

En revanche, il pointe la « *guignolade monstrueuse* » qu'est la restitution du document. Les services de la Préfecture de l'Isère refusent d'éditer le rapport. Ce dernier ne peut qu'être consulté sur place. Lors d'une réunion à la Préfecture, le Député Michel Bouvard, dans un élan théâtral certain, implore, quasiment à genou, que l'expertise soit imprimée. 1 000 exemplaires ne tardent pas à être diffusés !

La complémentarité entre les associations et les groupes politiques apparaît ici intéressante. Travaillant en étroite collaboration sur ce projet, les attentes des uns se sont trouvées comblées par la mise en place d'un rapport de force politique par les autres. Ce dernier n'a malgré tout pas permis d'aller au-delà de cette contre-expertise. Eric Gilbert, alors Président de la Commission Aménagement du Territoire au Conseil Régional, remarque qu'obtenir cela a déjà été « *un long combat.* » Ceci dit, l'obtention de cette expertise indépendante n'est pas inutile pour les contestataires, puisqu'elle marque une évolution supplémentaire du projet vers le fret et de façon concomitante un début de réflexion de la part d'élus non-écologistes sur les nécessités d'un engagement marqué vers le report modal. Plusieurs acteurs rencontrés soulignent que c'est à cette époque que certains élus, en particulier au PS, au PC, ou à l'UDF, à titre individuel, modifient leur discours. Bertrand Sauchon, chargé de mission Lyon-Turin auprès de Jean-Jacques Queyranne, Président de la Région Rhône-Alpes, témoigne de cette évolution : « *Il y a forcément un peu de calcul. Mais il y a aussi une prise de conscience. C'est des gens qui réfléchissent, donc qui ont conscience qu'il faut peut-être faire infléchir un peu les choses.* »

3.2 L'incendie du tunnel du Mont-Blanc de 1999

Avec l'incendie sous le tunnel du Mont-Blanc en 1999 et ses 39 victimes, plus personne ne peut ignorer les conséquences – terribles – du transport routier de marchandises à travers les Alpes. Outre la pollution, dénoncée depuis de longues années par les militants écologistes et les riverains, les risques d'accidents font peser une menace encore plus directe comme nous le confirme Gérard Leras : « *il y a eu un événement considérable, pour Rhône-Alpes, et plus largement, qui est extrêmement important aujourd'hui, c'est l'accident du tunnel du Mont-Blanc ; où concrètement les gens ont pris conscience de deux choses : la dangerosité pour les personnes du système de transport routier à travers les Alpes et en particulier dans les tunnels, mais aussi la vulnérabilité au niveau pratique de fonctionnement, d'encombrement de voiries.* » Et il prend alors un exemple personnel : « *l'accident du Mont-Blanc a été très important dans la tête de quelqu'un comme Eric Fournier, qui était Vice-Président au Transports dans la mandature précédente [celle d'Anne-Marie*

Comparini] et qui est élu de Chamonix... » Lors d'une rencontre avec les Coprésidents de la CADS Eric Fournier leur explique même le peu d'intérêt qu'il voit à une liaison destinée prioritairement aux voyageurs.

« Je pense que l'accident du Mont-Blanc a eu une importance considérable dans l'évolution des mentalités. » poursuit Bertrand Sauchon. En effet, les catastrophes ont souvent revêtu un rôle non négligeable dans la prise de conscience par les acteurs publics, et aussi l'ensemble des citoyens, d'un problème. Quelques exemples suffisent. Incendie de la raffinerie de Feyzin en 1966, marées noires suite aux naufrages de pétroliers (Amoco Cadiz en 1978 et Erika en 1999), explosion du quatrième réacteur de la centrale nucléaire de Tchernobyl en Ukraine en 1986, tempête de 1999, explosion d'une cuve de l'usine chimique AZF à Toulouse en 2001, canicule de l'été 2003 sont ainsi quelques unes des catastrophes les plus marquantes en France. Elles ont pointé à chaque fois des risques comme la technologie nucléaire, les produits chimiques, le pétrole ou le dérèglement climatique. Pour l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, c'est l'insoutenable croissance du trafic routier à travers les Alpes qui a été dramatiquement démontrée. Jean-Pierre Loscer, de l'ADUT⁵⁰, mais aussi professionnel des questions de transport⁵¹, fait remarquer qu'« en 48 heures chrono, ah mais alors chrono !, tous les élus ont dit « les marchandises sur le Lyon-Turin » ! ». Florence Baron, Présidente de l'association Vivre à Chapareillan en Combe de Savoie, mais alors élue régionale verte, se souvient « d'une réunion où c'était le cœur unanime « ferroutage », « fret ferroviaire » ! Enfin ils ne pensaient tous tous tous qu'à ça. Ca a quand même fait évoluer les choses et fait réfléchir. » La conséquence directe de cet accident est que le projet Lyon-Turin se trouve dorénavant médiatiquement renforcé et que des mesures restrictives sont prises à l'encontre des camions.

50 Association Dauphinoise des Usagers du Train, membre de la FNAUT

51 Il est chargé d'études au CERTU, le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (chargé de conduire des études pour le compte de l'État, ainsi qu'au bénéfice des collectivités locales et établissements publics)

4 Deux projets pour une contestation de moins en moins visible

4.1 Les réussites, les échecs et les transformations de la contestation riveraine

4.1.1 Vers un discours écologiste nuancé

Progressivement une montée en généralité dans l'argumentation des contestataires s'observe. Les associations du Nord-Isère et de la Combe de Savoie portent une réflexion que l'on peut qualifier d'écologiste. Les enjeux locaux ou environnementaux ne sont plus les seuls mis en avant. La réflexion se fait de plus en plus globale et la politique des transports est au centre. La nécessité de réduire la part des camions dans les trafics transalpins apparaît clairement. L'impact du discours sur le réchauffement climatique est de plus en plus fort. D'autre part, les militants associatifs ont de nombreux échanges avec les partis écologistes, en particulier les Verts (certains sont eux-mêmes membres de ce parti écologiste⁵²). Pascale Loury, pourtant militant socialiste, travaille beaucoup avec les élus écologistes. « *A l'époque, quelque part, ça nous donnait, à des associations comme ça, une dimension autre que celle du riverain qui ne veut pas du TGV dans son jardin. Et en même temps ça donnait l'étiquette de l'écolo-emmerdeur ! Parce que y'a 15 ans, c'était l'écolo-emmerdeur !* »

Les contestataires continuent d'échanger avec la FNAUT ou la FRAPNA, pourtant toujours très favorables au projet. L'information circule entre les collectifs. Ce travail commun entre des associations à l'origine riveraines et hostiles aux tracés proposés et des associations d'envergure régionale ou nationale reste possible car l'opposition au principe du Lyon-Turin n'a jamais véritablement existé. Le nom de certaines associations est révélateur : « Vigilance », « Vivre à... », « ...environnement ». Aucune association, à notre connaissance n'a porté de nom comme « Non au TGV ». De même, les élus s'étaient réunis dans un « observatoire ». En bref, et en dehors de personnes résolument sceptiques, comme Oscar Cablon, le ton utilisé est plutôt nuancé. Il y a certes de l'exercice rhétorique quand ces militants demandent « démontrez-nous l'utilité du Lyon-Turin », mais l'on perçoit parfaitement qu'ils ne se laisseront pas convaincre facilement... La montée en généralité du discours a autant permis cette expression nuancée, que la position non-définitive à la base a contribué à cet élargissement de la réflexion.

52 Comme Florence Baron ou Jean-Pierre Loscer, qui est même aujourd'hui secrétaire de la Commission Transports de ce parti.

4.1.2 La demande d'un débat public

Le vote de la loi Barnier en 1995 et la création d'une Commission Nationale du Débat Public pour les grands projets d'infrastructure incite les acteurs associatifs à demander un débat public sur le projet Lyon-Turin à partir de 1996. Il s'agirait selon eux de mettre à plat les tenants et les aboutissants du projet et d'entrer enfin dans un véritable échange avec l'Etat et la SNCF dans un premier temps, puis RFF dans un second temps⁵³. Via leur réseau ces militants remontent jusqu'à Dominique Voynet, alors Ministre de l'Environnement du gouvernement Jospin. Celle-ci approuve et écrit à Jean-Claude Gayssot, Ministre des Transports. Mais ce dernier refuse finalement en 2001, assez probablement parce que Lionel Jospin ne le souhaitait pas – lui-même influencé par Louis Besson, lequel préférait que le projet avance sans ce débat qui pouvait présenter un risque de remise en cause. L'argument sera la non-obligation juridique de faire ce débat public, le projet Lyon-Turin étant antérieur au décret de la loi Barnier. Les associations ne cessent pourtant depuis de réclamer ce débat, rejointes par un certain nombre d'autres acteurs. Bertrand Sauchon, du Conseil Régional regrette « *qu'il n'y ait pas eu un débat public sur Lyon-Turin. Je ne sais pas si ça aurait fait avancer les choses, mais ça aurait eu un intérêt pour les élus locaux, pour les riverains [...] je pense qu'il manque dans ce projet un support populaire un peu plus fort.* » A ce jour tous les interlocuteurs associatifs déplorent cela, tout comme de nombreux acteurs politiques. L'expérience des débats sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône ou sur les déplacements en Vallée du Rhône et dans l'Arc Languedocien amplifie cette déception.

4.1.3 « On ne peut pas dire non à du ferroviaire comme on dit non à une autoroute ! » : les experts remplacent les riverains

A défaut d'un grand débat, ces associatifs avertis entrent progressivement dans une discussion technique, parfois très pointue avec la SNCF ou RFF. Ils organisent ainsi le 13 mai 2000 une table-ronde à Brégnier-Cordon autour du thème « La route et le rail sont-ils complémentaires ou faut-il les opposer ? » RFF, la SCNF, des transporteurs routiers, des entreprises et des associations y participent. L'impact reste moins fort que les manifestations antérieures. En fait, le projet tardant à se réaliser concrètement, les associations se vident de leurs membres et plus encore de leurs militants actifs. « *Le temps passant les gens voient que rien ne se fait. Alors c'est démobilisateur. Mais le dossier est toujours prêt*⁵⁴. » Les riverains font place aux experts. Ceux-ci ne viennent cependant pas de nulle part. Aujourd'hui, beaucoup de militants engagés dans la

53 RFF apparaît en 1997 après la scission d'avec la SNCF. RFF est désormais, à travers la structure franco-italienne Lyon-Turin Ferroviaire à partir de 2001 pour le tunnel de base, maître d'ouvrage.

54 Gustave Faberger

contestation du Lyon-Turin sont des anciens détracteurs des autoroutes. Par leur activisme passé, ils ont déjà acquis une certaine maîtrise de la problématique des transports inter-urbains. Cela facilite leur « reconversion militante » du routier au ferroviaire à l'image d'Oscar Cablon ou de Jean-Pierre Loscer qui appartenaient au collectif contre l'A48 ou d'André May – qui va prendre une importance certaine dans la contestation associative⁵⁵ – qui s'était investi quelques années auparavant à la « Coordination Jura-Alpes-Méditerranée » (COJAM), pour se battre contre l'A48 et l'A51.

Cependant « *on ne peut pas dire non à du ferroviaire comme on dit non à une autoroute ! Dans l'objet. On sait tous que [...] l'interprétation médiatique et grand public du non au ferroviaire est aujourd'hui une aberration, une erreur de communication ! C'est à dire que à partir du moment où on s'oppose à du ferroviaire, on est pris pour des anti-écologistes.* » analyse Jean-Pierre Loscer en fin connaisseur de ces sujets⁵⁶. Le discours porte alors sur les caractéristiques socio-techniques du projet : coût (« *on montre que économiquement c'est pas tenable – c'est hors de prix – 15 milliards d'Euros.* »), tracés (« *il n'y a jamais eu de véritables recherches de tracé. C'était que des coups de feutres.* »), technique (pendulaire, utilisation des lignes existantes, ...), etc. La volonté de rester très mesuré, position de Jean-Pierre Loscer, s'oppose au volontarisme plus marqué d'Oscar Cablon. Celui-ci souhaiterait joindre les deux combats dans une seule dénonciation des nuisances dues aux grandes infrastructures et des inconsistances de la politique des transports. En 1996 ou 1997, l'évènement reste imprécis pour les acteurs, une manifestation contre les projets autoroutiers se déroule à Chambéry. Oscar Cablon, qui a pris contact avec les Italiens du Val de Susse opposés au projet Lyon-Turin et les a fait venir en nombre (une cinquantaine de cars), veut faire de cet évènement une marque de la contestation au Lyon-Turin. Jean-Pierre Loscer, appuyé par des militants cégétistes, contient son collègue de la CADS et l'empêche, ainsi que les Italiens, de prendre la parole. Pas question pour lui de mêler les combats, qui nécessitent des stratégies bien différentes. Oscar Cablon « n'en revient toujours pas » aujourd'hui que les « syndicalistes » l'en aient empêché. De fait, il garde encore une méfiance envers eux, sans voir que la contre-offensive venait de son propre camp ! Ces petites divergences stratégiques sont d'autant plus notables que les acteurs impliqués sont moins nombreux. La dynamique de masse – aussi relative soit-elle – qui a pu marcher au début ne peut plus fonctionner. Les responsables associatifs sont contraints d'opérer à une échelle différente : celle du lobbying. « *C'est un peu cette stratégie de ne pas chercher la bagarre pour la bagarre, parce que quand on va à la bagarre il faut être fort.* »

55 Cf Chapitre 2, 2.1

56 Au CERTU il travaille essentiellement sur les projets autoroutiers.

Dans sa première lettre d'information, en novembre 1999, la CADS se dit « *désireuse d'assurer une communication régulière et d'entretenir le dialogue avec le Ministère des Transports, RFF et les organismes concernés par le projet.* » Elle entend présenter son projet alternatif et se faire la porte-parole des contestataires au projet actuel auprès des Ministres des Transports et de l'Environnement. L'accent est mis sur la modernisation des lignes existantes, sur la réouverture de la ligne de Bièvre pour le passage de trains pendulaires vers Turin en empruntant après Grenoble le Sillon alpin, abandon du tracé LGV entre Satolas (aujourd'hui aéroport St-Exupéry) et Chambéry, mais percement d'un tunnel de base pour évacuer les marchandises, à condition que la population italienne soit d'accord. La CADS insiste ensuite sur une politique de report modal ambitieuse menée à l'échelon européen. Elle suggère enfin de percer un tunnel sous le col de Montgenèvre dans les Hautes-Alpes pour ne pas faire remonter les marchandises venant du sud jusqu'à Lyon. Voilà quelques uns des éléments que la Coordination entend apporter au débat. Elle aura à nouveau l'occasion de s'exprimer quelques mois plus tard.

4.2 Etudes préliminaires contre validation de l'APS : fret et voyageurs à deux niveaux d'avancement différents

4.2.1 La consultation de l'été 2000

A l'été 2000 se tient une consultation, tant pour les Etudes Préliminaires de la ligne fret que pour les études d'APS de la LGV. Cette consultation vise à nouveau à faire se rencontrer l'ensemble des acteurs : élus locaux ou régionaux, techniciens de la SNCF et du RFF, associations, simples citoyens, afin de rappeler les priorités du projet, présenter les tracés et recueillir des avis. Le tracé de la LGV, depuis septembre 1998, est désormais à peu près fixé, seules quelques études complémentaires ont été faites : longer l'A43 (Lyon-Chambéry) pour arriver à Chambéry (regrouper les nuisances sur le même axe) par un nouveau tunnel sous l'Epine, puis repartir vers le Sillon alpin, passer sous Belledonne avant de s'engager dans la vallée de la Maurienne sur quelques kilomètres dans le canton de La Chambre pour rejoindre le tunnel de base à St-Jean-de-Maurienne. Le tracé de la ligne fret n'est lui pas encore défini. Deux fuseaux sont en discussion pour relier Ambérieu, lieu où se situerait la plateforme de chargement (à la croisée de la ligne existante venant de Dijon et du futur contournement ferroviaire de l'est lyonnais), au Sillon alpin (les deux lignes fret et voyageurs se rejoindraient alors). Les deux possibilités sont les suivantes : un tunnel sous les Bauges pour rejoindre la ligne actuelle Dijon-Ambérieu-Modane-Turin (dite « ligne historique ») ou un tunnel sous la Chartreuse (option Ouest-Bugey). Dans tous les cas, les lignes fret et voyageurs sont dissociées jusqu'au Sillon alpin, du fait de la nécessité de desservir Chambéry pour la LGV et de la

difficulté à faire circuler sur la même ligne trains voyageurs et trains de marchandises. Car de Satolas (aéroport-gare TGV) au Sillon alpin, le trafic escompté pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises ne semble pas permettre cette mixité : le différentiel de vitesse entre les TGV et les trains de fret viendrait trop nuire au service voyageurs. De plus les contraintes techniques inhérentes aux caractéristiques des lignes fret (pentes plus faibles que pour les LGV) ne permettent pas d'emprunter les mêmes itinéraires. Enfin, la circulation de matières dangereuses évite l'agglomération de Chambéry. Au final cette consultation déçoit les contestataires qui n'y voient qu'un simulacre de démocratie, comme le résume Philippe Loury, lequel participe à certaines rencontres : « *La consultation, elle était bidon ! Elle était faite pour entériner les décisions qui étaient prises, enfin pour entériner, pour justifier ! C'était plus pour donner une assise aux changements, qu'un changement de cap complet. [...] Ca marquait et ça donnait des arguments pour dire "tout le monde est d'accord".* » Il n'empêche que les associations donnent largement leur avis. La CADS répond ainsi méthodiquement au dossier de consultation. Dans le deuxième numéro de sa lettre d'information « Liaison ferroviaire transalpine, le projet alternatif » et en collaboration avec l'Observatoire TGV (qui n'a plus alors d'existence tangible), la COJAM et la FRAPNA, la Coordination résume ses arguments. Elle parle en premier lieu elle aussi d'un « *semblant de concertation* » et exige un délai supplémentaire pour répondre. De même elle reproche la non-prise en compte des arguments de l'expertise indépendante. Enfin, elle joue la carte de la surprise en annonçant un « dossier caché de RFF » de décembre 1997, dont les conclusions apparaissent selon les membres de la Coordination, « accablantes ». Il en publie quelques extraits dont celui-ci : « *il est peut-être plus efficace d'améliorer le réseau existant, voire de le compléter, que de se lancer dans un projet pharaonique dont le principal obstacle est son montant global qui effraie tout décideur raisonnable.* » La technique est classique de dénoncer « *cette volonté de cacher une partie de la vérité* », elle avait déjà été utilisée en 1989-1990 lors des fuites sur les premiers projets de tracé. Malgré tout, le scoop reste sans suite.

4.2.2 LGV/fret : un projet complexe en attente de concrétisation

La consultation achevée, un rapport est remis par le Préfet au Ministre Jean-Claude Gayssot, qui en mars 2002 valide les études d'APS jusqu'à l'entrée du tunnel de base pour la LGV. Les procédures préalables à l'enquête publique peuvent débuter, elles sont toujours en cours. La décision de réaliser le Lyon-Turin paraît être désormais entre les mains des financeurs, c'est à dire des Etats, de l'Union européenne et dans une moindre mesure des collectivités locales, notamment la Région Rhône-Alpes. A l'issue du sommet franco-italien de Turin du 29 janvier 2001, Jacques Chirac déclare même que « *cette décision est irréversible. Nous devons être imaginatifs et ambitieux sur le*

plan de financement. » Un accord bilatéral est signé. La réalisation du projet se précise alors. Courant 2001 est créée Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), la société chargée de mener les études complémentaires pour définir l'APS. En novembre, à Périgueux, les Ministres des Transports français et italiens demandent une ouverture à l'échéance 2012 du tunnel de base. LTF engage alors des travaux de reconnaissance de la partie franco-italienne du programme dès début 2002. Une première descenderie est percée à Modane⁵⁷. Cependant, pour l'itinéraire fret, les études préliminaires se poursuivent. Le choix des fuseaux s'élargit encore le 25 janvier 2001 avec une option Bas-Dauphiné (Nord-Isère). Il s'agit d'avoir une « *utilisation optimale des infrastructures existantes ferroviaires.* » A la fin de l'année, cette hypothèse est renforcée par le projet de contournement ferroviaire orientale de l'agglomération lyonnaise (Ambérieu-aéroport St-Exupéry-Vallée du Rhône) dont le débat public s'achève début 2002. Ce fuseau, dans l'une de ses hypothèses de tracé va conduire à la réapparition d'une contestation riveraine autour de Pont-de-Beauvoisin (limite Isère-Savoie)⁵⁸.

57 La galerie exploratoire de 7-8 mètres de diamètres approche à ce jour les 10 kilomètres de long. Depuis d'ailleurs deux autres galeries ont été percées, le tout pour une somme dépassant les 600 millions d'Euros.

58 Cf Chapitre 2, 1.1

Ainsi en 2002, si le projet est désormais politiquement justifié par le fret, le décalage est évident entre la LGV et le projet fret. Une première grande phase s'achève malgré tout : celle qui a conduit à progressivement définir le projet, sans pour autant avoir fait l'objet d'une véritable discussion dans un débat public. Comme le note Jean-Michel Fourniau dès 1997, le projet s'est complexifié ; d'une logique de tuyau, celui-ci s'inscrit désormais dans une logique de réseau. L'aménagement du sillon alpin se précise. Le raccordement avec le CFAL est de plus en plus probable, le shunt de Rives est au programme, etc. « *En intégrant un nombre croissant d'intérêts et d'enjeux distincts, le projet de « liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin » s'est complexifié mais a gagné, grâce au système de coordination mis en place, une consistance globale*⁵⁹. » L'abandon de la gare en rase-campagne et la primauté accordée aux enjeux de transports de marchandises complètent ce panorama. La mobilisation des acteurs a elle aussi fortement évolué. Porté par les grands élus, ce projet a d'abord été contesté par les élus riverains, qui petit à petit ont baissé la garde, obtenant la garantie d'aménagements pour certains, des dédommagements pour d'autres, l'abandon pur et simple du passage sur leurs communes pour d'autres encore. L'Etat, s'il en avait fait l'un de ses projets phares en 1991, ne se hâte pas de financer le Lyon-Turin. Il ne pousse donc pas la SNCF puis RFF à accélérer les études. Enfin, les militants associatifs, caractérisés d'abord par une mobilisation riveraine assez forte, sont de moins en moins nombreux, mais de plus en plus portés à critiquer le projet dans sa globalité et sur des aspects techniques. La contestation en Italie, si elle existe, n'a aucun écho en France en dehors des rares militants très investis et de quelques élus qui échangent avec leurs homologues italiens. La presse ne s'en fait jamais écho. S'amorce ainsi une seconde phase. Celle-ci voit le projet se préciser dans certains de ses aspects, notamment sur la ligne fret. Mais aucune contestation sérieuse sur le terrain, de nature à bloquer le projet, n'est observée. Le principal frein demeure l'engagement financiers des pouvoirs publics.

59 Valérie BERNAT, Jean-Michel FOURNIAU et Sandrine RUI, *Op. Cit.*, p.15

Chapitre 2

Les contestataires de 2002 à 2008 : un mouvement associatif hétérogène et faible, un vrai blocage administratif

De la validation des études APS de la LGV en mars 2002 à l'été 2008, deux évènements significatifs marquent le projet Lyon-Turin. Tout d'abord, c'est le choix en 2006 du tracé pour l'itinéraire fret de l'agglomération lyonnaise au sillon alpin par la variante Bas-Dauphiné, puis en décembre 2007 la Déclaration d'Utilité Publique pour le tunnel de base. Dans ses fondements, le projet ne change plus. Le débat porte essentiellement sur des choix de tracé dans des fuseaux bien établis. Cela n'empêche ni le retour d'une certaine forme d'opposition riveraine, ni la contestation globale du projet, avec une approche quasiment professionnelle de la part des contestataires comme la CADS. L'opposition très forte qui se manifeste en Italie, entre juin 2005 et décembre 2006, avec un écho assez important cette fois-ci en France, ne relance pas une contestation française importante. Tout au plus certains petits groupes « anarcho-décroissants » s'impliquent-ils dans quelques collectifs sans suite. L'opposition de loin la plus puissante est celle des ingénieurs des Ponts et Chaussées du Ministère de l'Équipement, ainsi que celle des fonctionnaires de Berçy qui jugent le projet irréaliste et trop coûteux. A elle seule, cette résistance freine les acteurs politiques locaux, unanimes ou presque à l'exclusion du Front National. Elle bloque l'avancée du projet pour ses promoteurs.

Nous privilégierons ici une approche acteur par acteur à la différence de l'approche chronologique adoptée dans notre premier chapitre.

1 Quelques oppositions riveraines subsistent

Avec l'examen de variantes pour le fret en amont du sillon alpin de nouveaux riverains sont potentiellement concernés par le Lyon-Turin. Autour de Pont-de-Beauvoisin c'est la « poussée de fièvre ». Les habitants refusent l'utilisation de la ligne existante Lyon-Chambéry. Cette mobilisation dure jusqu'en 2006 et la validation par le gouvernement d'un tracé plus au nord ne les concernant pas. Dans le canton de La Chambre, en Maurienne, quelques élus et associations contestent les nuisances à venir d'un tracé à ciel ouvert. Ces réactions, exclusivement locales, sans autre considération que de réduire l'impact du projet sur un territoire donné, révèle la persistance d'une opposition riveraine, mais de plus en plus faible.

1.1 Une poussée de fièvre en Nord-Isère : la mobilisation de l'APSAB

1.1.1 « Vous vous rendez-compte de ce que c'est ?! »

Daniel Serron, jeune retraité, et sa femme décident d'acheter une maison à Pont-de-Beauvoisin à l'automne 2000. Ils acquièrent une villa en contre-bas d'un grand virage de la ligne ferroviaire Lyon-Chambéry. Renseignements pris en Mairie, il s'avère qu'aucun projet (ligne électrique à haute-tension, station d'épuration ... ou ligne ferroviaire) ne devrait venir perturber davantage leur havre de repos. En mars 2002, le voisin de Daniel Serron vient pourtant le trouver, inquiet. La veille, en Conseil Municipal – il est l'un des adjoints au Maire de Pont-de-Beauvoisin – RFF est venu leur présenter un projet qui consisterait à recalibrer la ligne existante pour acheminer les convois de fret de la future Transalpine jusqu'au tunnel de Chartreuse. Patatra ! Afin de diminuer les risques d'un virage trop dangereux, un tronçon de quelques centaines de mètres viendrait couper cette courbe dans le jardin du couple Serron, poursuivrait dans le jardin contigu et traverserait même la maison mitoyenne de la fille de son voisin. RFF souhaitait que les membres du Conseil Municipal restent discrets. C'est un peu raté...

30 TER et presque 200 passages de fret (avec des trains d'une longueur comprise entre 750 et 1500 mètres) sont annoncés quotidiennement, entre 4 heures et minuit, 7 jours sur 7, soit un passage toutes les 6 minutes. « Vous vous rendez-compte de ce que c'est ?! » La réaction ne se fait pas attendre. Daniel Serron prend rendez-vous avec le Maire de Pont-de-Beauvoisin, George Yvrai, ainsi qu'avec le Maire de Pressins et Conseiller Général, Serge Revel. La rencontre a lieu le 22 avril. Les deux édiles locaux lui apportent leur soutien. Daniel Serron leur répond par courrier le jour-

même : « *Au cours de notre entretien, j'ai pu vous exposer mon inquiétude [...] En conséquence il me semble URGENT de revenir sur les projets précédents ou de faire étudier des tracés plus éloignés et probablement plus performants afin de protéger la vie et l'avenir de nos communes qui ont un caractère résidentiel et touristique plutôt qu'industriel. J'ai bien noté que vous partagiez ce point de vue et étiez prêt à engager rapidement une action afin de s'opposer à ce projet.* » Entre-temps, il s'était assuré de la véracité des faits rapportés auprès de Michel Darrand, l'ingénieur RFF de la Tour-du-Pin. Le 31 mai une réunion d'information est convoquée. Des courriers sont déposés dans les boîtes au lettre. « *On a mis les pieds dans le plat !* » Le projet est exposé devant près de 400 personnes aux Abrets. A la fin de la rencontre, Serge Revel exprime le souhait d'une nouvelle association pour lutter. Bien sûr, Daniel Serron en serait le Président. La première réunion de « mobilisation » vient d'avoir lieu, suivie le 12 juillet d'une réunion plus officielle à St André le Gaz durant laquelle Michel Darrand lui-même vient exposer les différents fuseaux¹ fret du Lyon-Turin : Bauges, Ouest-Bugey, et Bas-Dauphiné (celui qui concerne les habitants du secteur). Le 8 août les statuts de l'Association de Protection du Sillon St-André St-Béron (APSAB) sont déposés à la Sous-Préfecture de la Tour-du-Pin. Daniel Serron en est le Président ; un à deux représentants pour chaque commune concernée sont élus au bureau : Les Abrets, Domessin, Fitialieu, Le Pont-de-Beauvoisin, Pressins et St-André-le-Gaz. Pour le nom de l'association, la difficulté tient à l'absence d'identité particulière pour le territoire touché. Le choix est fait d'utiliser le terme ferroviaire et agricole de « sillon ». Rapidement les promesses d'adhésion affluent. Il y aura jusqu'à 280 familles membres de l'APSAB. Essentiellement celles qui seront directement impactées par le projet. Mais le fatalisme – « *caractéristique du monde rural* » nous dit le Président de l'APSAB – est de rigueur chez certains. Pourquoi se battre contre un projet aussi important, venant « *des grandes administrations parisiennes* » ? Le néo-rural Serron lui veut en découdre. Il a une « autre culture », avec ses études à « Sup de Co » et son passé urbain...

1.1.2 Des locaux de RFF à la Tour-du-Pin au Ministère des Transports : se mobiliser à tous les échelons

Le 2 octobre, première Assemblée Générale. Les élus locaux sont invités et viennent pour la plupart. La première étape est de convaincre tous ces petits élus de les épauler dans ce combat. Ce sera chose faite. Un collectif d'élus, à l'image de l'Observatoire TGV, est créé. La seconde étape consiste à prendre contact avec les associations existantes. L'APSAB rejoint donc la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie. Mais des divergences apparaissent d'emblée. Oscar Cablon reproche à l'APSAB son combat très local. S'il ne leur tient pas rigueur d'avoir réutilisé l'argumentation fouillée de la CADS, il pense qu'il y avait une erreur à refuser le tracé proposé par la voie existante :

J'ai été à des réunions de l'APSAB où j'ai dit « vous pouvez pas fonctionner comme ça de manière égoïste, parce que ça vous dérange dans votre petit confort quotidien... Si le projet est bon, et qu'on fait des aménagements suffisant, y compris des évitement de village, que le fret ferroviaire vous ne l'entendez pas vous ne le verrez pas, vous devriez accepter ça, parce que en le refusant vous permettez qu'une ligne nouvelle se crée ! »

En fait chacun renvoie la balle dans le camp de l'autre... Et Oscar Cablon de tomber le masque sur une certaine forme d'attitude NIMBY de sa part : ça ne le dérangerait pas dans l'absolu que le projet puisse passer sur la ligne existante. La coopération ne sera donc pas fructueuse. Cela ne signifie pas pour autant que les membres de l'APSAB, son Président en tête, renoncent.

Un argumentaire généraliste, qui se veut le plus complet possible, est développé. Le contact avec la CADS a sans doute permis cela. Un site internet est créé⁶⁰. Il est écrit que la multiplication des sillons fret réduira le nombre de TER, que les nuisances deviendront insupportables tant pour les riverains que pour la faune, que la réhabilitation de la ligne fera peser des menaces sur l'approvisionnement en eau potable, que le tourisme vert sera durement touché, que beaucoup de camions seront attirés dans ce secteur pour franchir ensuite les Alpes. En conclusion, « *ce tracé est du bricolage inacceptable pour les populations concernées car il va à l'encontre de leur intérêt et de celui de toute la région Nord-Isère et de la Savoie*⁶¹ ! »

Dès le 24 octobre 2002, le Président de l'APSAB écrit à Dominique Bussereau, Ministre des Transports. Son courrier est envoyé en copie à l'ensemble des Maires concernés, à Dominique Dord, Député, au Président du Syndicat mixte en charge du SCOT⁶² Nord-Isère, etc. Le 6 janvier 2003, sans réponse, Daniel Serron relance le Ministre, il envoie aussi un courrier au Premier Ministre. Pour lui, « *le rôle d'une association, c'est de pousser tous les acteurs du projet à donner des informations par écrit.* » La rencontre a lieu finalement en décembre 2003, après de multiples relances et un relais du député Alain Moyne-Bressand. Le Ministre se montre compréhensif et annonce une nouvelle consultation. Daniel Serron se rend aussi à de multiples reprises à la Tour-du-Pin, dans les locaux de RFF. Les premiers échanges avec Michel Darrand sont plutôt froids. « *C'était très dur, très très dur. Maintenant on a de bonnes relations, apaisées, mais c'était très dur. On a quand même montré les dents, on a fait déplacer son patron, non, on a montré les dents !* » L'intéressé nuance un peu : « *oh les premiers contacts c'est toujours un contact de [reniflement], on évalue quoi, chacun va un peu peser qui il a en face, quelles sont les forces en présence et la façon*

60 <http://ferroustage.chez-alice.fr/>

61 Dernière consultation du site : 5 juin 2008

62 Schéma de COhérence Territoriale

dont les choses peuvent se passer. Non, on n'a pas eu de relations musclées, non ce n'est pas le cas. » La récurrence des échanges entre les deux hommes permet progressivement une relation plus apaisée. En fait, les locaux de la division territoriale de RFF en Nord-Isère et Avant-Pays savoyard sont ouverts à quiconque souhaite s'informer sur le tracé. Et les riverains viennent, nombreux. « Depuis 2001, bon je ne sais pas à combien on est, mais bon pfff, ce qui est certain c'est que la quasi-totalité des gens qui sont dans un rayon de 200 mètres du tracé potentiel, ils sont passés un jour par là. On doit en être à peu près à 1 500 visites. Bon, puis des gens qui reviennent. » se félicite le responsable local de RFF.

1.1.3 Une consultation et des manifestations pour la fin d'une mobilisation

Le dialogue se poursuit. Une première consultation se tient à l'automne 2003, sous l'égide du Préfet de Région. Elle porte sur les 3 grandes options : Bauges, Ouest-Bugey et Bas-Dauphiné, avec des présentations assez précises des impacts de la ligne sur les riverains. L'APSAB y participe. La réponse de cette association à cette consultation, envoyée le 19 novembre, insiste sur le « bricolage » d'un projet qui se dit « d'excellence ». Elle met en avant les nuisances, en particulier sonores, avec des exemples précis. Mais l'association profite du contexte pour intensifier un peu ses actions. Une manifestation d'une centaine de personnes est organisée devant la Sous-Préfecture de la Tour-du-Pin mi-décembre 2003. Avec quelques élus, Daniel Serron est reçu par le Sous-Préfet Marc Burg⁶³. Le 20 décembre, ce sont près de 450 personnes qui se rassemblent en gare de St-André-le-Gaz. Le mot d'ordre est clair : « Aujourd'hui nous irons sur les quais mais pas sur les voies. Mais si nous ne sommes pas écoutés, il est bien évident que la prochaine fois, nous irons plus loin. » assène Serge Revel, Maire de Pressins et Vice-Président du Conseil Général délégué à l'Environnement⁶⁴. D'ailleurs, les élus sont relativement nombreux ce jour-là. En mars 2004, en bilan de la consultation de l'automne précédent, des études complémentaires sont demandées par le Ministre pour la variante Bas-Dauphiné. Les hypothèses Bauges et Ouest-Bugey sont quasiment abandonnées. L'APSAB se montre satisfaite. François Goulard, nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports, demande même en mai 2004 que soit étudié la possibilité d'un jumelage des lignes fret et voyageurs en Isère, ce qui revient à satisfaire les revendications de l'APSAB. Une nouvelle consultation se tient en juin 2005, à laquelle l'APSAB participe de nouveau. Elle remet un dossier complet au Préfet de l'Isère. Elle exprime sa « volonté farouche » de s'opposer au tracé via la ligne historique. Petit à petit, le SCOT Nord-Isère, les Conseils Généraux de Savoie et de l'Isère, ainsi que le Conseil Régional Rhône-Alpes s'exprime en faveur d'un tracé plus au Nord. Pour maintenir la

63 « Ferroutage : un tracé qui mécontente », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 15 décembre 2003

64 « Non au projet fret Bas-Dauphiné », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 21 décembre 2003, Monique Blanchet

pression, Daniel Serron et une centaine d'autres riverains se réunissent le 18 juin 2005 en gare de Pont-de-Beauvoisin. Ils souhaitent toujours que le tracé avec un tunnel sous les Bauges soit ré-étudié⁶⁵. Ce n'est pas le cas, mais la décision ministérielle de février 2006 qui valide les Etudes Préliminaires du projet fret du Lyon-Turin, écarte l'utilisation de la ligne existante pour des raisons de phasabilité et choisit le rapprochement de la ligne fret avec la LGV. Les études d'APS peuvent débiter pour la ligne fret. Elles devraient s'achever prochainement.

L'APSAB a gagné son combat. Ses activités cessent. Significativement, la dernière date référencée sur le site internet de l'association est le 20 février 2006. Depuis, Daniel Serron se contente de faire une sommaire veille documentaire sur la Transalpine. Mais il n'a plus de raisons de se mobiliser. Il peut continuer à profiter du calme de son jardin, à peine gêné par le passage d'un TER de temps en temps. Aujourd'hui il est Conseiller municipal : le territoire sur lequel il a décidé de passer sa retraite l'intéresse toujours autant.

1.2 Du bruit dans La Chambre

1.2.1 « Une solution : le tout-tunnel ! »

« Côté savoyard, la mobilisation contre le Lyon-Turin a toujours été marginale. Hormis, ponctuellement, des contestations locales sur le tracé plus que sur la pertinence du projet. » écrit Michel Lévy du Dauphiné Libéré en janvier 2006⁶⁶. Si l'on excepte la Combe de Savoie et les mobilisations des années 1990 que nous avons déjà évoquées, il est vrai que sur le reste du tracé, la contestation est discrète. Assez logiquement, puisque de l'entrée du tunnel sous Belledonne à l'entrée du tunnel de Rocheray (quelques kilomètres en amont de l'entrée du tunnel de base à St-Jean-de-Maurienne), le tracé ne serait à l'air libre qu'au niveau du canton de La Chambre sur 8 kilomètres, longeant l'A43 en rive gauche de l'Arc. Et ici, on ne l'entend pas d'une bonne oreille bien sûr ! Sous la houlette du Conseiller Général et Maire de La Chambre Daniel Dufreney et de l'association Intercommunale contre les nuisances du canton de La Chambre, les riverains se mobilisent. Sans rejeter le projet, ils souhaitent juste que celui soit enterré, comme dans le reste de la vallée de la Maurienne.

La création, sous l'impulsion de David Balto, de l'association Intercommunale contre les nuisances du canton de La Chambre en 2001 vient marquer une première mobilisation dans ce

65 « Pont-de-Beauvoisin : non au tracé Bas-Dauphiné », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 19 juin 2005

66 « Français et Italiens mobilisés contre le TGV Lyon-Turin », article du *Dauphiné Libéré*, édition de Chambéry-Aix-les-Bains du 06 janvier 2006, Michel Lévy

secteur de la vallée de la Maurienne. Le message est simple : ne pas exposer les riverains des communes de La Chambre, de St-Rémy-de-Maurienne, de St-Marie-de-Cuines ou de St-Arve aux nuisances d'une nouvelle ligne. Une solution : le tout-tunnel ! Fin 2002, un collectif Environnement-Santé en Maurienne vient fédérer 5 associations : l'Intercommunale, mais aussi Réagir !⁶⁷, Vivre en Maurienne⁶⁸, le Comité d'opposition au projet d'EDF de ligne à Très Haute Tension et l'association des riverains de l'autoroute. Pour signifier leur mobilisation, les riverains déposent des petits panneaux devant chaque maison. A St-Arve et Pontamafrey, ce sont des banderoles qui sont déployées. Le ton monte début 2003. Daniel Dufreney, qui assiste à l'Assemblée Générale de l'Intercommunale déclare, scandalisé, que les études sur le bruit du futur Lyon-Turin ont évité son canton. « *Puisque nous commençons l'année, on va la commencer en se cramponnant. A l'image des résidents de Ste-Marie-de-Cuines, ne nous décourageons pas... Ne baissons pas la garde, il n'y a pas d'autres alternatives que le passage en tunnel !*⁶⁹ » Le 27 septembre 2003, à l'appel du Collectif Environnement-Santé en Maurienne, 250 manifestants environ se retrouvent en gare de St-Arve. Leur mot d'ordre « *oui au train, non au bruit* ». Le journaliste présent sur place remarque que contrairement à la lutte contre la présence des poids-lourds dans la vallée, élus et associations sont au coude à coude⁷⁰. David Balto s'exprime, avec le soutien du Député Michel Bouvard, pour un passage en tunnel. Daniel Dufreney redoute lui une dépréciation immobilière. Les nuisances de la première galerie de reconnaissance à Modane ouverte en juillet 2002 sont aussi évoquées.

1.2.2 RFF privilégie toujours la solution aérienne

Cette mobilisation pousse RFF à faire des études alternatives sur des passages en tout tunnel. Le surcoût est conséquent, de l'ordre de 600 millions d'Euros. L'allongement du tunnel sous Belledonne, dépassant les 30 kilomètres, nécessiterait des mesures de sécurité renforcées avec une gare souterraine au niveau de St-Rémy-de-Maurienne. Ainsi, en juillet 2004, RFF dans son rapport au Ministre Gilles de Robien donne sa préférence au trajet aérien. Pour l'ingénieur RFF Michel Darrand, il faut être réaliste : « *Evidemment, ils voudraient que le tunnel, qui démarre à St-Jean-de-Maurienne, il démarre pourquoi pas à Montmélian, comme ça c'est terminé ! Mais bon, on a la même position des gens en Nord-Isère et au bout du compte on arrive à ramener les Alpes à Bourgoin ! [...] On atteint quand même les limites du raisonnable en terme de faisabilité technique et financière. Evidemment on peut faire un projet idéal, mais on ne le fera sans doute jamais.* »

67 Créée en 1999 pour se mobiliser contre l'afflux de camions dans la vallée à cause de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc suite à l'accident de mars.

68 Association environnementaliste pour la protection de la vallée créée au milieu des années 1970.

69 Propos rapportés par Guy Reboul, « Lyon-Turin ferroviaire : le « tout en tunnel » seule solution acceptable », article de *La Maurienne*, non daté

70 « Pour un TGV sans nuisances », article de *La Maurienne*, édition du 02 octobre 2003

Pourtant c'est le tollé dans le canton de La Chambre. Michel Bouvard, bien que largement favorable au projet Lyon-Turin, dénonce une « *politique du fait accompli* », des « *méthodes d'un autre âge* ». Il faut dire que c'est par la presse que les riverains ont découvert cette position de RFF pour le projet le plus décrié. Frédéric Thiers, du *Dauphiné Libéré*, écrit qu'en « *se prononçant ouvertement pour la solution la plus pénalisante sur le plan environnemental, RFF prend le risque d'un conflit ouvert avec les habitants*⁷¹. » Le Président du Syndicat du Pays de Maurienne, lui aussi chaud partisan de la Transalpine et du report modal, explique que « *la vallée ne veut pas être la victime, par un tracé pénalisant, de cet objectif d'intérêt général.* » Les journalistes dramatisent les propos et usent de termes comme « stupéfaction », « incroyables » ou « colère ». Quelques jours plus tard, le journal *La Maurienne* fait sa une de la nouvelle, avec une photo pleine page d'une banderole. Le ton est alarmiste : « *Le ministre osera-t-il sacrifier un canton ?*⁷² » Pourtant, David Balto se montre moins alarmiste. Selon lui, les réactions des élus sont « excessives ». La décision de RFF était prévisible et il s'agit désormais de faire pression sur le Ministre. L'Intercommunale lui envoie donc un courrier dans lequel elle propose des alternatives et s'interroge sur la validité des études de coûts de RFF. A ce jour, c'est pourtant cette solution à l'air libre qui reste privilégiée, d'autant plus qu'il est de moins en moins probable, faute de financements, que le tunnel sous Belledonne soit dans la première phase des travaux.

En Maurienne, l'inquiétude des riverains se déplace beaucoup plus haut dans la vallée, à Lanslebourg précisément, qui devrait accueillir sur le site du Paradis au Mont Cenis, dans une ancienne carrière, les déblais non valorisables du tunnel de base. Une première réunion d'information se tient en avril 2006. L'inusable Daniel Dufreney en profite pour rappeler son combat à La Chambre et s'emporte : « *s'ils ne reviennent pas sur le projet, avec nos amis italiens, on bloquera Chambéry, le tunnel sous Fourvière et d'autres encore !* » Il faut dire que 4 mois plus tôt, de l'autre côté de la frontière en Val de Suse, la contestation battait son plein⁷³ et démontrait son efficacité à retarder le projet. En Maurienne, auprès des associations, Daniel Dufreney semble pourtant isolé et très controversé. Pour Andrée Cygnet, Présidente de Vivre en Maurienne, il est « *un peu fou-fou* ». Une liste d'opposition, aux municipales de 2008, à La Chambre se monte même car « *les gens avaient trop honte d'être représentés par lui.* » Ce n'est autre que David Balto qui en

71 « Vent de fronde en Maurienne », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 13 juillet 2004, Frédéric Thiers et Christine Treilles. Le journaliste conclut son article par les propos suivants : « *un rejet à l'aune de l'adhésion dont au contraire les Mauriennais avaient fait preuve lorsqu'il s'était agi de réclamer la construction d'une autoroute, seule solution pour absorber le trafic grandissant des poids-lourds.* » Etonnant quand on sait que les associations de protection de l'environnement de Maurienne (les mêmes mobilisées dans le canton de La Chambre) ont longtemps lutter contre cette infrastructure...

72 « Le ministre osera-t-il sacrifier un canton ? », article de *La Maurienne*, édition du 29 juillet 2004, Stéphane Perrin

73 Cf Chapitre 2, point 3.1

prend la tête ! Alain Chasson, de Réagir !, trouve que les propos du Conseiller Général-Maire de La Chambre, *« c'est de la pèroraison plus qu'autre chose. »* Il lui reconnaît toutefois une certaine « éloquence ». Lors de notre courte conversation téléphonique, Daniel Dufreney aura le verbe cru pour dénoncer ce projet : *« on nous emmerde chaque fois que l'on veut faire un permis de construire dans notre zone industrielle et là, on veut faire passer un TGV ! »*

2 Un mouvement associatif qui se technicise

La CADS ne baisse pas les bras. Ses quelques membres continuent de se réunir une fois par mois et suivent attentivement les évolutions du projet Lyon-Turin. Ils sont rejoints au tournant des années 2000 par André May, ingénieur à la retraite, qui travaille à un projet complet pour le matériel fret : quais, wagons, motrices, tout est repensé. Surtout, avec un tel système plus besoin de faire un tunnel de base. Seule une réhabilitation de la ligne historique suffirait à assurer un trafic de 40 millions de tonnes de marchandises, l'équivalent de la capacité du futur Lyon-Turin. Isolé dans un premier temps, il convainc vite de nombreux partenaires de l'épauler. C'est une aubaine pour la CADS qui possède un argument de plus pour repousser le Lyon-Turin. Un autre acteur entre en jeu en 2006 : la CIPRA⁷⁴. Cette organisation tente d'organiser une vaste réflexion sur les transports dans les Alpes. En Maurienne, quelques militants très investis dans les associations existantes critiquent aussi le projet. Désormais ce ne sont plus les seuls riverains qui mènent le débat et la contestation. Ils passent même en arrière plan.

2.1 *R-shift-R : comment un ingénieur retraité tente un coup*

2.1.1 *Raisonner matériel avant tout*

Voilà un récit bien singulier que celui de la retraite d'André May... Cet ancien ingénieur, bien ingénieux il faut le dire – investi un temps dans le Conseil Municipal de sa Commune, Sassenage⁷⁵, où il traitait plus particulièrement des affaires financières, militant à la FRAPNA dans les années 1990 et à la COJAM, contre les projets autoroutiers A48 et A51 – entre par la petite porte dans le débat du Lyon-Turin, en 1998.

Par la FRAPNA, j'ai entendu parlé du Lyon-Turin, j'ai assisté aux différentes réunions de présentation du projet et ça m'a paru être dès le départ un projet complètement déconnant. Sur le plan économique, sur le plan technique, sur le plan environnemental. [...] Bon et c'est à ce moment que j'ai rencontré Jean-Pierre Loscer et les gens de la Coordination. Et on a commencé à réfléchir en disant « Où est vraiment le problème ? Est-ce que le Lyon-Turin va résoudre le problème des camions sur la route ? »

Comme de plus le projet est extrêmement onéreux, officiellement de l'ordre de 15 milliards d'Euros, selon les détracteurs entre 22 et 24 milliards, André May n'est vraiment pas convaincu.

« Et c'est là où on s'aperçoit que les concepteurs du Lyon-Turin ont raisonné à infrastructures

74 Commission Internationale pour la Protection des Alpes

75 Proche banlieue grenobloise

et niveaux de matériel constants ! Ils ont pas à un seul moment intégré dans leur raisonnement une évolution potentielle du matériel. » En 2001, avec un ami professeur de mathématiques à l'Université Joseph Fourier de Grenoble, Jean-Paul Desvents, il conçoit alors un modèle mathématique : face à une trentaine de critères empruntés au transport routier, aujourd'hui le mode jugé le plus rentable par les entreprises, les deux hommes élaborent des critères miroirs pour le ferroutage. En partant des solutions actuelles et des objectifs du Lyon-Turin, auxquels ils ajoutent une volonté de report modal fort (de 3 000 à 6 000 camions par jours sur les trains), ils font alors bouger les critères pour atteindre le seuil de rentabilité de la route. Mais ajoute André May « *ne pas toucher à l'infrastructure au départ est un mauvais raisonnement. Il faut raisonner sur l'infrastructure d'aujourd'hui, la modifier de façon conséquente pour arriver à une viabilité, à un déroulement normal, à ne pas avoir de blocage sur le circuit.* » Il travaille alors avec un autre ami, Marc Milhen. « *C'est un Monsieur Infrastructures, moi je suis un Monsieur Matériel.* » Marc Milhen, ingénieur conseil, considère que sur la ligne historique actuelle (Ambérieu-Culoz-Aix-les-Bains-Chambéry-Modane), il est possible, sans trop de difficultés, de convoier 32 millions de tonnes de marchandises annuellement. Les contraintes de cette ligne sont prises en compte : nécessité de l'enterrer dans les zones urbanisées, de procéder à des aménagements sur les rives du lac du Bourget, etc. Bilan : les convois de 1 200 tonnes doivent circuler à 160 km/h de moyenne et gravir des pentes de 3,5 %, tandis que le temps de chargement/déchargement en gare ne doit pas excéder quelques minutes. Actuellement, le meilleur temps pour procéder à cette opération est de près d'une heure. Pour franchir des pentes de l'ordre de 3 % cela nécessite plusieurs motrices, tant pour la montée que pour la descente.

2.1.2 « *R-shift-R, une innovation de rupture* »

Quelques milliers d'heures de travail supplémentaires et André May propose une « *innovation de rupture*⁷⁶ ». R-shift-R comme « Road shift Rail » : « de la route au rail ». Pour résumer, ce système s'appuie sur une plateforme de logistique ferroviaire, où les containers, caisses ou remorques sont glissés simultanément sur les wagons (ou ôtés pour le déchargement) grâce à un système performant de vérins, complètement automatisés, permettant de charger et décharger un convoi complet en moins de 6 minutes. En disposant une motorisation sur l'ensemble des bogies⁷⁷ réparties sous les wagons, il n'y a plus besoin de multiplier le nombre de motrices sur les convois. André May, au calme dans son bureau, démontre tranquillement l'efficacité de sa trouvaille :

76 André MAY, « Réorganiser la chaîne des moyens, pour améliorer la qualité et la rentabilité du transport de fret par le rail, grâce au concept R-shift-R », Rapport final Ademe/Prédit, 2008, p.21

77 Un bogie est un chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux. Il est mobile par rapport au châssis du véhicule et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes.

chiffres à l'appui, schémas sous les yeux, une maquette exposée à proximité sur une étagère. Il est sûr de lui.

Le détail technique de l'innovation nous intéresse peu ici⁷⁸. Comme le dit très justement Patrick Martineau de la CIPRA, « *la proposition de matériel alternative, qui est intéressante, n'est pas liée à ce projet [Lyon-Turin]. Elle se nourrit de l'opposition à ce projet, mais c'est une proposition technique.* » C'est incontestable. Pour autant, il est tout aussi incontestable que le système R-shift-R n'aurait peut-être pas vu le jour sans le déclic d'une réflexion critique sur le Lyon-Turin. Au-delà, cette innovation est venue donner un argument solide aux opposants. Il n'est plus nécessaire d'être des centaines ou des milliers à manifester et bloquer des voies, puisqu'une solution alternative existe : un réaménagement de la ligne historique et l'investissement dans le système R-shift-R. Mais il faut convaincre sans relâche. Sans anticiper sur cette aubaine pour les membres de la CADS⁷⁹, observons comment André May sort de sa posture de « Professeur Tournesol⁸⁰ ». Très isolé en 2001, André May gagne en effet progressivement en crédibilité auprès des acteurs techniques du transport en France.

2.1.3 Sortir de l'isolement

Rapidement, il crée une association support : l'Association pour la Promotion du Ferroutage (APF), dont il est le seul membre actif. La première étape importante est franchie avec son audition devant le Conseil National des Transports (CNT) en 2003. Cet organisme traite des questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des systèmes de transport de personnes et de marchandises terrestre, aérien et maritime. A ce titre, le CNT exécute des missions d'études et de propositions. C'est auprès de cette instance, après avoir convaincu de la pertinence de son projet, qu'André May obtient des crédits pour une étude approfondie. Avec du recul, cette étape lui semble assez simple : « *oh, c'est pas difficile. Non, non, je leur ai fait un topo en disant « voilà ce que je pense ».* Et là je suis tombé sur des gens qui ont bien compris mon raisonnement. » Entre temps, des brevets avaient été déposés. Aujourd'hui l'ensemble de son système est protégé. Il prend contact alors avec des chercheurs de l'INSA et du LET⁸¹ à Lyon pour approfondir les dimensions techniques et économiques de son système. Méthodiquement il consulte toutes les grandes entreprises qui sollicitent des transporteurs et pourraient potentiellement être intéressées par son innovation (Ikéa, Caterpillar, Renault, Peugeot, ...). « *Et eux ils nous ont dit « nous le moins cher c'est le meilleur, si*

78 Pour en savoir plus, cf le rapport final Ademe/Prédit, *Op. Cit.* ou le site internet www.r-shift-r.com

79 Cf paragraphe suivant (point 2.2) pour la réappropriation par la CADS de la proposition d'André May.

80 Pour reprendre la formule d'Olivier Klein, chercheur au LET.

81 Respectivement Institut National des Sciences Appliquées (Ecole d'Ingénieurs) et Laboratoire d'Economie des Transports

vous me garantissez que ça part tel jour et que ça arrive à telle heure.. A vous de nous démontrer la fiabilité, nous c'est pas notre problème ! » » Il faut poursuivre ses efforts. Au printemps 2006, il s'implique dans le débat public « Vallée du Rhône-Arc Languedocien ». Il renforce son réseau et s'appuie aujourd'hui sur une quarantaine d'« experts » associatifs pour développer et améliorer son projet. La prochaine étape, c'est l'expérimentation grandeur nature. André May espère qu'elle se fera en 2009. Ensuite, il s'agira d'obtenir l'homologation de la part de la SNCF, qui est « une maison très sérieuse et ne fait rien sans homologation. »

Aujourd'hui, il « *pense qu'il n'y a pas d'autre porte de sortie. Il y en aura peut-être une autre demain, il y a des plus intelligents qui auront peut-être trouvé autre chose encore meilleur, c'est pas un problème, mais à l'heure actuelle il n'y a pas d'autre solution que la mienne.* » Si techniquement et économiquement son projet convainc, il n'en reste pas moins que le chemin est long avant une généralisation. D'autant plus, qu'à ce jour, nul responsable politique jusqu'alors favorable au Lyon-Turin n'a admis qu'il s'agissait d'une alternative crédible. Portée médiatiquement par le seul champ associatif, cette innovation est loin de ressembler au produit miracle pour tous ! Les contraintes sont fortes. Le système fret, quoique peu développé, ne fait pas moins l'objet d'une inertie lourde, notamment sur le matériel roulant utilisé et l'agencement des plateformes logistiques. Qui est prêt à innover ?

2.2 Des contestataires associatifs écologistes de moins en moins nombreux mais toujours mieux formés aux enjeux de transport

2.2.1 « R-shift-R » : une aubaine pour la coordination associative

Le projet R-shift-R est une aubaine incroyable pour la CADS. Ses responsables le répètent depuis des années : avant de construire une nouvelle infrastructure pharaonique, améliorons l'existant. Mais les contraintes sont fortes, comme les pentes à gravir pour accéder au tunnel historique du Mont Cenis. Pour LTF, « *sur les deux versants les pentes avoisinent ou dépassent les 30 % et les courbes s'abaissent fréquemment à moins de 400 m de rayon. Ces caractéristiques sont très défavorables au trafic ferroviaire. [...] Dans ces conditions, la capacité de la ligne se situe très en deçà des performances d'une ligne de plaine*⁸². » D'où la volonté de faire un tunnel de base avec un profil similaire à une ligne de plaine. Mais Jean-Pierre Loscer, pas peu fier d'avoir épaulé André May dans sa réflexion, l'affirme : « *il est des technologies qui pourraient résoudre ce problème là, en tout cas en partie. Sauf qu'il faut changer tout le matériel. On l'a fait pour le TGV. [...] Et bien faisons pareil pour les trains de fret, vous verrez on gravira des pentes plus importantes. On a pas*

82 Dossier de consultation de l'automne 2003, document « Synthèse de l'Avant-Projet Sommaire », LTF, 2003, p.21

besoin de ce tunnel. »

Le témoignage d'Oscar Cablon est encore plus intéressant. Il met en scène une histoire de la Coordination et s'approprie les recherches d'André May. Ce récit commence en 2000 avec la rencontre de Brégnier-Cordon que la Coordination a organisé et qui réunit tous les acteurs du transport marchandises :

On leur a posé la question : est-ce que, si un tel projet [le Lyon-Turin] se mettait en place, est-ce que vous l'utiliserez ? Et la réponse est non ! Non, parce que aujourd'hui les trains de fret sont trop lents, sont 2 à 3 fois plus chers que la route et bon aussi c'est un problème de logique dans le sens où il y a des wagons qui se perdent... Il n'y a pas un rapport de confiance⁸³. Alors vraiment, ils ont dit « non on le fera pas, ou alors il faudrait que les choses changent, mais ce n'est pas le cas. » Alors on avait tous les éléments en main, et donc il y a des gens de chez nous qui ont travaillé, d'anciens ingénieurs, qui ont travaillé sur le concept pour voir quelles seraient les conditions de réussite du fret ferroviaire. Donc ils ont mis en place tous les paramètres [ils résume les caractéristiques de viabilité d'un système de fret efficace] Et ils ont mis au point un système en tenant compte de ces paramètres : R-shift-R.

Oscar Cablon est intarissable. Il résume le projet, donne des détails techniques, insiste sur la souplesse du système, ses avantages. Il remet en perspective le débat tunnel de base/ligne historique. Et de conclure, ambitieux :

D'autant plus que avec R-Shift-R, il y a une rentabilité sur un projet de ligne nouvelle qui est dégagée, ce qui n'était pas le cas avant. Mais surtout il y a une rentabilité encore plus importante si on utilise la ligne existante. Ca se comprend parce que d'un côté, quoiqu'on nous en dise les chiffres ont été très modestes sur le chantier. Nous on a toujours dit le même chiffre et au fur à mesure que les années qui passent, on se rapproche de notre chiffre qui est de 25 milliards d'Euros. Voilà, c'est le vrai prix du chantier. Or là, on dit que sur la voie existante, actualisée, modernisée, doublée, triplée s'il le faut, avec tunnel doublé aussi, vraisemblablement, mais qui est plus court, qui fait une dizaine de kilomètres de long, on fait passer 40 millions de tonnes de marchandises avec le système R-Shift-R sans massacrer le paysage. Voilà en résumé où on en est aujourd'hui.

La Coordination publie donc un troisième numéro de sa feuille d'information, dont le sous-titre – « le projet alternatif » – prend pleinement son sens. En décembre 2003, elle invite RFF à la Tour-du-Pin pour une réunion publique. Oscar Cablon et André May animent le débat et présentent le projet R-shift-R. Un échange s'engage avec la salle, technique d'abord. Puis politique. Le

⁸³ Le 14 février 2003, l'hebdomadaire *Eco des Pays de Savoie* publie un article sur « Ceux qui ne croient pas au Lyon-Turin » (Philippe Claret) et interroge deux transporteurs hostiles à la liaison qui tiennent le même type de propos.

Dauphiné Libéré⁸⁴ relate les propos d'Oscar Cablon : « *au-delà de toutes ces questions, il en posait une plus importante : « Avons-nous vocation de tout transporter dans tous les sens ? [...] La mondialisation n'est-elle pas responsable de ce gâchis énergétique ? » »* Si la Coordination rassemble davantage d'experts⁸⁵, elle n'en conserve pas moins ses positions écologistes. Il demeure qu'il n'y a plus beaucoup de monde. La stratégie s'oriente donc exclusivement sur le lobbying. Courriers aux parlementaires, lettres ouvertes, rendez-vous auprès des Ministres concernés, des Commissaires européens même avec les Italiens, quelques interventions dans les médias locaux aussi... Un responsable justifie même cette posture : « *Le nombre n'est pas essentiel. Une fois de plus, on travaille sur un niveau de stratégie.* » Les compte-rendus des réunions mensuelles sont assez révélateurs de ce repositionnement stratégique : elles portent sur les rencontres avec les acteurs du débat, sur l'avancée du projet R-shift-R, sur la réalisation de brochures, etc. Les associations représentées sont moins d'une dizaine. Un nouveau colloque est prévu à l'automne 2008 à la Tour-du-Pin, afin de poursuivre l'échange. Le souhait est de construire une plateforme commune sur le fret ferroviaire avec les transporteurs, les syndicats, les élus ou RFF. La Coordination poursuit son effort de légitimation : elle doit apparaître définitivement comme compétente à débattre de ces questions là.

2.2.2 La CIPRA : un nouvel acteur au service du débat

Depuis récemment, elle est épaulée dans cette entreprise par un nouvel acteur : la CIPRA. Cette organisation internationale, présente sur l'ensemble de l'Arc alpin depuis une cinquantaine d'années, fédère de nombreuses associations comme la FRAPNA ou Mountain Wilderness, mais regroupe aussi des quasi-institutions comme la Fédération des Parcs Nationaux. Son objectif est notamment de donner un sens, à travers les principes du développement durable, à la Convention alpine votée en novembre 1991 entre les pays de l'Arc alpin⁸⁶, ainsi que l'Union européenne. Des missions lui sont régulièrement confiées par des institutions ou des collectivités locales. Cela ne l'empêche pas d'initier certaines mobilisations. A l'initiative de Patrick Martineau, l'un de ses conseillers techniques, la CIPRA réunit donc à Chambéry le 7 janvier 2006, puis en mars à Bardonechia, l'ensemble des acteurs associatifs et syndicaux français et italiens, qu'ils soient pour ou contre le Lyon-Turin, afin d'élaborer une résolution commune franco-italienne (la contestation

84 « La position de l'association Ain-Dauphiné-Savoie », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 19 décembre 2003, Michel Lévy

85 Oscar Cablon, dans l'entretien que nous avons eu avec lui, fait aussi référence à Marc Milhen, le « Monsieur Infrastructure ».

86 La Convention alpine est signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg en Autriche par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Liechtenstein, la Suisse et l'UE. La Slovénie signe la Convention le 29 Mars 1993 et un protocole additionnel permet l'adhésion de la Principauté de Monaco. La Convention entre en vigueur le 6 Mars 1995.

est vive en Italie, une manifestation italienne se déroule le même jour à Chambéry⁸⁷) pour promouvoir le fret ferroviaire. Très hostile au Lyon-Turin, qu'il juge être une « *aberration technique* », Patrick Martineau souhaite « *rendre intelligent les partenaires, aussi bien les soutiens que les opposants au projet d'ailleurs. Rendre intelligent c'est leur donner une perspective un peu plus large que l'objet lui-même du Lyon-Turin*⁸⁸. » Il regrette qu'il n'y ait pas en France « *de base sérieuse sur la problématique du report modal dans les Alpes.* » Le 2 juillet 2006, CIPRA France et Italie adoptent une résolution qu'ils soumettent à un grand nombre d'acteurs associatifs. En 17 points, l'accent est mis sur la nécessité d'un report modal ambitieux, sur le refus de nouvelles routes ou autoroutes à travers les Alpes, sur l'absence de pertinence de procéder à l'enquête publique en France de la section internationale avant la fin du conflit dans le Val de Suse. Enfin, « *les associations signataires proposent de réaliser un livre blanc des projets de développement ferroviaire dans les Alpes franco-italiennes*⁸⁹. » Afin de préparer les diverses rencontres préalables à la rédaction de ce texte, des discussions approfondies ont eu lieu entre quelques acteurs : l'ingénieur Marc Milhen fait une note d'une quinzaine de pages, Jean-Pierre Loscer donne son avis, Adrien Febistina, de la CGT cheminot est consulté aussi, etc. Les avis de la FNAUT ou des élus régionaux Verts très favorables au projet, sont également soigneusement étudiés. Comme le souhaite la CIPRA, le débat se déterritorialise et s'intéresse davantage aux enjeux de flux, de report modal, de matériel et d'infrastructures. Le périmètre géographique du débat s'élargit aussi, puisque désormais la réflexion porte sur l'ensemble des traversées méridionales de l'Arc alpin (des tunnels suisses programmés à Vintimille). Une percée au Montgenèvre est sérieusement prise en compte. Par ailleurs, un certain nombre d'associations plutôt absentes du débat jusqu'à présent, parce qu'asseyant leur action sur des territoires très peu ou pas impactés par le Lyon-Turin, font alors leur entrée dans la réflexion, notamment l'ARSMB⁹⁰, Vivre en Maurienne ou Réagir !.

2.2.3 *En Maurienne, davantage de réflexion que d'action*

Pour les deux associations mauriennes, leur seule implication jusqu'alors a été la participation à la mobilisation du canton de La Chambre. Et encore, elles suivent le débat d'assez loin. Avec la CIPRA, les responsables de ces associations peuvent élargir leurs propres débats. L'association Réagir ! se lance ainsi en 2006 dans la construction d'un argumentaire sur le projet de Transalpine. A priori, et au vu de son combat contre les camions, elle y est plutôt favorable. Pourtant, des questions se posent. Alain Chasson témoigne : « *Alors au début pour nous c'était*

87 Cf point 3.3 de ce présent chapitre

88 Cette opposition de CIPRA France au projet Lyon-Turin conduit néanmoins la FNAUT à quitter cette organisation.

89 Le Conseil Régional PACA devait dernièrement rendre une réponse quant à un possible financement.

90 Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc

« non au tout routier, donc faisons la part belle au ferroutage » et puis ensuite, quand on va plus loin dans la démarche on se rend compte que le ferroutage ce n'est pas non plus la panacée. Parce que ça veut dire qu'on admet qu'il y a toujours la même consommation, qu'il y a toujours les mêmes transports. On admet que tout ce qu'on consomme c'est normal. » Il évoque même, à demi-mot, la notion de décroissance, mais en même temps, le terme « gêne certains », surtout dans une vallée qui draine du tourisme⁹¹. Ainsi, la construction d'un argumentaire vient mettre face à face les arguments pour et contre. En Assemblée Générale, les militants tranchent. A deux voix près, ils sont pour le Lyon-Turin. Pourtant, la tonalité de la feuille d'information de Réagir ! en mars 2006 est négative. L'opinion d'Alain Chasson n'y est pas étrangère. « Si on crée le Lyon-Turin, ça n'enlèvera rien à l'autoroute. » nous dit-il. Il s'interroge de plus sur le traitement des déchets, sur la réalité de la politique de transfert modal, sur les axes est-ouest et nord-sud les plus pertinents pour acheminer les marchandises à travers les Alpes. Sans être un grand spécialiste, Alain Chasson reprend les interrogations de la CIPRA, les analyses des Italiens mobilisés de l'autre côté de la frontière aussi. Ce qu'il souhaiterait, c'est que son association élargisse ses buts et réfléchisse à l'ensemble de la problématique transport et non pas au seul passage des camions dans la vallée de la Maurienne.

Andrée Cygnet, de Vivre en Maurienne, partage les mêmes craintes. Impliquée antérieurement à Alain Chasson dans la vie associative mauriennaise, elle a débuté sa réflexion autour du combat contre l'autoroute dans les années 1990. « A l'époque j'avais dit déjà c'est un débat autoroute ou ferroutage. » Ce qui la rend encline à être d'emblée favorable au projet Lyon-Turin, notamment après l'afflux de camion dans la vallée en 1999. Mais des doutes surgissent : « On a toujours été favorable au Lyon-Turin, on l'a présenté comme une alternative au moment de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Là on a hérité de tous les camions du Mont-Blanc. Et c'est après, au fur et à mesure qu'on a avancé dans ce dossier, et ben on s'est rendu compte qu'il y avait pas mal de transports inutiles. » La question se pose désormais à l'échelle du processus de la mondialisation. Cette approche critique et écologiste du projet est bien visible dans la réponse à l'enquête publique, concernant le tunnel de base, qu'Andrée Cygnet fait au nom de son association en juin 2006. « Une fois déterminée, en concertation avec tous les acteurs, la part des échanges utiles, alors seulement se poserait la question du « comment » au regard des infrastructures existantes. Est-il raisonnable de poursuivre dans la voie du « toujours plus » alors que les perturbations environnementales que nous infligeons à la planète deviennent tangibles et que nous avançons vers la fin des énergies fossiles ?⁹² »

91 « Qui dit tourisme dit croissance ! » précise Alain Chasson.

92 Courrier du 29 juin 2006 à la Commissaire enquêtrice, en charge de l'Enquête publique concernant les travaux, ouvrages et aménagements de la partie française entre St-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne de la

Au-delà de la participation à des initiatives communes comme celle de la CIPRA, ou des procédures de consultation ou d'enquêtes publiques, pour lesquelles ces associations ont acquis un véritable savoir faire par le nombre de combats qu'elles ont déjà engagé (autoroute, ligne à très haute-tension, galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, etc), Vivre en Maurienne ou Réagir ! ne mènent pas une mobilisation spécifique, à la différence de leur voisins transalpins du Val de Suse extrêmement actifs et impliqués.

2.2.4 *Internet comme lieu de débat*

Enfin le débat se déplace sur la toile. Internet devient un lieu d'échange et de confrontation des arguments, qui gagnent tant en généralité (l'enjeu n'est plus local) qu'en précision (il y a profusion de chiffres). Oscar Cablon signe ainsi à plusieurs reprises des articles sur des sites accueillant des contributions libres. L'un de ses articles, intitulé « La France des Rails », publié en juillet 2007⁹³, met l'accent sur la rentabilité du projet. Des arguments et des chiffres sont alors repris d'un ouvrage de Francis Mer, ancien Ministre de l'Economie. Il promeut bien évidemment en alternative le système R-shift-R et s'inquiète des premières conclusions du Grenelle de l'Environnement. Très controversé, notamment par l'utilisation de certains chiffres, le texte entraîne le débat avec les internautes. Sur « Hyperdébat.net⁹⁴ », c'est un « débat méthodique » qui est recherché. Eric Lombard, ingénieur engagé dans la promotion du « dialogue démocratique⁹⁵ » soumet en mars 2003 la simple question suivante : « Lyon-Turin : Pour ou Contre ? ». Il explique son intention « *alors que le principe d'une liaison TGV Lyon-Turin est acquise l'opposition des futurs riverains a ralenti l'avancement des phases préparatoires du projet et relancé le débat.* » Chacun donne son avis et il propose une synthèse des avis pour et contre. Que dit la position des contestataires ? Celle-ci s'articule autour des arguments suivants : le Lyon-Turin est une erreur économique, il apportera des pollutions supplémentaires, il attirera des trafics qui aujourd'hui passent par la Suisse, il participera d'une dégradation du réseau régional rhônalpin, il est possible de doubler les tunnels existants et enfin la présence d'amiante dans les futurs déblais est préoccupante. On y retrouve des militants de l'APSAB, mais aussi pour les partisans du Lyon-Turin, le Président de la FNAUT par exemple. Le débat est animé jusqu'à l'été 2006, depuis il semble en sommeil. Il est certain que la procédure, qui demande que chaque donnée soit vérifiée, donne un caractère assez technique à l'échange.

nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

93 http://www.agoravox.fr/article.php?id_article=26273, dernière consultation le 05 juin 2008

94 <http://hyperdebat.net/>, dernière consultation le 09 juin 2008

95 www.dialogue-democratique.net

Ainsi, progressivement, les contestataires associatifs français se « technicisent ». Et pourtant, entre juin et décembre 2005, la contestation éclate en Italie. Forte depuis plusieurs années, elle s'intensifie. Médiatiquement elle passe la frontière. La réaction est faible en France.

3 La non-influence du mouvement italien

3.1 L'amplification de la contestation italienne raisonnée en France

3.1.1 Une contestation ancienne et forte mais peu audible en France

La contestation italienne est aussi ancienne qu'en France. Elle commence lors des réunions publiques organisées dès les premières études en 1990. Cette mobilisation prend la forme d'une contestation riveraine en Val de Susse assez semblable à celle observée en France alors, quoique déjà plus forte. La Coordination des associations environnementalistes, auparavant impliquée dans la lutte contre l'autoroute et la ligne électrique à haute tension, critique le projet. Débute alors « *une grande phase de gestation de la mobilisation*⁹⁶ », marquée par des rencontres hebdomadaires entre riverains, militants écologistes et « contre-experts ». Très rapidement, les Maires des Communes de la Communauté de Montagne de la basse Vallée de Susse soutiennent le mouvement. Quelques actions spectaculaires sont menées comme la reproduction du bruit d'un TGV à pleine vitesse où l'exposition d'immenses lettres « No TAV⁹⁷ » sur l'un des plus hauts sommets dominant la vallée. En France, très peu de traces existent pourtant de cette opposition. Pour les acteurs rencontrés, la première référence est celle de la manifestation chambérienne du milieu des années 1990 contre les autoroutes ; et la venue, à l'initiative d'Oscar Cablon, de quelques centaines d'Italiens. Marginalisés, ils ne peuvent s'exprimer. Pourtant, « *c'est cette manifestation qui a été le révélateur : les Italiens sont contre.* » Il faut dire qu'en France, la mobilisation riveraine perd en intensité et que le choix est fait de ne pas contester frontalement le projet. Jean-Pierre Loscer, qui fait ses premiers pas de militant vert, découvre aussi à cette époque la force de la mobilisation italienne, qui embrasse un spectre d'individus et d'organisations beaucoup plus large qu'en France : « *j'ai très rapidement compris qu'il fallait, nous Français, rencontrer les Italiens pour savoir ce qu'il se passait. Pourquoi les Italiens étaient 10 fois, 20 fois 200 fois plus mobilisés, médiatiquement en tout cas, que les Français ?!* » Avec des membres de la commission transport et des élus régionaux du parti écologiste il passe la frontière. Là, c'est l'étonnement : « *on s'aperçoit que les Verts Italiens sont opposés aussi, sont associés à Legambiente, l'association écologiste des Italiens.* » Le temps passe pourtant sans que le bruissement du vent de fronde italien ne se fasse entendre par dessus les sommets alpins, à l'exception de quelques militants à l'ouïe bien fine... A peine, en mai 2003, sait-on qu'une marche importante s'est tenue entre Susse et Bussoleno, alors que depuis 2000 la mobilisation s'était considérablement amplifiée. De nombreux comités de citoyens se sont créés.

96 Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, *Op. Cit.*, p.5

97 Treno ad Alta Velocità : TGV en italien.

3.1.2 De juin à décembre 2005 : le Val de Suse en ébullition

En juin 2005, la contestation « No TAV » devient malgré tout assez forte pour que son écho atteigne Rhône-Alpes. Des militants d'extrême-gauche relaient la nouvelle sur leur blog⁹⁸ : une manifestation s'est tenue la veille de Suse au chantier exploratoire de Venaus. L'été passe et à l'automne les événements s'intensifient fortement avec le percement prochain d'une nouvelle galerie exploratoire. Le 31 octobre une centaine de personnes bloquent l'accès à l'un des futurs chantiers aux techniciens de LTF (ils étaient pourtant escortés par des policiers). Le 4 novembre un engin explosif est découvert à proximité du chantier. Le lendemain, une retraite aux flambeaux rassemble plus de 10 000 personnes entre Suse et Mompantero. Le mercredi 16 novembre, c'est la grève générale en Val de Suse. Entre 80 000 et 100 000 personnes défilent de Suse à Bussoleno, les maires de toute la vallée sont là, les partis Verdi et Rifondazione comunista aussi. Le chantier est alors occupé jusqu'au 6 décembre, date de l'intervention très musclée des carabinieri italiens (8 blessés parmi les « No-TAV »). Durant tout le mois de décembre la situation est confuse. Les habitants du Val de Suse réoccupent le chantier dès le 8 décembre (une dizaine de blessés à nouveau) et poursuivent les marches. Le 17 décembre, ce sont 80 000 personnes qui défilent dans Turin. Les manifestants ne veulent pas d'une nouvelle infrastructure, même majoritairement en tunnel. « *Avec une autoroute, deux routes nationales et une ligne ferroviaire, la vallée est déjà surchargée d'infrastructures de transports.* » explique Antonio Ferrentino, Président de la Communauté de Communes de montagne de la basse vallée de Suse⁹⁹. La durée des travaux escomptée (autour d'une quinzaine d'année), la découverte par des chercheurs de l'Institut Polytechnique de Turin d'amiante et d'uranium dans les roches du massif d'Ambin, les potentiels problèmes hydrauliques par le détournement de sources et l'assèchement de nappes phréatiques ou le coût du projet sont mis en avant par les opposants au Lyon-Turin. Un facteur aggravant joue. Le gouvernement Berlusconi refuse de prendre en compte la contestation. Il l'a même contournée avec une nouvelle loi, dite « Legge Obiettivo », qui instaure des procédures dérogatoires et simplificatrices pour examiner ce type de projet. « *Berlusconi, avec sa loi, avait mis en place un espèce de bulldozer qui devait faire passer les projets sans trop de concertation, avec des études d'impact faites à la fin, au moment où le projet était quasi décidé. C'est des procédures qui étaient dérogatoires et simplificatrices par rapport à ce qu'il y avait avant.* » analyse Bertrand Sauchon, expert auprès de Jean-Jacques Queyranne au Conseil Régional Rhône-Alpes. La contestation prend ainsi également la forme d'une contestation anti-Berlusconi¹⁰⁰.

98 « Manif contre le TGV Lyon-Turin », 5 juin 2005, article signé du Collectif La Laboratoire de Valence, <http://rebellyon.info/article523.html>

99 Propos rapportés par le *Nouvel Observateur*, « Manifestation en Italie contre le TGV Lyon-Turin », 21 novembre 2005

100 En témoignage par exemple la « nuit blanche » organisée par des étudiants turinois le 31 novembre pour protester tant

3.1.3 L'impact médiatique du mouvement italien

En France, il faut attendre le 1^{er} novembre 2005 pour qu'un article soit publié dans le Progrès¹⁰¹. Un article légèrement plus long est écrit le lendemain. Le 9 novembre, dans le Dauphiné Libéré, on peut lire : « TGV Lyon-Turin: le Val de Suse farouchement contre ». L'accent est mis sur la différence entre la France et l'Italie. « *Le problème, c'est que les questions environnementales n'ont jamais été mises en avant, en Italie, dans un débat sur le TGV minimaliste. En France, on consulte à tout va, les réunions se succèdent*¹⁰². » écrit Frédéric Thiers. Quelques articles font référence aux manifestations de novembre, mais c'est début décembre et l'intervention policière sur le chantier qui provoque une avalanche d'articles et de dépêches : Le Figaro, Libération ou Le Monde pour les quotidiens nationaux, le Nouvel Observateur à nouveau, 20 Minutes qui en fait même sa une avec une photo pleine page le 16 décembre « Un TGV dur à avaler », sans compter les gros titres de la presse régionale du Progrès au Dauphiné Libéré. Mais le soufflet retombe avec la bûche de Noël et le calme progressivement revenu en Italie. La manifestation du 7 janvier à Chambéry est encore bien couverte. Derrière le slogan « Logique de profit, logique de mort. Non au Lyon-Turin », 4 500 Italiens, rejoints par quelques centaines de Français, viennent dire aux Chambériens, et plus largement aux Français, leur hostilité à ce projet transfrontalier. Ensuite, ce sont quelques enquêtes ou débats, comme celui du magazine Lyon Capitale le 4 avril 2006¹⁰³ que l'on retrouve ou un article dans le Monde Diplomatique en juin. Ensuite, il faut attendre le focus sur les élections italiennes du printemps 2008 pour que soit à nouveau évoqué la délicate situation du Val de Suse : « Le Lyon-Turin, un dossier brûlant pour le gouvernement italien¹⁰⁴ ». Les conclusions de l'Observatoire Virano, mis en place pour désamorcer la crise à l'hiver 2006, ne font l'objet d'aucun article important en juin 2008. La contestation italienne, pour les médias français, n'a été qu'un épiphénomène. Pourtant, elle a éveillé quelques militants d'extrême-gauche qui se montrent solidaires aux revendications du Val de Suse et tentent de relancer une opposition d'ampleur en France.

contre le Lyon-Turin que contre la réorganisation du système éducatif.

101« Manifestation contre le TGV Lyon-Turin », article du *Progrès*, édition du 1^{er} novembre 2005

102« TGV Lyon-Turin : le Val de Suse farouchement contre », article du *Dauphiné Libéré*, édition de Gap-Briançon du 9 novembre 2005, Frédéric Thiers

103« Pour ou Contre la liaison ferroviaire Lyon-Turin ? », débat de *Lyon Capitale*, édition du 4 avril 2006, propos recueillis par Guillaume Lamy et Laurent Burlet

104« Le Lyon-Turin, un dossier brûlant pour le gouvernement italien », article du *Progrès*, édition du 14 avril 2008

3.2 La mouvance anarcho-décroissante s'empare de la contestation

3.2.1 Des nouveaux collectifs... assez virtuels

En France, dans les villes rhônalpines, des collectifs se forment fin 2005, sous la houlette de militants anarchistes, décroissants ou d'extrême-gauche. A Chambéry, il existe un Collectif de Savoie contre le Lyon-Turin, qui tient une permanence les premiers et troisièmes vendredis de chaque mois dans les locaux de la centrale syndicale Sud-Solidaires de Chambéry. A Grenoble, le collectif Pièces et Main d'œuvre, connu pour ses critiques acerbes du progrès technologique, alimente le débat. Un collectif lyonnais « Non au Lyon-Turin » est aussi créé et annonce se réunir tous les lundis. A Valence, le collectif anarchiste Le Laboratoire rassemble des opposants de la Drôme et de l'Ardèche. Une Coordination Rhônalpine contre le Lyon-Turin vient progressivement chapeauter l'ensemble des collectifs. Très actifs sur les blogs et sites d'information alternatifs : Rebellyon.info ou Indymedia par exemple, ces militants semblent pourtant assez insaisissables. Il est très difficile de les rencontrer aujourd'hui par exemple¹⁰⁵. De plus, dans nos diverses rencontres avec des contestataires du Lyon-Turin, aucun n'a été en capacité de nous transmettre l'un de leur contacts. Isolés, peu nombreux, ils entretiennent pourtant une critique importante et documentée du projet de Transalpine sur internet. Quelques tracts furent édités également.

3.2.2 Du Lyon-Turin à la critique radicale de la société : une certaine fascination pour la mobilisation italienne

Les arguments de ces nouveaux opposants s'articulent autour d'une critique du mode de développement capitaliste : « *les lois du marché et l'augmentation à l'infini des transports ne sont pas une fatalité !* » Ils s'attaquent à « *l'Europe libérale* », qui « *asphyxie les vallées* ». Par ailleurs et l'un des membres du Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin ne s'en cache pas, « *nous sommes effectivement pour la décroissance*¹⁰⁶. » Ainsi, ils développent une virulente critique de ce projet qu'il juge « pharaonique ». Quelques arguments nouveaux sont apportés aussi, comme la très forte consommation d'électricité – d'origine nucléaire – des TGV (64 fois supplémentaire selon eux à celle d'un train classique), ou l'utilisation de matériaux issus de l'industrie lourde. Mais surtout, ils rapportent méthodiquement ce qu'il se passe en Italie. Les premiers articles datent de début juin 2005. Le 28 juin, les militants valentinois relaient un « *appel à la mobilisation des Rhône-alpins de la part des opposants italiens au TGV Lyon-Turin.* » Ils expliquent avoir de nombreux contacts téléphoniques avec les Italiens. En novembre, les articles postés sont quotidiens. La date du 8 décembre est ensuite retenue comme une victoire pour le mouvement « No-TAV ». Après avoir été

¹⁰⁵Plusieurs fois sollicités, ils n'ont jamais répondu à aucun courriel.

¹⁰⁶« Des Italiens pas milliers dans les rues savoyardes », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 8 janvier 2006, Michel Lévy

chassés deux jours plus tôt du chantier, les occupants réussissent de nouveau à bloquer les travaux. L'imaginaire de la lutte sociale et de la révolution est fort. Un article du 19 décembre, relatant la grande manifestation du 17 à Turin, s'attarde sur la description des groupes anarchistes, des redskins et des blacks-blocs¹⁰⁷. Un autre s'intitule « Val Susa : une vallée qui réinvente la résistance populaire actuellement en Europe¹⁰⁸ ». Le 12 janvier, c'est la dimension européenne, voire mondiale, de la lutte qui est désormais mis en avant : « Avec la lutte contre le TGV Lyon-Turin, c'est toute la lutte qui prend une autre tournure¹⁰⁹. » Cependant, les militants souhaitent ardemment lancer une contestation identique en France. Ils s'interrogent le 9 décembre 2005 : « Quelles perspectives en Rhône-Alpes pour la réflexion sur le TGV Lyon-Turin ?¹¹⁰ » Mais restent réalistes : « La lutte continue contre le TGV Lyon-Turin...en Italie !¹¹¹ » Pièces et Main d'Oeuvre publie le 21 décembre un texte signé des Escargots « Contre le ferroutage, ou comment les Verts s'enferment dans le développement durable » En attaquant durement les « *éternels gestionnaires des nuisances* » que sont les Verts, les auteurs critiquent aussi et avant tout les tenants et les aboutissants du projet qui « *contribuera à la hausse du trafic des marchandises, facilité par la nouvelle ligne.* » Ils réclament la « *relocalisation de la production*¹¹². » PMO enfonce le clou une quinzaine de jours plus tard en dénonçant cette fois-ci la face cachée du Lyon-Turin : « *La cause du Val de Suse est notre cause. La destruction de cette petite vallée alpine sur l'autel de la Très Grande Vitesse Economique (trafic marchandises et voyageurs) n'est qu'une des conditions nécessaires à la destruction du grand Sillon alpin*¹¹³. »

3.2.3 Une manifestation à Chambéry sans suite

Le point culminant de la contestation de la sphère anarcho-décroissante est la participation à la manifestation du samedi 7 janvier à Chambéry. Ils sont deux cent environ à se joindre aux milliers d'Italiens venus exprimer leur colère, « *avec comme ambition de populariser le mouvement d'opposition de ce côté-ci des Alpes*¹¹⁴. » Ils restent bien isolés pourtant derrière leur banderole

107« Petite description de la manifestation du 17 décembre à Turin contre le TGV Lyon-Turin », article du 19 décembre 2005, <http://www.rebellyon.info/article1339.html>

108« Val Susa : une vallée qui réinvente la résistance populaire actuellement en Europe », article du 14 décembre 2005, <http://www.rebellyon.info/article1247.html>

109« Avec la lutte contre le TGV Lyon-Turin, c'est toute la lutte qui prend une autre tournure », article du 12 janvier 2006, <http://www.rebellyon.info/article1431.html>

110« Quelles perspectives en Rhône-Alpes pour la réflexion sur le Lyon-Turin ? », article du 9 décembre 2005, <http://www.rebellyon.info/article1205.html>

111« La lutte continue contre le TGV Lyon-Turin...en Italie ! », article du 14 novembre 2005, <http://www.rebellyon.info/article1053.html>

112« Contre le ferroutage. Ou comment les Verts s'enferment dans le développement durable », Les Escargots, 21 décembre 2005, http://www.piecesetmaindoeuvre.com/spip.php?page=resume&id_article=12

113« Attention, un train peut en cacher un autre. Derrière le Lyon-Turin, la destruction du Sillon alpin », Pièces et Main d'œuvre, 6 janvier 2006, http://www.piecesetmaindoeuvre.com/IMG/pdf/Un_train.pdf

114« Des Italiens par milliers dans les rues savoyardes », *Op. Cit.*

« Logique de profit, logique de mort ». L'ensemble de la sphère associative contestataire de longue date est réunie le même jour à l'initiative de la CIPRA. Personne ne se déplace. A peine Oscar Cablon vient-il faire un tour en fin de manifestation pour retrouver quelques connaissances italiennes. Il a jugé la manifestation « *trop politique*. » Seul élu remarqué, l'inénarrable Conseiller Général de La Chambre Daniel Dufreney¹¹⁵ !

Ensuite, l'activité faiblit. Un débat est annoncé le 26 mars à Lyon, mettant en avant les aspects autogestionnaires de la lutte du Val de Suse. L'invitation à la rencontre explique aussi que « *face à cette logique de profit qui ignore le respect et la dignité des populations, face à ces ravages sur l'environnement, nous devons nous mobiliser pour créer un rapport de force suffisant pour stopper ce capitalisme cynique et dévastateur*¹¹⁶. » Lors d'une réunion à Valence, le parallèle est établi avec les Comités Malville. En 2007, il est possible de trouver quelques articles, dont celui-ci sur le site Rebellyon.info : « Ligne ferroviaire Lyon-Turin, les tunnels du capitalisme, une histoire sans fin¹¹⁷... » Enfin, deux articles en mai 2008 font référence à l'achat de parcelles par les habitants du Val de Suse pour freiner les travaux (en émiettant les titres de propriété des terrains à préempter par les pouvoirs publics) et à la remise d'une pétition de 32 000 noms à Manuel Barosso. Les militants anarcho-décroissants sont restés bien seuls et n'ont pas su lancer un mouvement de masse.

3.3 Un mouvement sans suite

Ni sous l'impulsion des anarcho-décroissants, ni sous l'impulsion des militants plus anciens comme Oscar Cablon, une contestation importante ne repart en France. Il y a pourtant eu ces dernières années des liens entre les Français et les Italiens. Mais les Verts sont divisés et la CIPRA ne veut pas se positionner en fer de lance contestataire. Il demeure l'inévitable Oscar Cablon à la tête de la CADS pour tenter quelque chose. Il se rend par exemple, avec Gustave Faberger et quelques autres, en Italie pour la manifestation de Turin en décembre 2005 : « *On a manifesté avec eux, il y a 2 ans, il y avait 50 000 personnes à Turin dans la rue. C'est énorme !* ». La veille, Oscar Cablon avait été convié à rencontrer les Commissaires européens de l'Environnement et des Transports avec une délégation d'Italiens. Il faut dire qu'il est depuis quelques temps l'un des Vice-Président d'une fantomatique Coordination franco-italienne. Quelques années plus tôt encore, il avait aidé des manifestants à pénétrer, avec la complicité de journalistes français, dans une

¹¹⁵Pour l'anecdote, Daniel Dufreney est l'un des responsables nationaux du très conservateur parti politique « Centre National des Indépendants ».

¹¹⁶« Débat sur le TGV Lyon-Turin le 28 mars 2006 », article du 26 mars 2006, <http://www.rebellyon.info/article1809.html>

¹¹⁷« Ligne ferroviaire Lyon-Turin, les tunnels du capitalisme, une histoire sans fin... », 27 juillet 2007, <http://www.rebellyon.info/article4008.html>

Conférence à Bardonnecchia :

J'étais invité à la conférence qui a eu lieu il y a 6 ou 7 ans à Bardonnecchia et en tant que le Président de la Coordination. Et j'arrive là bas et il y avait une manif des Italiens avec tous les Maires et les banderoles de chaque commune autour du bâtiment. C'était beau ! Et quand ils m'ont vu, ils m'ont dit « et comment ça se fait qu'on peut pas rentrer ? » Alors je leur ai dit « venez, je vais vous faire rentrer ! » Alors, comme j'avais invité FR3 [...] j'ai expliqué la situation à FR3, ils m'ont dit « c'est pas compliqué, nous on est autorisé à rentrer » Ils avaient le badge « on va rentrer et ils vont nous suivre ! Et quand ils verront ça ils pourront rien faire pour l'empêcher ! » Et c'est ce qui s'est passé. Ca a foutu un bordel ! Ils insultaient ! Tout un coup « C'est une honte, un mensonge » ! Incroyable, une ambiance, pff.

L'évènement marque de même Gustave Faberger : « *ils sont rentrés dans la salle tout autour, c'était impressionnant ! Ils sont très très motivés ! Ils veulent rien rien...* » Mais il tempère son admiration quant il s'agit d'évoquer les arguments utilisés : « *C'était un petit peu le même combat, quoiqu'il fallait être prudent avec eux. Si nous on disait qu'il fallait être d'accord pour le fret, bon eux, c'est rien du tout.* »

C'est ainsi que lors de la manifestation de Chambéry en janvier 2006, la CADS ne rejoint pas le cortège. Si la Coordination conteste le Lyon-Turin, ce ne sont pas dans ses nouvelles finalités de fret (l'opposition reste marquée contre la LGV), bien qu'elle juge que le projet ne remplisse pas complètement les critères au vu de son coût et de son impact sur les riverains. Jean-Pierre Loscer qui suit les travaux de la Coordination estime que « *ça n'a jamais été la franche camaraderie au sens où y'a jamais eu de réalité collective ni, pour le oui il n'en était pas question, ni pour le non, une réelle convergence totale des opposants français et des opposants côté italien. Sachant que du côté français ce ne sont pas des opposants, je maintiens, c'est une réflexion sur le fret ferroviaire qui font que il est dit, dont je fais partie, il est dit que bah c'est pas la solution, pour le moment, qui fera décoller le fret ferroviaire.* » De même la jonction ne se fera jamais avec les militants anarcho-décroissants. Les cultures politiques sont trop éloignées. Le même Jean-Pierre Loscer précise : « *Aucun, il n'y a aucun lien. Je suis à peu près persuadé que Oscar Cablon, qui a dû les contacter, n'a pas de lien. Oscar Cablon, on peut dire c'est l'anar, mais baba-cool, alors que les anti-croissants, c'est les anar durs !* »

Il n'empêche que les arguments circulent entre les Italiens et les Français, et ce bien avant que la CIPRA impulse une dynamique de réflexion commune. Sur les dangers potentiels des déblais, il est incontestable que ce sont les Italiens qui ont apporté les premiers éléments de réflexion.

Inversement, sur les aspects techniques, le travail d'André May a aidé les Italiens dans la valorisation de l'utilisation de la ligne existante.

Paradoxalement, la mobilisation italienne a conduit à remobiliser les partisans français de la Transalpine. Un exemple parmi tant d'autres : le 10 janvier 2006, le Conseil Syndical de la Maurienne organise une conférence de presse en réaction à la manifestation du samedi précédent à Chambéry. Le Président du Conseil syndical explique alors qu'il faut « *avoir un discours clair, sans nier les difficultés liées au chantier. Et l'une des raisons pour lesquelles on se bat aujourd'hui pour le Lyon-Turin, c'est pour obtenir le basculement du transport des marchandises de la route vers le rail*¹¹⁸. » Les responsables politiques montent en fait tous au créneau pour défendre ce projet qu'ils jugent capital. L'unanimité demeure dans le champ politique. A une exception près.

118« La Maurienne répond au Val de Suse », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 12 janvier 2006, Laurence Veuillen

4 Un quasi-consensus politique mais une vraie opposition interne à l'appareil administratif

4.1 Le FN, « seul contre tous »

De Charles Millon à Gérard Leras, de Louis Besson à Michel Barnier, de Michel Bouvard à Jean-Jacques Queyranne, l'unité de la classe politique est remarquable. Socialistes et membres de l'UMP, Centristes et Verts¹¹⁹ soutiennent le projet de Transalpine. Certes, quelques réfractaires existent ici ou là¹²⁰, quelques élus locaux sont sceptiques ou opposés à une variante du tracé, mais globalement tout les élus de gauche comme de droite, centristes et écologistes, s'accordent à défendre le Lyon-Turin.

4.1.1 Défendre la France... et les automobilistes

Tous ? Enfin presque. Le Front National, à travers la fenêtre médiatique du Conseil Régional Rhône-Alpes s'exprime régulièrement contre le projet. Si l'impact de ce parti est faible¹²¹, ils interviennent systématiquement dans le débat, dans l'Assemblée régionale à Charbonnières, ou lors des campagnes électorales. Ainsi, en octobre 2003, Bruno Gollnisch, tête de liste pour les élections régionales de 2004 s'insurge contre un projet « pharaonique » et le « mauvais procès » fait aux voitures et aux automobilistes à travers la promotion du ferroutage¹²². Il faut dire que pour le Front National, le débat sur le Lyon-Turin est l'occasion de réaffirmer un soutien fort au transport automobile. Florence Baron, élue verte de 1998 à 2004 se souvient même de la phrase suivante prononcée avec mépris par un élu frontiste : « *le train est un mode de transport socialiste parce que tout le monde part à la même heure et tout le monde arrive à la même heure !* » Au-delà, il s'agit pour le Front National de marquer une forte différence politique. Maurice Faurobert, Conseiller Régional siégeant à la Commission Transports précise :

Mais on est obligé de remarquer qu'ils soient de droite ou de gauche, ils se retrouvent dans ce projet au coude à coude. Bon le projet officiellement est soutenu par l'exécutif de gauche :

119 Les Verts, évoqués à quelques reprises dans cette histoire de Lyon-Turin, ont parfois eu une attitude ambiguë, ses élus soutenant le projet et ... ses contestataires. Attachés à la dimension fret du projet, ils ont aussi insisté pour la tenue d'un débat public. Ils entretiennent de nombreux liens avec les associations, quelques uns de leurs militants y étant investis. L'unanimité des élus Verts (Nicole Guilhaudin et Gérard Leras pour les plus médiatiques) à soutenir, tout en présentant des critiques, le Lyon-Turin n'est certainement pas celle des militants. Une étude complémentaire à ce présent travail mériterait d'être faite pour comprendre ce que Jean-Pierre Loscer appelle les « problèmes internes ».

120 Nous pouvons penser par exemple à Pascal Clément (UMP) dans la Loire qui ne voit dans ce projet qu'une lubie lyonnaise très coûteuse.

121 Cette faible prise en compte de leurs arguments tient dans la situation très particulière que ce parti occupe dans la vie politique française, d'autant plus en Rhône-Alpes après les tumultes de l'élection de Charles Millon en 1998 avec les voix du parti frontiste.

122 « Régionales, le FN en campagne sur les transports », article du *Progrès*, édition du 14 octobre 2003

socio-communiste-vert. Mais la droite dans cette affaire ne souhaite qu'une chose, c'est surenrichir ! C'est aller plus vite, plus fort avec plus de moyen. Donc ils sont politiquement liés euh dans ce même projet. Alors on est presque seuls contre tous, si vous voulez. [...] C'est un peu notre vocation puisque, et en raccourci je veux dire, nous sommes des nationalistes, donc nous défendons l'intérêt du peuple de France, or là, il s'agit d'un projet international.

4.1.2 *Un projet pharaonique*

L'accent est mis sur les risques de la mondialisation et la nécessité d'enraciner les activités sur le territoire. L'élu du FN préfère cependant parler de « rééquilibrage » plutôt que de « relocalisation », qui se réfère trop explicitement aux théories écologistes. Néanmoins, l'argument récurrent est celui de rentabilité et de la viabilité du projet. Ce projet est « pharaonique ». En s'appuyant sur l'audit de 2003 du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances¹²³, le FN dénonce un projet au coût colossal. Dans un document d'une quinzaine de pages, le groupe des élus au Conseil Régional résume sa position par un jeu de questions-réponses qui invalide systématiquement les arguments des promoteurs du projet. De façon récurrente sont assénées les incertitudes liées au coût. Le 16 février 2005, Bruno Gollnisch prend la parole en Assemblée et déclare : « *Je pense qu'il faudrait s'asseoir, réfléchir et réexaminer l'excellent rapport fait par des ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées, des Transports et par un groupe d'experts extrêmement compétents et se demander s'il n'y aurait pas d'autres investissements dont la rentabilité serait mieux assurée et dont l'impact serait plus favorable à l'environnement que ce projet procédant d'une espèce de mode européiste dont l'absurde slogan du TGV de Lisbonne à Kiev est l'illustration.* » La concurrence des tunnels suisses, Lötschberg et Gothard qui sont sur le point d'être mis en service, accentue cette crainte d'un mauvais investissement, puisqu'une partie des trafics escomptés devrait être captée par les tunnels helvétiques. Le réaménagement de la ligne historique suffirait.

Depuis 2004, c'est essentiellement Maurice Faurobert qui suit le dossier pour son groupe politique. Il n'a jamais entendu parler d'une contestation en France, mais se félicite de la mobilisation italienne, en l'interprétant tout à son avantage : « *... non en France il n'y a pas de réactions qui se soit rapprochée du Front National. Euh, je crois même pouvoir dire qu'il n'y a pas beaucoup de réactions. Par contre, en Italie, il y a eu une forme de réaction qui est en train d'évoluer et qui rejoint un peu les positions du Front National, sur le plan de non rentabilité du projet.* » Il souhaiterait un débat public. Au final, sa maîtrise du projet reste mince, puisqu'il croît

123Cf paragraphe suivant.

savoir par exemple que la ligne passe en vallée de Tarentaise...

4.2 L'impact de l'audit des Ponts et Chaussées et de l'Inspection des Finances

Le 11 mars 2003 Le Monde publie en avant première les conclusions d'un audit commandé l'été précédent par le gouvernement sur les grandes infrastructures de transport en projet¹²⁴. C'est un coup dur pour le Lyon-Turin. Le journaliste est formel : « *Le pharaonique projet franco-italo-européen Lyon-Turin (8 milliards d'euros pour la partie centrale française, dont au moins 5 à la charge de l'Etat) est examiné par les experts avec circonspection.* » La réticence de certains corps d'Etat, dont les Ponts et Chaussées et l'Inspection des Finances n'est plus cachée. Elle constitue le frein le plus puissant au projet de Transalpine.

4.2.1 Une lecture économique du projet

Les résultats de cet audit voulu par Jean-Pierre Raffarin en août 2002¹²⁵ tiennent dans un rapport d'une petite centaine de pages. Une dizaine est consacrée au Lyon-Turin¹²⁶. En effet, « *le « projet Lyon-Turin » tient une place particulière dans le champ de l'audit, en raison des enjeux diplomatiques, financiers et budgétaires qui y sont attachés. Compte tenu des montants à financer, qui pourraient atteindre 8 Md€ pour la seule part française, cette opération pèse en effet fortement sur les marges de manœuvre disponibles pour les autres projets.* » L'approche, essentiellement financière, néglige les enjeux européens ou les aspects d'aménagement du territoire. Il se trouve qu'une étude de la DATAR doit être publiée début avril 2003 sur le même thème¹²⁷. L'un des auteurs de cet audit, Jean-Philippe Charpat, se défend d'une lecture trop « technocratique » : « *il n'y a pas de miracles, ce sont les lois de l'économie.* » Il s'agissait de dépasser la « *mythologie grande vitesse.* »

Si le ton reste nuancé – les experts ne voulaient pas « *mettre les pieds dans le plat* » – les conclusions sont néanmoins formelles : « *A l'issue des analyses approfondies qu'elle a menées sur cet ensemble d'aménagements, la mission estime que, dans le cadre méthodologique actuellement applicable à l'évaluation des projets d'infrastructures, les études socio-économiques sont loin de*

124« Transports: un audit recommande à l'Etat de réexaminer ses projets », article du *Monde*, édition du 11 mars 2003, François Grosrichard

125Il s'agissait de proposer des priorités aux pouvoirs publics en évaluant l'intérêt socio-économique d'une centaine de grands projets.

126« Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport », Inspection Générale des Finances, Conseil Général des Ponts et Chaussées, février 2003

127Cette étude est largement plus favorable au Lyon-Turin.

démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité¹²⁸. » La comparaison avec le tunnel sous la Manche affaiblit l'opportunité de réaliser le Lyon-Turin pour les voyageurs. S'agissant du fret, les études socio-économiques antérieures sont très discutables, car trop optimistes. Il est vrai que dès un avertissement liminaire à l'audit il est écrit que « dans le domaine du fret ferroviaire, la mission s'est efforcée de tirer le meilleur parti possible des prévisions de trafic disponibles, dont le réalisme n'apparaît cependant pas toujours acquis¹²⁹. » Enfin, le coût du tunnel est tel que les auteurs ont jugé qu'il y avait « d'autres choses plus importantes à faire » selon Jean-Philippe Charpat. Les experts préconisent donc la mise aux normes de sécurité et l'augmentation du gabarit du tunnel du Mont Cenis (déjà prévues par le Contrat de Plan Etat-Région en cours), mais également l'instauration d'une taxe pour les poids-lourds pour mieux réguler la circulation de ceux-ci à travers les Alpes. Une mise en service du tunnel de base en 2012 leur paraît « incompatible avec l'état d'avancement du projet et anticipe largement sur les perspectives de saturation des ouvrages ferrés et routiers¹³⁰. » Les auteurs recommandent d'attendre 2015 pour juger plus finement de l'intérêt de l'infrastructure en fonction des évolutions de trafics (à cause notamment des incertitudes liées aux tunnels suisses).

4.2.2 Une opposition efficace

Les responsables politiques en Rhône-Alpes tentent immédiatement de relativiser la portée de l'étude. Le Progrès interroge ainsi Anne-Marie Comparini, Présidente de Région, qui dit vouloir « rester confiante sur l'engagement final qui relève d'une décision politique courageuse [...] et non pas d'un rapport technocratique qui repose uniquement sur des critères financiers. » La réaction d'Eric Fournier, Vice-Président du Conseil Régional chargé des Transports a la même tonalité : « Dire que le coût de la liaison Lyon-Turin dépasse le niveau de la centaine d'autres projets mentionnés dans le rapport est une évidence. Mais précisément, ce n'est pas un projet comme les autres. Ce projet doit être considéré comme à part. Il comporte une dimension supranationale, un aspect européen, qui justifient sa réalisation. » Et de dénoncer la « monoculture routière qui continue d'exister. C'est tout un esprit, un mode de pensée, qu'il faut revoir¹³¹. » Les observateurs ne s'y trompent pas. Derrière cette étude se cache des rivalités de corps d'Etat, fondées sur des cultures profondément différentes. Mais plus encore pour les élus rhônalpins, il s'agit de réoccuper très vite l'espace médiatique qui était leur allié jusqu'alors¹³². Car ils savent bien que la principale difficulté est financière. Or la concurrence entre projet n'est pas favorable aux infrastructures ferroviaires. La

128Audit Op. Cit., p.61

129Ibid., p.1

130Ibid., p.6

131« Lyon-Turin : une « photo » compromettante », article du Progrès, édition du 11 mars 2003, Christian Hédou

132L'ensemble des médias est particulièrement favorable à ce type de grand projet.

Direction des Routes, avec ses relais efficaces dans les grands corps d'Etat des ingénieurs, reste puissante. Quant au Ministère des Finances il voit d'un très mauvais œil cette énorme dépense dans un contexte de restrictions budgétaires. Le Lyon-Turin n'a pas été bloqué sur le terrain par des riverains échauffés. Il est profondément ralenti dans la torpeur administrative parisienne. Jusqu'à l'arrêt ?

Michel Lévy, journaliste, s'interroge ainsi deux ans plus tard, avec la montée de la contestation italienne : « *Les opposants traditionnels au projet côté français, notamment au sein du ministère des Finances et à la Direction des routes du ministère de l'Équipement [...] ne peuvent-ils trouver dans les mouvements en cours, matière à argumenter pour faire machine arrière ?*¹³³ » Pour Michel Darrand de RFF, si le politique reste maître du jeu, les divisions entre corps administratifs ne sont pas négligeables, surtout pour les aspects financiers :

Y'a l'éternel conflit Ministère des Transports, Ministère du Budget, etc. Bon, à un moment ou à un autre, quand il s'agit de parler du projet au nom de l'Etat, il y a une seule voix qui s'exprime et bon, jusque là ça va à peu près dans le même sens. Bon évidemment, si on fait fi de tous les échanges internes de toutes les contradictions internes, c'est ça quoi, la vision globale. Pour autant, on est aujourd'hui sur un projet qui est complètement réversible, parce que en fait [...] sur la partie nationale on a 0 de chez 0 !

Olivier Klein, en observateur attentif des acteurs du Lyon-Turin depuis plusieurs années, estime qu'il s'agit aujourd'hui de la principale opposition, si ce n'est la seule. Elle va selon lui en augmentant, alimentée par le scepticisme et la concurrence entre grands projets d'infrastructure. Cette opposition « technocratique » est relayée par quelques chercheurs, économistes parisiens notamment, qui jugent le projet trop cher. L'un d'eux, Rémy Prud'Homme, publie une tribune dans le Figaro en 2001, où il ironise sur le coût et l'utilité d'un tel projet. Sa conclusion est cinglante : « *On peut parier que le rapport annuel de la Cour des Comptes, dans son édition de 2015, consacrera un long chapitre à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Il dénoncera, avec le talent que l'on sait, la grossière sous-estimation des dépenses, les erreurs flagrantes des prévisions de trafic, le caractère précipité de la décision, le montage financier insoutenable, et plus généralement l'absurdité économique du projet*¹³⁴. » En 2007, il complète ce point de vue avec une note s'appuyant sur une démonstration économétrique et le calcul de la valeur actualisée nette (la VAN) et du taux de rentabilité interne (TRI) du projet. Là encore il est « *impossible d'imaginer les*

133« Les vraies questions », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 8 janvier 2006, Michel Lévy

134« Contre la liaison ferroviaire Lyon-Turin », tribune libre dans *Le Figaro*, édition du 23 février 2001, Rémy Prud'Homme

hypothèses qui rendraient le projet socialement justifiable. »

De Paris, le Lyon-Turin n'est qu'une lubie des Rhônalpins. Insuffisamment justifié économiquement, il ne doit pas être réalisé. L'audit de 2003 ne fait que révéler ce scepticisme. Dès lors, l'ambiguïté des gouvernements successifs est flagrante. Si le Lyon-Turin reste prioritaire, ils ne souhaitent pas le financer à l'heure actuelle et privilégient encore certaines infrastructures routières concurrentes. Trois exemples viennent corroborer cet argument. En juillet 2005, l'Etat français n'a pas souhaité déboursier un milliard d'Euros supplémentaires qui auraient permis de financer le tunnel de base, alors même que l'Europe se proposait d'en financer la moitié et les Italiens les deux tiers de la moitié restante. Tout récemment, dans le projet de loi Grenelle I, le Lyon-Turin n'a pas été retenu dans les lignes à grandes vitesses à réaliser rapidement. Motif invoqué : s'il s'agit d'un projet prioritaire, il est européen... Curieux quand on sait que c'est le Schéma directeur français des LGV adopté en 1991 qui avait lancé la Transalpine. Enfin, en 2007 la décision a été définitivement prise de percer une galerie de sécurité d'un diamètre de 8 mètres, parallèle au tube actuel du tunnel routier du Fréjus. Personne ne s'y trompe, cette opération s'apparente à un doublement de la capacité de ce tunnel à terme. Quant à la mise au gabarit B1 du tunnel ferroviaire du Mont Cenis, les travaux prennent du retard. La mobilisation interne à l'Etat contre le Lyon-Turin semble porter ses fruits.

Le tableau est décrit. Les acteurs ont été scannés, les mobilisations décryptées, les arguments exposés. Inévitablement, le projet Lyon-Turin a suscité des réactions. Négatives. Critiques. Mitigées. Mais curieusement, ces expressions sont restées mesurées. La contestation des riverains s'est progressivement éteinte. L'opposition politique reste cantonnée aux extrêmes, avec une influence quasi-nulle sur les autres acteurs. Dans la sphère associative, la stratégie n'est pas de rechercher l'affrontement. Désormais, l'accent est mis sur les aspects techniques. Seule l'opposition technico-administrative de certains services ou certaines directions ministériels est en mesure de repousser la réalisation de ce projet, avec succès pour l'instant.

Cette situation n'est pas sans interroger. Pourquoi ce projet colossal ne suscite-t-il pas davantage de résistances, au-delà des administrations ? Pourquoi l'adhésion est-elle si forte, alors même que la critique est argumentée ? C'est à travers une plus ample caractérisation de ce faible mouvement critique que nous allons nous attacher désormais. Et au-delà ce sont les facteurs explicatifs de cette contestation très mesurée que nous allons tenter de mettre en lumière.

SECONDE PARTIE

LES CARACTÉRISTIQUES ET LES RAISONS D'UNE CONTESTATION LIMITÉE

Chapitre 3

La galaxie contestataire

L'histoire des contestataires du Lyon-Turin vient d'être exposée. Avant d'en comprendre les faiblesses, il est nécessaire de davantage caractériser cette mobilisation. Il s'agit de mieux saisir cette « galaxie » contestataire. En effet, loin d'être homogène, le camp de la contestation est divers, tant dans ses membres, que dans les stratégies ou les arguments qu'il expose. Il est même possible de se demander si une vraie coalition « sceptique », à défaut d'être « opposée », s'est formée en France depuis le début des années 1990. Au-delà, il est nécessaire d'amorcer une réflexion sur le rapport que ces groupes entretiennent avec la notion d'intérêt général. Ce sera l'occasion de revenir sur des concepts, entre-aperçus dans la première partie de ce travail : le NIMBY ou la montée en généralité. Un exercice – certes un peu formel – de catégorisation pourra être esquissé. Enfin, la perception que les contestataires ont d'eux-mêmes, ainsi que l'image qu'ils renvoient sont essentielles. Ensuite seulement nous pourrons nous interroger sur les raisons d'une contestation aussi peu marquée en France.

1 Une coalition faible

Les relations que les contestataires entretiennent entre-eux ont été évoquées au fil de leur histoire. Mais une approche d'ensemble s'impose. Elle doit permettre de mieux comprendre la « galaxie » contestataire française du Lyon-Turin. En observant l'ensemble des relations nouées, la façon dont l'information circule, la question d'une coalition des contestataires se pose.

1.1 Deux schémas pour saisir l'ensemble

Les deux schémas présentés sur les pages suivantes n'ont pas vocation à l'exhaustivité, ni à la précision. En revanche, ils fournissent au lecteur une vue d'ensemble de ce qu'est la galaxie contestataire en 2008, à travers les exemples proposées dans la première partie. La première figure établit les liens que les contestataires ont entre eux. La synthèse géographique de la page suivante vise à montrer les territoires dans lesquels les opposants s'inscrivent. Ces territoires ne sont pas toujours ceux de la contestation, puisque nous avons vu que l'importance des riverains a décliné en presque vingt ans. Quelques remarques s'imposent cependant à la lecture de ces schémas.

La forte réticence de certains corps d'Etat à appuyer ou financer le Lyon-Turin ne trouve pas de relais directement en Rhône-Alpes. Si des arguments sont repris¹³⁵, il n'y a pas de relation entre ces groupes et les associations ou les élus impliqués dans la contestation de la Transalpine. L'éloignement entre Paris et Rhône-Alpes, ainsi que l'appartenance à des milieux sociaux étrangers¹³⁶ expliquent sans doute cette étanchéité. Le Front National est très isolé aussi, comme le sont quelques acteurs politiques périphériques. Ces derniers ont de très forts liens avec les promoteurs du Lyon-Turin, via leurs mandats ou leur parti. Ils ne s'investissent pas auprès des contestataires plus visibles (riverains notamment) sur le territoire du Lyon-Turin. Mais il n'est pas impossible qu'un élu comme Pascal Clément, Président UMP du Conseil Général de la Loire et ancien Ministre, ait des relations au cœur de l'appareil d'Etat réfractaire. A l'autre extrême, tant sur le plan institutionnel que politique, le groupe que nous avons appelé « anarcho-décroissant » est lui aussi très isolé. Il entretient davantage de liens avec la contestation italienne – que nous avons fait figurer comme une seule entité, bien qu'elle soit tout autant plurielle qu'en France – qu'avec ses potentiels alliés français.

135Cf paragraphe suivant

136Même s'il n'est pas improbable qu'un ou deux individus puissent avoir des liens, pour les acteurs rencontrés cela ne s'est pas révélé.

Opposition interne à l'Etat :
 Ministère des Finances, Conseil Général des Ponts et Chaussées,
 Direction des Routes, etc

— Liens établis
 - - - Liens hypothétiques
 Adrien Febistina Acteur isolé

Front National

Quelques acteurs
 politiques isolés
 Pascal Clément
 (Loire-UMP)

**Trans porteurs
 routiers**

**Observatoire
 TGV**

R-shift-R
 André May

**Associations de
 Combe de Savoie**
 Pascal Loury,
 Florence Baron

CADS
 Associations du Nord-Isère
 Oscar Cablon, Gustave Faberger

**Collectif
 d'élus**
 APSAB
 Daniel Serron

Daniel Duffreney
 (Conseiller Général-
 Maire de La Chambre)

Associations de Maurienne
 Andrée Cygnet, Alain Chasson,
 David Balto

CIPRA
 Patrick Martineau

Adrien Febistina
 (CGT Cheminot)

J-P Loscer
 (FNAUT, Verts)

**Opposition
 riveraine
 du Val de Suse**

Coordination
 franco-italienne

**Collectif Rhônalpin
 contre le Lyon-Turin**
 Anarcho-
 décroissants

La galaxie des contestataires français du Lyon-Turin

Synthèse géographique des contestations du projet Lyon-Turin

Contournement ferroviaire
de Lyon



Lyon

Aéroport
St-Exupéry



Nord-Isère

CADS

Avant-Pays
savoyard

La Tour-du-Pin

APSAB

Chartreuse

Combe de
Savoie

Belledonne

Vallée de la
Maurienne

St-Jean de
Maurienne

Grenoble

Vercors

Valence

| | | | |
|--|---|--|--------------------------|
| | Ligne fret | | Coordination associative |
| | Ligne TGV | | Collectif d'élus |
| | Ville | | Association riveraine |
| | Massif | | Autre association |
| | Collectif Rhônealpin contre le Lyon-Turin | | |



Opposition interne à l'Etat



Mouvement No TAV italien

La Coordination Ain-Dauphiné-Savoie et son Coprésident le plus actif, Oscar Cablon, se retrouvent au centre, et pas seulement géographiquement, de la mobilisation associative et riveraine. L'ancienneté de ce collectif n'y est sans doute pas étrangère. Le lien est également plus aisé à faire entre les riverains et d'autres organisations ou personnes qui ne sont pas territorialement liées au projet de tracé Lyon-Turin pour les responsables de la CADS, qui ont un parcours militant les ayant conduit à se constituer un réseau étendu. Aujourd'hui, la CIPRA, avec une approche d'expertise, est un pont entre un grand nombre d'individus et d'associations. Entre ces collectifs gravitent un certain nombre de personnes (seules quelques unes ont été représentées dans le premier schéma) qui sont des acteurs du débat. Avec parfois quelques curiosités. Jean-Pierre Loscer est ainsi une sorte de tampon entre la FNAUT (pour) et la CIPRA (contre), entre Adrien Febistina (réservé) et Oscar Cablon (contre), entre les Verts (pour) et les associatifs (sceptiques).

Les contestataires les plus récents ne sont pas riverains du futur Lyon-Turin. Le second schéma est parlant. Si historiquement, ce sont les associations riveraines et les élus locaux qui ont mené la fronde, aujourd'hui ce sont davantage des individus ou des organisations détachés des contextes locaux. De fait, les lieux de contestation se déplacent : rencontres à Chambéry puis Bardonecchia en Italie pour la CIPRA, débats à Lyon ou Valence pour le Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin, etc...

1.2 Des trajectoires multiples pour des argumentaires diversifiés

1.1.1 Les différents argumentaires mobilisés

Les argumentaires mobilisés par chaque groupe sont relativement hétérogènes. Un rapide récapitulatif semble nécessaire avant de retracer la circulation des arguments entre les contestataires.

La mouvance « anarcho-décroissante » articule son raisonnement autour de trois dimensions. Tout d'abord les éléments critiques sont d'ordre socio-économique. Le projet est très coûteux et l'argent qui serait investi dans ce dernier ne serait pas dépensé pour d'autres activités, primordiales, comme l'éducation. Les conditions de travail sur les chantiers à venir préoccupent aussi ces militants : gestion en flux tendus, sous-traitance et précarité des emplois notamment. Le deuxième pilier qui sous-tend la réflexion de ce groupe concerne l'environnement. La qualité de vie des riverains serait détériorée, les gigantesques volumes de déchets, contenant d'ailleurs de l'amiante et de l'uranium à certains endroits sont une difficulté majeure, résolue de façon insatisfaisante à ce

jour. Les contraintes, pendant les nombreuses années de travaux, ne doivent pas être négligées. Deux nouveaux arguments sont utilisés, concernant la consommation électrique (et donc nucléaire) des TGV, ainsi que l'utilisation de matériaux nocifs issus de l'industrie lourde. Enfin les arguments relèvent de l'aspect démocratique. Il n'y a pas eu de concertation suffisante. Les opposants n'ont pas assez été écoutés. Il faut bien percevoir que la triple remise en cause du capitalisme, du pouvoir et de la croissance des échanges¹³⁷ est le prisme par lequel ces opposants analysent le Lyon-Turin. « *Le TGV Lyon-Turin : un rail de plus pour le capitalisme !*¹³⁸ » titrent-ils l'un de leurs articles en janvier 2006, après avoir défilé sous la banderole « *logique de profit, logique de mort* » quelques jours plus tôt à Chambéry. Contre les transports routiers, ils dénoncent aussi le fret¹³⁹.

Le Front National appuie sa réflexion avec les incertitudes de coût et de flux. Par conséquent se pose la question de la rentabilité d'un projet. En arrière plan se décline la critique récurrente par le FN du gaspillage de l'argent public. La préférence pour le transport routier est aussi un élément qui sous-tend la réflexion du parti d'extrême-droite. Mais plus encore, c'est l'argument politique qui prédomine. « *Evidemment, nous sommes des opposants politiques. On ne s'oppose pas uniquement à des considérations techniques* » précise un Conseiller régional frontiste. La défense du territoire français est importante contre les délocalisations et l'afflux de marchandises du monde entier. « *Nous estimons que ce projet est préjudiciable à l'économie des peuples d'Europe et de France en particulier.* » Seul parti d'élus opposé au Lyon-Turin, le FN joue de cette posture contestataire. Un vrai débat public est réclamé.

L'APSAB sert maintenant d'exemple pour les contestations qui sont restés presque exclusivement locales, à l'instar de celles dans le canton de La Chambre ou dans l'Ain. L'environnement est premier. Cette dimension se subdivise en fait entre la nature et la qualité de vie (l'eau servant de lien entre ces deux aspects¹⁴⁰). Les nuisances sonores sont au centre des préoccupations, « *dans une zone très résidentielle où la qualité de vie est la priorité des habitants* », mais aussi pour la faune. L'exil possible de familles entières est dramatisé. Les craintes liées au tourisme vert sont également mises en avant. La menace qui pèse sur les trains régionaux, déjà victime de « *retards récurrents*¹⁴¹ », est pointée. Enfin, la nouvelle infrastructure ferroviaire devrait paradoxalement être un aspirateur à camion pour le franchissement des Alpes : la région serait

137D'où le qualificatif, aussi imparfait soit-il, d'anarcho-décroissants

138« *Le TGV Lyon-Turin : un rail de plus pour le capitalisme !* », article du 10 janvier 2006, <http://rebellyon.info/article1417.html>

139Cf le texte publié sur le site de Pièces et Main d'Oeuvre, « *Contre le ferroutage* », *Op. Cit.*

140Des menaces pèseraient sur les zones de captage.

141Le terme est souligné sur le site.

sacrifiée.

S'agissant de la CADS, nous ne reviendrons pas sur l'ensemble de l'argumentaire, qui d'une part s'est progressivement complexifié et technicisé, et qui d'autre part utilise l'ensemble du champ disponible. Citons cependant et succinctement l'impact territorial, les craintes liées à l'environnement, pendant et après les travaux, la question du coût et de la rentabilité, les liens avec les réseaux ferroviaires régionaux et européens, les perspectives de flux, la demande d'un débat public, la mise en avant d'alternatives techniques, la réflexion sur les finalités du transport de marchandises, etc. A noter les quelques liens entre la CADS et des transporteurs routiers plutôt hostiles au Lyon-Turin, liens créés lors du colloque de Brégnier-Cordon. La CADS utilisent les arguments de ces personnes pour dénoncer les insuffisances du système fret ferroviaire actuellement. Le regard porté demeure globalement plutôt écologiste, sans que le thème de la décroissance soit trop avancé.

La CIPRA a un champ d'investigation beaucoup plus réduit. Par nature généraliste, la CIPRA se pose néanmoins en experte et par là-même n'explore que les dimensions liées aux trafics, aux alternatives, à la structure des échanges, aux comparatifs sur l'ensemble de l'arc alpin. Les nuisances riveraines sont délaissées. Un débat public est réclamé.

Les rédacteurs de l'audit du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection des Finances insistent eux exclusivement sur la rationalité socio-économique du projet. Dès les propos liminaires du rapport tout est dit : « *apprécier [son] intérêt socio-économique à partir des études menées à ce jour*¹⁴². » Les deux types de trafics, voyageurs et marchandises sont examinés. Le coût et la rentabilité du tunnel sont aussi détaillées méthodiquement. La question du phasage des réalisations est posée, des pistes sont proposées.

Enfin, chaque acteur, de part son activité ou son parcours, s'attache plus particulièrement à défendre un type d'arguments. André May peut bien évidemment illustrer cela avec son projet R-shift-R. Mais Gustave Faberger, ancien géomètre de la Direction Départementale de l'Agriculture, propose aussi toute une réflexion sur la question des remboursements agricoles à venir à cause du passage du Lyon-Turin sur sa commune. Pascal Clément ou l'ancien Maire de St-Etienne Michel Thiollière s'attachent à promouvoir l'équilibre des territoires en Rhône-Alpes. Ils craignent que leur département soit marginalisé. S'ils sont très minoritaires, ces argumentaires montrent toutefois la

¹⁴²Audit, *Op. Cit.*, p.1

diversité des avis sur le Lyon-Turin. Mais parfois, ces critiques ou ces propositions font tâche et sont reprises par d'autres.

1.1.2 Des trajectoires multiples

Les différentes configurations évoquées ci-dessus, ainsi que la persistance d'un débat critique à défaut d'actions plus médiatiques, posent la question de la circulation de l'information. Mettre à jour les trajectoires, l'amplification ou la marginalisation de certains arguments est assez révélateur de la configuration dans laquelle s'inscrit la potentielle coalition contestataire du Lyon-Turin.

Il est incontestable que le travail des associations riveraines a conduit certains élus locaux ou régionaux à se montrer plus critiques ou plus combatifs que ce qu'ils étaient a priori. Deux exemples. Le premier réflexe de Françoise Baron, militante Verte et Présidente d'une association environnementaliste à Chapareillan en Combe de Savoie, a été d'approuver le Lyon-Turin : « *Je suis écologiste et je peux pas m'opposer à un projet ferroviaire. Et puis en discutant avec les associations qui pouvaient exister localement, c'est vrai que d'une part je me suis rendu compte de l'impact énorme, parce qu'il devait sortir, je crois à 10 mètres de haut. Et c'est vrai que je me suis posée la question de l'idée d'un TGV précisément, est-ce que c'était vraiment la priorité de faire un TGV tout seul sur l'Italie...* » Régulièrement dans son mandat de Conseillère Régionale, elle soutiendra les associations, notamment la CADS dans sa demande de débat public. Le Maire de Pont-de-Beauvoisin, comme l'explique Daniel Serron, était sceptique sur l'opportunité de mener un combat contre la réhabilitation de la ligne historique. Il suit pourtant son administré dans sa démarche contestataire.

Oscar Cablon, lui, n'est pas peu fier d'avoir donné des arguments, tant aux groupes les plus radicaux du Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin, qu'à l'APSAB par exemple. Il est vrai que l'APSAB a esquissé une certaine montée en généralité de son argumentaire sur des positions assez similaires à celles de la CADS. Les anarcho-décroissants, pour être les plus exhaustifs possibles, ont sans doute, mais il a été impossible de le vérifier, longuement examiné les arguments de l'ensemble des associations riveraines, reprenant à leur compte les positions les plus critiques. Curieusement, ils sont les seuls à réutiliser la vieille opposition riverains/hommes d'affaire pour stigmatiser un projet qui délaisse les territoires et ne s'intéresse qu'aux plus riches qui transitent de capitale économique en capitale économique. Cet argument datait des débuts du projet quand seule une LGV était évoquée. Mais la CADS puise aussi auprès d'autres des nouveaux arguments. André May et son innovation viennent nourrir la coordination en attente de propositions concrètes et

alternatives. La CADS est le plus grand promoteur du système R-shift-R à ce jour. Par ce biais là, le projet a passé la frontière et aujourd'hui certains Italiens mettent en avant cette innovation aussi. Enfin la CADS utilise encore les conclusions de la contre-expertise de 1997.

L'APSAB a mené un important travail de mise en valeur des nuisances sonores. Couplées aux propres réflexions de la CADS, les contestataires disposent aujourd'hui d'un important réservoir pour appuyer leur analyse. Ainsi l'Intercommunale contre les nuisances en Maurienne s'inquiète du manque d'études sur les nuisances sonores le long du tracé aérien dans le canton de La Chambre.

Le mouvement italien, et les travaux d'investigations approfondies qu'il a engendrés¹⁴³, a enrichi le discours des contestataires français, tout particulièrement celui des anarcho-décroissants. Ceux relatifs aux travaux du tunnel de base et à l'extraction de roches contenant de l'uranium et de l'amiante sont désormais repris par l'ensemble des acteurs. En avril 2006, une réunion se tient en Mairie de Lanslebourg, en haute vallée de la Maurienne. LTF vient informer la population du dépôt des futurs déblais du tunnel de base dans le site du Grand Paradis sur le Mont Cenis. Couplée aux alertes des Italiens sur les caractéristiques des roches extraites, cette information alarme les riverains¹⁴⁴ ! Pourtant, les Italiens n'ont pas toujours réussi à convaincre leurs homologues français. Hormis le Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin, aucun autre organisation était présente pour la manifestation du 7 janvier 2006. Les Français étaient peu nombreux. Ce ne fut pas faute pour les activistes italiens de s'arrêter dans chaque village de Maurienne pour distribuer des tracts et discuter avec les habitants.

L'impact de l'audit publié en 2003 sur les « Grands projets d'infrastructures de transport » est lui considérable. Rares sont les personnes impliquées dans la discussion qui n'en ont pas entendu parlé. Du FN à la CADS, la plupart des contestataires le reprennent comme un argument « massue », car provenant de l'appareil étatique même. A sa sortie, la CADS communique même très largement dessus¹⁴⁵. Les Italiens mettent aussi en avant les conclusions de cet audit encore quelques années après. C'est le cas par exemple d'Angelo Tartaglia, professeur à l'Ecole Polytechnique de Turin et représentant de la Communauté de Communes de la basse vallée de Suse à l'Observatoire Virano, dans un article pour le Monde Diplomatique¹⁴⁶.

143Plusieurs chercheurs turinois, en particulier de l'Institut Polytechnique, ont produit des rapports sur les nuisances des travaux à venir, la présence de roches amiantifères ou la réalité des flux transalpins de marchandises.

144« La Haute-Maurienne inquiète », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 07 avril 2006, Laurence Veuillen

145« Projets ferroviaires : demande d'un débat public », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 22 avril 2003, Michel Lévy

146« Un TGV transalpin très contesté », article du *Monde Diplomatique*, mai 2007, Angelo Tartaglia

La CIPRA, par sa réflexion sur l'ensemble de l'Arc alpin, a amplifié les interrogations sur les estimations de flux avec la mise en service des nouveaux tunnels suisses, Lötschberg et Gothard. La CIPRA a par ailleurs popularisé la question du passage par un nouveau tunnel sous le Montgenèvre plus au sud comme liaison possible entre la vallée du Rhône et la plaine du Pô. En invitant à ses rencontres les associations de la Maurienne, la CIPRA leur a permis d'approfondir leurs interrogations. Mais des échanges réguliers avec l'ARSMB donnent à Vivre en Maurienne ou Réagir ! des arguments précis sur la problématique des transports de marchandises transalpines.

Parfois, certains refusent les arguments en provenance d'autres groupes. Ainsi, interpellé sur le rapprochement qui pouvait être fait entre les arguments du Front National et ceux des écologistes, s'agissant de la lutte contre une certaine forme de mondialisation, Maurice Faurobert insiste sur sa préférence pour le terme de « rééquilibrage », plutôt que celui de « relocalisation » *« Effectivement, ça n'exclut pas au contraire ce qui est dénommé actuellement relocalisation. Mais on peut mettre différentes choses derrière ce relocalisation. C'est vrai que moi je préfère parler de rééquilibrage des économies et d'enracinement des activités. »* La distinction ne se fait en fait pas tant sur le fond, que sur la forme. Écologistes et frontistes sont aux antipodes idéologiques. Ces divergences, parfois très marquées au sein de la galaxie des contestataires, posent la question de la pertinence d'évoquer une coalition.

1.3 Réflexion autour de la notion de coalition

Si l'information circule assez aisément, ce n'est pas pour autant que la cohésion de la galaxie Lyon-Turin est forte. Bien au contraire parfois. Les divergences sont très importantes entre le Front National pro-routier et les écologistes pro-fret, entre les experts des Ponts et Chaussées centrés sur la rentabilité économique du projet et les partisans de la décroissance et de l'abandon du système capitaliste. Un noyau semble malgré tout se dessiner autour des élus locaux et des associations riveraines sur les craintes de nuisances. La volonté d'une politique plus ambitieuse de report modal, qui serait la seule à même de justifier l'infrastructure, paraît rassembler les rédacteurs de l'audit de 2003¹⁴⁷ et les associations qui, si elles ne sont pas toutes écologistes, se présentent comme tout au moins partisans d'un « développement durable ».

¹⁴⁷La création d'une redevance pour les poids lourds, sur le modèle de la RPLP (Redevance sur le trafic des Poids-Lourds liée aux Prestations) suisse est suggérée.

S'il est incontestable qu'une coalition forte porte, depuis ses débuts, le projet du Lyon-Turin¹⁴⁸, l'existence d'une coalition opposée, ou critique, est moins évidente. En développant le concept d'« Advocacy Coalition Framework », précédemment explicité, cela semble encore moins probable. Paul A. Sabatier s'intéresse à des « *acteurs regroupés en une ou plusieurs coalitions de cause, dont les membres partagent un ensemble de croyances normatives et de perceptions du monde, et qui agissent de concert afin de traduire leurs croyances en une politique publique*¹⁴⁹. » Mais cela suppose deux éléments fondamentaux : l'existence d'un sous-système de politique publique dans un système politique plus large et le modèle de l'acteur individuel. Sans nul doute, les conditions sont remplies dans notre cas d'étude. Dans le cadre de la politique des transports, voire de l'aménagement du territoire, un certain nombre d'acteurs, divers et largement indépendants, s'investissent sur la problématique du transport ferroviaire. La question des motivations n'est pas posée. Mais, ajoute Paul A. Sabatier, au cœur d'une coalition les informations dissonantes sont écartées. Nous venons pourtant de voir que des contradictions profondes existent entre les différents groupes de la galaxie contestataire. Les motivations, profondément hétéroclites, amènent certains à refuser le Lyon-Turin en bloc, d'autres à se montrer insatisfaits tant que des arguments plus convaincants ou un projet moins pénalisant ne leur aura pas été présenté. Il est impossible de faire face à une seule coalition.

Il se pourrait dès lors qu'il y en ait deux : l'une clairement opposée, l'autre seulement réservée. D'emblée nous pouvons exclure la première. Si l'on s'en réfère aux schémas proposés précédemment ou aux éléments tenant à la circulation de l'information, il n'existe strictement aucune connivence entre le Front National et les anarcho-décroissants. Quant est-il d'une possible seconde coalition, dite « critique » ? Des liens existent et l'information circule entre des élus, des petites et des grandes associations, des acteurs singuliers à l'image d'André May ou des agents de l'Etat. Ces acteurs sont présents sur l'ensemble du territoire considéré, mais aussi au-delà. Partagent-ils pour autant des « croyances » communes ? Paul A. Sabatier distingue en effet trois niveaux de croyances. Les premières forment comme un noyau. Il s'agit des croyances centrales ou « ontologiques ». Celles-ci, greffées à un sous-système, forment une deuxième couche. Enfin, des croyances secondaires existent, portant sur des détails techniques. C'est le troisième niveau. Il est incontestable qu'à ce troisième niveau des convergences s'opèrent : taxation des camions, réutilisation de la ligne historique, mauvaise rentabilité du projet, organisation défectueuse du système de fret ferroviaire, etc. Potentiellement, ces croyances secondaires sont même partagées par une partie de la coalition favorable au Lyon-Turin, notamment au sein des partis de gauche et

148Cf première partie, chapitre 1, point 1.1.2

149Paul A. SABATIER, Op. Cit., p.43

écologistes, ou dans des associations comme la FNAUT ou la FRAPNA. La coalition, pour être prise dans son acception la plus forte, devrait néanmoins partager des croyances davantage normatives. Or, ce n'est pas le cas. Rien de commun entre les visions politiques, voire « ontologiques » pour reprendre le terme de Paul A. Sabatier, des associations de Maurienne, qui n'hésitent pas parfois à se saisir de l'expression de décroissance, et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou Inspecteurs des Finances, dont le regard se confond dans le paradigme productiviste des aménageurs¹⁵⁰. Si la coalition existe de facto sur des aspects techniques, elle n'est pour autant pas vécue comme telle d'une part. D'autre part, elle ne résiste pas à l'épreuve des valeurs. L'action publique est aussi et surtout une affaire de sens. S'il faut comprendre les dimensions techniques, les discours plus généraux nous interpellent tout autant. « *Les formes discursives sont des répertoires cognitifs et argumentatifs dans lesquels puisent les acteurs pour construire et légitimer l'action*¹⁵¹. » Et il convient de remarquer, en nous appuyant sur notre analyse des argumentations effectuées et de leur perméabilité entre les groupes d'acteurs, que le fondement de la critique est de nature très différente. Des arguments techniques sont partagés. Certes. La vision politique du projet est quant à elle divergente.

Par conséquent, seule une faible coalition critique existe. Elle constitue le cœur de la galaxie contestataire. D'une part, elle est la plus écoutée, ne serait-ce que parce que par certains aspects elle est la plus institutionnalisée. D'autre part, elle rassemble des acteurs qui sur des aspects techniques avancent de front et écartent les informations trop fortement dissonantes¹⁵². Mais cette coalition reste très fragile dans la mesure où les liens entre certains groupes sont très ténus : ils tiennent par exemple exclusivement dans la capillarité des échanges argumentatifs entre les fonctionnaires du corps des Ponts et Chaussées et les coordinations associatives. Plus largement, les référentiels ne sont pas les mêmes.

150Cf première partie, chapitre 1, point 1.1.1

151Hélène REIGNER, « Déconstruire les légitimations techniques de l'action publique », in Alain FAURE et Emmanuel NÉGRIER (dir.), *Les Politiques Publiques à l'épreuve de l'action locale*, Paris, L'Harmattan, 2007

152En témoigne cet échange avec Alain Chasson de Réagir ! :

« GR : *Tout à l'heure vous sembleriez hésiter à utiliser le terme de décroissance par rapport aux enjeux.*

AC : *Moi ça ne me dérange pas, mais ça en gêne certains c'est pour ça.*

GR: *C'est à dire ça en gêne certains ?*

AC : *Et bien à partir du moment où on parle de décroissance, ça veut dire qu'on parle d'hommes de Cro-Magnon, qu'on parle d'âge de pierre, qu'on parle de bougies, etc. Quand on demande de consommer moins, de consommer différemment, les gens comprennent pas. Ici, on est dans un coin où y'a beaucoup de tourisme. Qui dit tourisme, dit croissance ! »*

2 Des attitudes nimbystes à l'intérêt général : des caractéristiques très différentes d'un groupe à l'autre

Si l'on suit Arthur Jobert, « *tout projet d'aménagement rencontre aujourd'hui sinon des opposants, du moins des contradicteurs qui entendent examiner la légitimité du projet*¹⁵³. » Et bien souvent, cette légitimité se jauge à l'aune de l'intérêt général. Or le degré de généralisation des argumentaires n'a pas encore été mis en perspective. Des contestations riveraines aux réflexions de la CIPRA, des velléités révolutionnaires de certains aux modèles économétriques d'autres, c'est effectivement la question du bien commun qui est sous-jacente. D'une attitude présumée NIMBY qu'il convient de discuter à la montée en généralité, à quelles conceptions de l'intérêt général renvoie donc les contestations du Lyon-Turin ? Au-delà, comment est-il possible de caractériser les groupes et notamment les associations en présence ?

2.1 Le concept NIMBY en discussion

A bien des égards, la caractérisation NIMBY renvoie une image très dévalorisée des contestataires riverains que l'on incrimine par ce qualificatif. La question de la légitimité de leur action est posée. De nombreux sous-entendus normatifs s'élèvent ; les riverains sont enfermés dans une position illégitime. Il s'agit pourtant d'échapper à un tel discours. L'utilisation récurrente et dévalorisante qui en est faite par les médias ou par les acteurs eux-mêmes ne peut ôter la pertinence de ce concept. Nous n'avons pas à juger de la légitimité de l'action de chacun et plus encore des formes de protestation qui sont développées et des argumentaires qui sont élaborés. Au contraire, la contestation riveraine, qui peut bien sûr parfois relever d'une attitude purement NIMBY dans le cadre de la mobilisation face au Lyon-Turin, participe de la construction de l'intérêt général. Muriel Tapie-Grime voit même dans l'attitude NIMBY une « *ressource de démocratisation* » : « *Je suis légitime à agir parce que j'habite ou j'utilise l'espace que vous voulez modifier*¹⁵⁴. »

Les acteurs associatifs cherchent à se débarrasser de cette étiquette autant que faire se peut. Ils essaient même, parfois, de l'accoler à d'autres. Cela reflète alors une volonté de se valoriser face au chercheur et le souhait de se démarquer des autres contestataires. C'est d'autant plus vrai quand les enjeux de contestations sont divergents, ou pourraient, par incidence, désavantager d'autres personnes. Ainsi, Françoise Baron constate bien que chacun cherche à repousser la nuisance, à défaut de réellement peser sur le projet. Les habitants du Nord-Isère et de l'Avant-Pays savoyard

153 Arthur JOBERT, « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », in *Politix*, 1998, vol. 11, n°42, p.69

154 Muriel TAPIE-GRIME, « Le Nimby, une ressource de démocratisation », in *Ecologie et Politique*, 1997, n°21

sont ainsi partisans d'un passage de la ligne fret par un tunnel sous les Bauges. Mais au contraire, les villages de l'entrée de la vallée de la Maurienne redoutent les conséquences d'un tel choix sur leur propre tranquillité : avec une telle hypothèse, il n'est plus nécessaire de creuser un tunnel sous Belledonne et les trains afflueront directement à l'air libre dans la vallée. A une échelle encore plus fine¹⁵⁵, Oscar Cablon et Daniel Serron s'opposent. L'un regarde plutôt d'un bon œil la possibilité de recalibrer la ligne historique, tandis que l'autre cherche par tous les moyens à repousser ce projet, quitte à l'envoyer vers Chimilin ... chez Oscar Cablon ! Ce dernier ne manque pas alors d'accuser l'APSAB de nymbisme. « *Vous pouvez pas fonctionner comme ça de manière égoïste, parce que ça vous dérange dans votre petit confort quotidien...* » a-t-il rétorqué à Daniel Serron. L'entretien que nous avons eu avec Oscar Cablon est parfaitement révélateur de la volonté de se placer dans le camp des « bons » contestataires ouverts, face aux opposants repliés sur leurs « petits » enjeux locaux. Ainsi, ses premiers mots de l'entretien sont les suivants : « *Alors nous ça fait 19 ans qu'on est là-dessus. On a créé des associations, toujours sur le même thème, on est pas dans le NIMBY, on est vraiment sur le bien-fondé du projet voilà.* » Et pourtant, ce n'est pas l'avis de Pascal Loury ou Jean-Pierre Loscer quand ils évoquent Oscar Cablon et la CADS. Ce dernier, derrière des arguments très généraux, est avant tout attaché à la défense de son environnement proche. Nous pourrions, si nous le voulions, longtemps regarder chacun jeter l'opprobre du NIMBY sur son voisin, pour mieux masquer son propre jeu ! Cela n'a pas grand sens.

Au contraire, nous estimons, à l'instar de Pierre Lascoumes que « *les associations de défense d'intérêts locaux ponctuels sont également des lieux de sensibilisation et de de formation à l'environnement*¹⁵⁶. ». Ainsi, nul besoin d'entrer dans le jugement normatif d'une attitude NIMBY. La défense d'intérêt strictement locaux n'exclue pas le passage à un militantisme davantage tourné vers des combats globaux. Par ailleurs, les contestations riveraines n'ont-elles pas conduites à « *un nouveau modèle d'aménagement plus attentif à la territorialité des enjeux*¹⁵⁷ » se demande Arthur Jobert. Il s'agit bel et bien de se départir du réflexe centralisateur d'une vision de l'intérêt général qui s'exerce du haut vers le bas. C'est sans cette vision normative qu'il convient d'examiner l'attitude de certains contestataires du Lyon-Turin. Les mobilisations riveraines renvoient essentiellement dans un premier temps à un simple calcul coûts-avantages. L'acteur a un intérêt direct et rationnel à s'opposer, sans même remettre en cause la légitimité du projet. Comme l'écrit Jacques Lolive, il s'agit d'une « *contestation « attachée aux rails*¹⁵⁸. » » Dès lors, l'APSAB semble correspondre à

155Aux confins du Nord-Isère et de l'Avant-Pays savoyard

156Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir, environnement et politique*, Paris, La Découverte, 1994, p.232

157Arthur JOBERT, *Op. Cit.*, p.71

158Jacques LOLIVE, *Op. Cit.*, p.74

l'idéal type d'une mobilisation NIMBY. L'argument principal, de loin le plus détaillé, tient dans les nuisances. De même, Daniel Serron le reconnaît : « *dans une opération comme celle-là, les gens qui n'entendent pas le train ne se mobilisent pas.* » Au final, l'association ne s'en cache absolument pas. Sur son site, en page d'accueil apparaît la phrase suivante, en majuscule : « *Le tracé est du bricolage inacceptable pour les populations concernées car il va à l'encontre de leur intérêt et de celui de toute la région du Nord-Isère et de la Savoie !* » Il est préférable de passer plus au nord. Des tableaux de comparaison sont établis par les militants et démontrent que si l'impact n'est pas nul dans les variantes Bauges ou Ouest Bugey, il est moindre que chez eux. « Pas de ça dans mon jardin ! » Le concept prend tout son sens dans celui de Daniel Serron qui n'exclue pas la même infrastructure chez les autres. A posteriori quelques éléments viennent confirmer cette attitude NIMBY. Pas une seule fois dans l'entretien qu'il nous a accordé, Daniel Serron n'évoque la mobilisation italienne. Seul le sillon St-André-le-Gaz-St-Béron préoccupe l'APSAB. D'autre part, la mobilisation s'est définitivement arrêtée dès l'abandon de l'hypothèse d'un réaménagement de la ligne historique en 2006. Le site internet n'a même pas été actualisé avec le plan du tracé retenu... La mobilisation du canton de La Chambre tient du même modèle. Peu importe les objectifs du Lyon-Turin, il est essentiel qu'il ne vienne pas troubler la tranquillité des riverains, déjà largement gênés par d'autres infrastructures.

La position de la CADS est plus ambiguë. Elle est sans conteste de type NIMBY dans ses premières expressions au début des années 1990. Puis, et parce que les arguments purement locaux sont insuffisants, mais aussi parce que des membres non directement touchés par l'infrastructure rejoignent la coordination, une certaine montée en généralité de l'argumentation s'observe. Le choix de ne pas refuser en bloc et a priori le Lyon-Turin dans certaines de ses variantes laisse planer le doute. Une distinction mérite certainement d'être faite ici entre les acteurs ou les associations riveraines prises séparément et le collectif dans son ensemble. Les premiers peuvent encore être qualifiés de nimbystes. La coordination dépasse cette dimension. Si individuellement les associations peuvent faire le choix de renvoyer les nuisances chez leurs « voisins » plus ou moins proche, collectivement l'attitude est intenable, car source de frictions et de contradictions internes. D'où la volonté de réexaminer le projet dans sa globalité tout d'abord. De plus, il est permis de croire en la sincérité d'une argumentation plus généraliste sur les enjeux des transports transalpins. Elle n'est pas, nous le pensons, un simple voile destiné à détourner l'attention des considérations purement locales. La subsistance d'une posture NIMBY chez certains acteurs n'empêche en rien la montée en généralité de l'argumentation. Voilà un autre élément qui nous confirme qu'il est inutile de porter un jugement désobligeant sur les acteurs qui peuvent relever d'une telle attitude.

2.2 L'intérêt général : absent du débat ?

Donatella della Porta et Gianni Piazza, dans un article sur les mobilisations italiennes contre le Lyon-Turin et le futur pont du détroit de Messine, insistent sur cette continuité entre le « syndrome NIMBY » et un discours généraliste : « *Those who protest are able to overcome the NIMBY syndrome. The local committees which oppose the undesired use of their land in fact seek to adopt a rhetoric which distances them from accusations of particularism, shifting wherever possible from a local discourse to a global one*¹⁵⁹. » Des valeurs « universelles » viennent appuyer des mobilisations locales. La journaliste Céline Thiéry, dans un dossier spécial de la revue *La Vie du Rail* consacré aux riverains contestataires, écrit qu'« *il n'est pas si simple dans le cas du Lyon-Turin d'écartier d'un revers de main les riverains au nom de l'intérêt général*¹⁶⁰. » La distinction entre intérêt général et intérêts particuliers s'estompe dès lors qu'il y a élargissement du nombre d'acteurs et politisation du conflit. C'est pourquoi, Arthur Jobert remet même en cause la notion de montée en généralité, qui s'appuie sur cette dichotomie¹⁶¹. Si nous ne récusons pas cette notion, qui semble encore assez opérationnel pour comprendre les évolutions discursives des acteurs, nous nous méfions cependant de même de la trop facile distinction des intérêts général et particuliers. Il s'agit plutôt d'observer par quel moyen les acteurs glisse insensiblement de l'un vers l'autre, portant parfois l'un et l'autre, comme nous le montrions précédemment avec la CADS.

L'invocation d'une plus grande transparence dans la gestion du projet et d'une démocratie toujours plus participative est l'un des canaux dans lequel les contestataires s'engouffrent pour critiquer le projet et exposer une vision plus globale. Les contestataires souhaitent un « vrai » débat public, sur le modèle de ceux menés par la Commission Nationale du Débat Public. Dans la perspective d'être confrontés aux promoteurs de la Transalpine, les contestataires riverains transforment leurs arguments locaux en réflexion d'ensemble. L'effet cumulatif est quasiment nul. En effet, la réflexion d'ensemble n'est pas l'accumulation des nuisances. L'angle d'attaque passe par une recontextualisation des enjeux du Lyon-Turin. C'est par cette remise en perspective des objectifs initiaux du Lyon-Turin, confrontés aux flux observés ou escomptés, mais aussi à la volonté d'opérer un report modal, que les contestataires riverains départicularisent leurs argumentaires. Il s'agit aussi de pouvoir se confronter à armes égales avec le maître d'ouvrage. Gustave Faberger rappelle cette volonté de parler dans les « *mêmes termes* » que la SNCF. La demande d'une expertise indépendante procède aussi de cette volonté d'arriver à plus de transparence dans le

159 Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, *Op. Cit.*, p.4

160 Dossier de *La Vie du Rail*, 8 février 2006, Céline Thiéry

161 Arthur JOBERT, *Op. Cit.*

processus décisionnel, de contrer l'argumentation officielle, mais aussi, indirectement, d'être légitimés. La trajectoire de la réflexion d'Andrée Cygnet illustre cette montée en généralité. Plus encore, elle illustre l'axiome « penser local, agir global », corolaire du désormais fameux « penser global, agir local » :

D'abord on avait vu la Maurienne et puis ensuite on a élargi notre champ de vision et on s'est rendu compte que ce qui entourait la Maurienne, justement, quand on regardait plus globalement la politique des transports, voire globalement la politique des transports au niveau européen, où y'a eu un recul, puisque au niveau européen ils avaient prôné un basculement très fort de la route vers le rail et actuellement l'Europe est revenu en arrière.

De façon très surprenante, cette montée en généralité ne s'accompagne pas d'une invocation explicite de l'intérêt général. Sur la quinzaine d'entretiens réalisés, aucun interviewé n'y a fait référence. Seul Maurice Faurobert du Front National a évoqué, à propos d'un hypothétique débat public, du « bien commun » : « *et puis, et bien nous nous chargerions effectivement de porter sur la place publique l'aspect peut-être le plus important, et bien c'est l'aspect politique parce que comme tout projet il faut qu'il corresponde à un progrès du bien commun.* » Au fil des articles de presse analysés, une personne évoque « *d'autres projets d'intérêt général* ». Il s'agit d'André Baléo, Président de la Fédération Transports et Logistiques de France (TLF). Il est possible de rapprocher de tels propos avec ceux de Jean-Philippe Charpat, des Ponts et Chaussées, pour qui il est « *d'autres choses plus importantes à faire avant.* » Le souci d'une utilisation « optimale¹⁶² » du budget de l'Etat et des entreprises publiques est très présent. Mais la notion d'intérêt général affleure sous les propos – révolutionnaires – des militants du Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin. C'est une conception marxiste de la société qui prédomine, où une minorité exploite actuellement une majorité¹⁶³. A travers la critique de la croissance des transports routiers, et la réflexion plus globale sur les pollutions et le réchauffement climatique, les associations de protection de l'environnement, des plus locales à celles qui sont internationales (comme la CIPRA), posent aussi à leur manière la question du devenir de l'humanité. L'intérêt général reste pourtant étrangement absent du débat sur le Lyon-Turin. Il avait pourtant fait la force de la contestation du TGV Méditerranée. Jacques Lolive démontre parfaitement que les opposants à cette LGV ont été capables de progressivement monter en généralité, par une reformulation de l'intérêt général du projet. Il y a sans doute là une

162 Il faut comprendre « pour des projets rentables », en effet il sous-entend que les résultats de leur audit eurent été différents dans le contexte du Grenelle de l'Environnement par exemple...

163 « *Face à ceux qui ne voient l'Europe qu'à travers l'augmentation de leur marge de profit et face aux pouvoirs politiques prêts à tout pour les satisfaire au détriment des populations, chaque jour de lutte est un pas vers l'abandon de la nouvelle ligne Lyon-Turin.* », extrait d'un article du 31 décembre 2005, « Appel du collectif Rhône-Alpes contre le Lyon-Turin à manifester à Chambéry le 7 janvier »,

piste à explorer. Redéfinit dans la direction que souhaitait la plupart des contestataires – vers une mixité fret/voyageurs, avec priorité sur le fret désormais – le projet se rapproche de la vision de l'intérêt général de ces derniers : un projet efficace pour accompagner et faciliter le report modal. Dès lors, la contestation ne peut se faire que sur des enjeux techniques. Nous y reviendrons largement dans le chapitre suivant.

2.3 Les associations à la lumière du classement de Pierre Lascoumes

Les groupes en présence, et notamment les associations, se distinguent dans leur rapport au territoire (enjeux exclusivement locaux ou non), mais aussi dans la trajectoire de leurs argumentaires. Ainsi, les associations, qui sont les organisations les plus nombreuses dans la mobilisation¹⁶⁴ présentent une grande forme d'hétérogénéité. L'exercice auquel nous allons nous prêter maintenant est celui d'une plus ample catégorisation de ces dernières. Bien sûr, nous ne sommes pas les premiers à entreprendre une telle synthèse. Pierre Lascoumes, dans son ouvrage *L'éco-pouvoir*, s'ingénie à « *décrire les formes principales de ces groupements et de comprendre leur stratégie d'action face aux situations-problèmes qu'elles relèvent*¹⁶⁵. » Il s'intéresse avant tout aux associations constituées sur l'enjeu de l'environnement. La contestation du Lyon-Turin relevant en grande partie de ce domaine pour les associations, il nous paraît pertinent de nous appuyer sur son analyse. Quatre formes de construction des causes collectives, quatre approches distinctes des enjeux environnementaux sont alors proposées par Pierre Lascoumes. Il y a ainsi les associations qui défendent un intérêt local ponctuel, celles qui militent à partir d'un intérêt focalisé, d'autres pour un intérêt local diversifié et enfin celles qui ont un intérêt pluridimensionnel. Si le découpage nous semble extrêmement instructif, nous souhaitons attirer l'attention d'une part sur la distinction entre les associations déjà constituées et celles qui se forment sur enjeu du Lyon-Turin. Cette différence n'est comprise qu'en partie dans le classement de Pierre Lascoumes entre les spécialistes et les généralistes (peu importe ici la territorialité de l'action). D'autre part, les postures de chaque association, indépendamment de leur intérêt, peuvent diverger. Revendicatrices et tournées vers l'« action » pour les unes, portées sur l'expertise et la sensibilisation pour les autres. Encore une fois, la frontière n'est pas toujours évidente entre ces deux formes d'expression, certaines combinant astucieusement les deux. Car Pierre Lascoumes insiste sur le fait que « *créer une association, c'est prendre dans le champ social une position particulière, c'est sommer des volontés individuelles et*

164En effet, les syndicats s'investissent peu dans le débat, et seul le FN pour les partis politiques est contre. Quant à l'opposition interne à l'Etat, elle relève d'une logique de corps que nous ne développerons pas dans le présent travail.

165Pierre LASCOUMES, *Op. Cit.*, p.228

les dépasser en une entité collective c'est aussi acquérir une audience et une légitimité en créant un instrument d'identité collective¹⁶⁶. »

Le tableau suivant vient mettre en perspective la catégorisation telle que Pierre Lascoumes la propose et nos propres critères :

| <i>Associations</i> | Locales | Globales |
|---------------------|--|---|
| Spécialisées | CADS, APSAB, certaines associations de la Combe de Savoie, Intercommunale contre les nuisances en Maurienne, Réagir !* | Association de promotion du ferroutage (R-shift-R)**, Collectif Rhônealpin contre le Lyon-Turin |
| Diversifiées | Vivre en Maurienne*, certaines associations de la Combe de Savoie* | CIPRA* |

* Associations qui ne se sont pas constituées sur l'enjeu du Lyon-Turin

** Association qui s'est indirectement constituée sur l'enjeu du Lyon-Turin

En rouge les associations davantage revendicatives

En bleu les associations portées sur l'expertise

Quelques remarques préliminaires avant de commenter le tableau dans son ensemble. La CIPRA, seule dans sa catégorie, est en fait la seule association portant sur un intérêt pluridimensionnel qui se soit montrée réservée sur le Lyon-Turin. FNE, à travers la FRAPNA, approuve plutôt le Lyon-Turin, les autres grandes ONG environnementalistes n'ont pas émis d'opinion. S'agissant de la CADS, elle joue dans une double dimension. Comme coordination des associations riveraines du Nord-Isère et de l'Avant-Pays savoyard, elle a participé à un certain nombre d'actions. Mais elle a aussi – et ce point a déjà été abordé en détail – produit de l'expertise. Ainsi, lorsque elle organise une table ronde avec des transporteurs routiers, des élus, des ingénieurs de RFF et des associations elle approfondit son argumentaire en puisant dans le débat, mais elle se crédibilise aussi en perspective d'actions plus revendicatives, avec les Italiens par exemple en délégation auprès de Commissaires européens. La multiplication des coordinations locales, en Combe de Savoie, quand bien même cette dernière coordination fut peu visible, en Nord-Isère, entre les groupes anarcho-décroissants des villes rhônealpines, etc, s'explique facilement par le besoin de pôles de structuration pour les petites associations. Il y a la volonté par ailleurs d'imposer un référent essentiel auprès des autorités. La CIPRA, par son action, cherche à englober encore plus largement ces acteurs pour une réflexion d'ensemble, laissant les associations procéder pour l'action de terrain.

Incontestablement, la contestation du Lyon-Turin est portée par les associations locales. André

¹⁶⁶*ibid.*, p.228

May avec son innovation ferroviaire n'est qu'un acteur marginal et le Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin est d'une part isolé, et d'autre part ne regroupe que peu de personnes. La CIPRA, comme organisation transversale, est bien seule en soutien. De plus elle n'est entrée que récemment en jeu. Dans les associations locales, deux pôles se distinguent. Celui des associations créées autour de l'enjeu de la Transalpine. Et celui des associations environnementales multithématiques antérieures au Lyon-Turin. Les premières ont toujours été les plus actives, sans pour autant réellement peser sur le long terme. Le local prédomine sur le global. Cela conforte notre analyse de la montée en généralité qui peine à rencontrer l'intérêt général.

3 Les contestataires : un « caillou dans la chaussure »

Les liens entre les contestataires ont été explicités : il n'y pas de coalition forte. Les argumentaires proposés ont été mis en perspective : malgré la montée en généralité des discours, la question de l'intérêt général peine à s'exprimer. Mais comment les acteurs – contestataires et promoteurs du Lyon-Turin – perçoivent-ils cette mobilisation ? Avec presque vingt ans de recul pour certains, que disent-ils de la contestation ?

3.1 Des contestataires peu prolixes sur leur mouvement

Les contestataires ne tiennent pas vraiment de discours sur leur propre mobilisation. Ils sont davantage prolixes quand il s'agit de parler des Italiens. Comme peut-être pour ne pas avoir à trop se raconter... Pourtant, il semble essentiel, dans la construction symbolique d'une mobilisation qu'un discours naisse sur le mouvement lui-même, qu'il forge une identité aux acteurs. « *First of all, in the definition of the identity of the actor we can observe on the one hand an elaboration of the positive identity of the community (strongest above all in Val di Susa, around the idea of a valley which currently resists a 'useless and damaging' public work, as it had in the past resisted fascism), and on the other hand there is also a search for universal values, finally arriving at a global definition of the conflict*¹⁶⁷. » analysent plus précisément Donatella della Porta et Gianni Piazza dans le cas italien. Or, rien de tel en France.

Avant tout, certains se croient seuls. Le FN, qui se veut « l'opposant politique », ne connaît pas les autres contestataires. A aucun moment il ne fait référence à un mouvement, à une expression populaire qui le soutiendrait ou le rejoindrait dans son opposition. Ses membres se félicitent juste que les Italiens, progressivement, soient sur les mêmes positions qu'eux¹⁶⁸. Les anarcho-décroissants ne mentionnent jamais, non plus, une autre contestation française, antérieure ou contemporaine. Néanmoins, ils construisent tout un imaginaire de la lutte sociale, dont les opposants du Val de Susse seraient à la pointe. L'un des aspects les plus revendiqués est la forme autogestionnaire que prend la mobilisation italienne. Elle est un vrai symbole pour la lutte contre le capitalisme qu'ils appellent de leurs vœux. Un deuxième symbole revient parfois. Celui des Comités Malville¹⁶⁹. A travers cet exemple, c'est un ancrage territorial et historique qui est recherché. En ressuscitant un mouvement

167 Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, *Op. Cit.*, p.29

168 Ce discours nous a été tenu tant par un élu, que par un attaché du groupe FN au Conseil Régional Rhône-Alpes.

169 Ces comités se créent au milieu des années 1970 pour lutter contre le générateur Superphénix de la centrale nucléaire de Creys-Malville à Creys-Mépieu en Isère. Lors d'une manifestation en 1977 un jeune homme, Vital Michalon, est tué. Cette manifestation reste à ce jour la plus importante organisée par le mouvement antinucléaire français. La décision de fermer cette centrale est prise en 1997.

social rhônalpin très fort, ces militants souhaitent montrer qu'il est possible, et souhaitable, de se mobiliser contre un grand projet. Cependant, isolés eux aussi, les membres du Collectif Rhônalpin contre le Lyon-Turin ne semblent pas en mesure de transmettre cette identité. De part leur posture radicale, ils négligent l'existence de contestataires moins hostiles au Lyon-Turin.

Jean-Philippe Charpat, rédacteur de l'audit de 2003, est tout à fait conscient de l'image que les techniciens des Finances ou de l'Équipement renvoient. Mais il ne s'en formalise pas. Si les « technocrates » ont œuvré, ces derniers ne pouvaient pour autant travestir leurs conclusions. Car les lois de l'économie sont implacables ! Sans doute, nul besoin d'en dire plus. Sollicités directement par les Ministères, voire le Premier Ministre dans le cas de l'audit, ils savent que leur avis sera davantage entendu. De plus, l'imaginaire de la lutte sociale ou de la mobilisation contestataire n'est pas à construire. Ces acteurs agissent dans un cadre professionnel.

Du côté de la CADS, Oscar Cablon possède tout un discours, raisonné et méthodique sur la mobilisation contre le Lyon-Turin. Ce récit est daté, ponctué de moments forts. Pour autant, il est le seul à le porter. Comme d'ailleurs il agit régulièrement seul au nom de la coordination¹⁷⁰. Gustave Faberger se veut réaliste lui. « *On est un peu gênant. C'est tout.* » Il utilise alors la métaphore du « *caillou dans la chaussure* », qui perturbe un peu le rythme de la marche, mais n'empêche pas de continuer à avancer. Lucide, il conclut : « *ce n'est pas nous qui avons retardé la réalisation du projet, c'est le manque de fond.* » Pascal Loury de St-Badolph environnement préfère se souvenir de ce qui peut être considéré comme une victoire par les associations : « *là où on a été très forts c'est quand on a obtenu une contre-expertise sur le premier dossier.* » Au final, personne n'ose esquisser un vrai bilan de la mobilisation.

Jean-Pierre Loscer est critique lui. Il brosse un portrait peu reluisant de la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie. « *C'est que des individus ! Pour la plupart, c'est tout et n'importe quoi. Un peu tout et n'importe quoi. C'est un peu les Pieds Nickelés. Des Pieds Nickelés, dont Oscar Cablon est un des plus grands fédérateurs de Pieds Nickelés. C'est à dire une dizaine de personnes maximum.* » L'éclectisme et le faible nombre des membres de cette coordination sont en effet une réalité. Il appartient ensuite à Jean-Pierre Loscer de désigner ces militants sous ce vocable peu amène. Plus largement, on sent chez lui presque des regrets de ne pas avoir été davantage animateur de la critique. « *On a pas eu d'élément fédérateur pour se lancer dans une opération de lobbying,*

¹⁷⁰En témoignage par exemple son courrier au « Ministre » (certainement Dominique Bussereau, Ministre des Transports), en date du 20 février 2008, où il développe les mêmes arguments, et dans les mêmes termes, que dans l'une de ses contributions libres postées sur le net (« La France des Rails »)

parce que on est trop peu nombreux, c'est un réseau diffus, et rien de... Même moi qui aurait pu un moment, et puis je l'ai pas fait, parce que j'ai d'autres choses à faire, il faut vraiment du temps, il faut être à la retraite, etc, ce n'est pas mon cas, oui, y'a pas eu de... » Il souligne la maigre tentative de la CIPRA pour le faire aujourd'hui. Les contestataires sont finalement très conscients de leurs faiblesse et de leur disparité. Définitivement plus une galaxie qu'une coalition.

3.2 Une contestation « anecdotique » pour les promoteurs du Lyon-Turin

Le jugement des promoteurs du Lyon-Turin n'est pas vraiment porteur d'espoir pour les contestataires. S'ils ont pu constituer une menace aux débuts du projet, ils ne pèsent plus de nos jours. Les contestataires souffrent sans conteste de la comparaison avec la mobilisation du Val de Suse.

Le représentant de RFF en Nord-Isère, Michel Darrand, est celui qui a le plus côtoyé les associations riveraines depuis presque 15 ans. Il se veut définitif. Les membres de la CADS *« ne représentent plus personne [...] pratiquement qu'eux-mêmes. »* Il leur reconnaît cependant un léger impact avec l'expertise indépendante qui a conduit à de *« légers réajustements à la marge »* et avoue que les relations ont parfois pu être tendues avec certaines associations. Car il y a bien eu quelques *« poussées de fièvres »* locales. Mais finalement, les relations se sont apaisées. Les crispations initiales se sont tant et si bien dissipées que c'est Daniel Serron de l'APSAB qui m'a recommandé et transmis le contact de l'ingénieur RFF. Bien sûr, c'est d'autant plus aisé pour lui que son association a eu gain de cause ! Par contre, si Michel Darrand connaît très bien les acteurs associatifs, il n'a jamais entendu parlé de l'audit du CGPC et de l'Inspection des Finances. Ce qui lui fait dire en conclusion que la contestation est *« franchement quasiment inexistante aujourd'hui, elle n'est pas ou plus du tout structurée. »*

Gérard Leras connaît bien le secteur associatif aussi. Il l'a longtemps côtoyé lors la lutte contre l'autoroute A51 dans le Trièves puis comme élu régional. Et selon lui, *« tu n'as aucune association en France qui ait pris position contre le projet. Tu as des associations qui sont pour et qui militent pour. Tu as des associations qui disent « nous sommes pour sous la condition qu'on mène en même temps une véritable politique de report modal et il faut qu'on se batte pour ça » [...] tu as des associations qui disent que « les études nécessaires n'ont pas été menées suffisamment, il faut les mener et nous verrons au terme de ces études si nous sommes pour le projet ou pas, mais*

nous estimons que nous n'avons pas tous les éléments nécessaires. Mais tu n'as aucune association qui a dit « on est contre ! » » A la rigueur, selon lui, seuls les membres de Pièces et Main d'Oeuvre sont contre. Il faut dire que dans un de leurs textes, le Président de la Commission Transport du Conseil Régional Rhône-Alpes avait été durement attaqué. Bernard Sauchon, avec qui il travaille au Conseil Régional note que hormis au niveau du canton de La Chambre – c'est « *anecdotique* » – « *y'a pas d'opposition qui empêcherait le projet de se faire !* »

Les promoteurs du Lyon-Turin ne perçoivent en fait comme contestataires que les associatifs, éventuellement les élus locaux. S'ils sont effectivement conscients de l'inertie de certains corps d'Etat vis-à-vis de la Transalpine, ils n'analysent pas ces personnes comme des opposants à part entière. Il faut un article du *Dauphiné Libéré*¹⁷¹ pour venir rappeler à tous les « *opposants traditionnels au projet côté français, notamment au sein du ministère des Finances et à la Direction des routes du ministère de l'Equipement*¹⁷². » Le Front National n'est lui aussi jamais spontanément évoqué. Il apparaît négligeable aux yeux des promoteurs. La mobilisation dans le Val de Suse retient davantage leur regard. Pour autant, les promoteurs du projet ne semblent pas craindre une extension du mouvement vers la France.

171Le *Dauphiné Libéré* est plutôt très favorable au projet de Transalpine.

172« Les vraies questions », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 8 janvier 2006, Michel Lévy

Les contestataires sont divers. C'est indéniable. Et cette diversité ne semble pas composer un atout. En effet, la galaxie contestataire n'est pas assez soudée pour opposer une coalition aux promoteurs du Lyon-Turin. Les extrêmes s'excluent eux-mêmes et ne recherchent pas le dialogue avec les opposants plus modérés. La difficulté pour ces derniers, qui constituent le cœur de la contestation, est de s'extirper d'un débat technique pour gagner davantage encore en généralité et amorcer le dialogue sur l'intérêt général du projet. Ce qui a fait la force du mouvement anti-LGV Méditerranée, ou ce qui apparaît être l'une des caractéristiques essentielles du mouvement italien, ne se reproduit pas en Rhône-Alpes contre le Lyon-Turin. Aujourd'hui, les acteurs sont tout à fait conscients des limites de leur mobilisation. Alors bien sûr, des facteurs explicatifs s'esquissent. A la volonté politique forte de réaliser le Lyon-Turin pour un grand nombre d'acteurs, les contestataires paraissent échouer à nouer une controverse sur les enjeux d'une traversée transalpine. D'autre part, le temps paraît avoir dilué la contestation. Pourquoi ? Enfin, et quand bien même la mobilisation s'est avant tout appuyé sur des considérations locales¹⁷³, le territoire (dans ses dimensions géographiques et historiques) ne semble pas avoir été une ressource efficace. Ainsi, la dernière étape de notre étude vient répondre à cette question simple, au cœur de notre problématique initiale : pourquoi la contestation de la Transalpine ferroviaire Lyon-Turin est-elle si faible en France aujourd'hui ?

¹⁷³Depuis que localement la contestation est retombée, la mobilisation dans son ensemble a largement perdu de sa force, ce qui s'explique sans surprise par la prédominance des associations et des élus locaux. (cf tableau du chapitre 3, 2.3)

Chapitre 4

Pourquoi cette contestation là est-elle si faible ?

« *L'histoire de chaque mouvement d'action collective est un processus qui combine souvent de façon originale des éléments de contexte et des données spécifiques aux acteurs impliqués, à leur organisation et aux enjeux qui les mobilisent*¹⁷⁴. » Ces éléments et ces enjeux peuvent désormais être explicités. Ainsi, autour de trois axes – le débat, le temps et le territoire – il va être possible de saisir ce qui a participé à la faiblesse de la mobilisation face au Lyon-Turin.

174 Pierre LASCOUMES, *Op. Cit.*, p.15

1 L'absence de controverse marquée entre les promoteurs et les contestataires du Lyon-Turin

L'accident du tunnel du Mont-Blanc en 1999, puis celui du Fréjus en 2005 illustrent tragiquement la nécessité de repenser les traversées alpines des voyageurs, mais aussi et surtout des marchandises. Tous les protagonistes du débat du Lyon-Turin s'entendent là-dessus. La Transalpine devenant mixte fret/voyageurs et sa composante marchandises étant dorénavant mise en avant, les contestataires perdent un levier fort dans leur critique. La discussion n'étant jamais rompu entre les maîtres d'ouvrage et les contestataires, riverains ou élus, et s'accroissant au contraire, un deuxième axe du discours des opposants se dérobe : celui de ne pas être écouté. Par conséquent, l'affrontement n'a jamais vraiment lieu entre promoteurs et contestataires du Lyon-Turin. Il n'existe pas de controverse suffisante pour animer le débat, souder les contestataires, convaincre de nouveaux acteurs et rassembler un large front de mécontents. Seul un maigre lobbying reste possible.

1.2 La nécessité de résoudre le problème des traversées alpines

1.2.1 *Le fret plutôt que le routier : beaucoup se satisfont des modifications du projet*

Le contexte du début des années 1990 est celui, il faut le rappeler, d'une grande ambition de développement du TGV en France, après le succès des premières lignes. C'est aussi l'émergence des premières critiques. Les LGV sont contestées à cause de leur impact sur les riverains et pour la conception du territoire qui en découle : des grands pôles urbains reliés entre eux, un affaiblissement des interconnexions régionales ou locales. La SNCF, qui souhaite rentabiliser davantage ses activités, voit une manne dans la grande vitesse. Le réseau régional est désinvesti¹⁷⁵. Une controverse s'esquisse alors en France entre les tenants d'un vaste réseau LGV et ceux qui mettent leur priorité sur le réseau régional et le transport des marchandises. Car pour beaucoup de militants, issus d'associations environnementalistes, il y a urgence à organiser un report modal de la route vers le rail des marchandises. Dans les Alpes, certaines vallées sont asphyxiées, comme celles du Mont-Blanc ou de la Maurienne¹⁷⁶. L'opportunité d'un tunnel de base transalpin franco-italien à grand gabarit devrait être saisie pour faire également transiter des marchandises.

Telle est peu ou prou le raisonnement qu'opèrent un certain nombre d'acteurs, qu'ils soient

¹⁷⁵Ce sont les Régions qui redynamisent les réseaux régionaux pour les voyageurs, se saisissant de prérogatives nouvelles liées à la décentralisation.

¹⁷⁶Ainsi, c'est afin de fluidifier le trafic sur la nationale qui traversait tous les villages de la vallée que l'autoroute de Maurienne est promue. Vivre en Maurienne souhaitait déjà que la question du ferroutage soit abordée comme alternative.

réservés ou favorables au Lyon-Turin. Et quand au milieu des années 1990 le projet évolue, beaucoup se félicitent du nouveau visage de la Transalpine et modèrent leur contestation, voire quittent la mobilisation. Ainsi, Pascal Loury et son association St-Baldoph environnement sont satisfaits de la tournure que prend le projet, et plus largement des inflexions observées dans la gestion des grands projets d'infrastructures en France. « *Y'a eu une évolution et toutes les lois sur l'aménagement elles sont le résultat de, quand même, gens comme nous. C'était nous ici, c'était d'autres sur le TGV Méditerranée, c'était d'autres au viaduc de Millau, ou pas mal de choses...* [...] *Quand on regarde, y'a toujours des avants-gardistes qui ont contesté des trucs dix ans avant.* » Oscar Cablon fait le même constat : « *c'est nous qui sommes à l'origine du fret.* »

Ainsi, la controverse sur les enjeux du Lyon-Turin est faible. Michel Darrand de RFF n'en voit même plus pour les associations de riverains les plus structurées. Leurs arguments ont eu un écho favorable. Il demeure que pour la réduction des nuisances locales « *on atteint les limites du raisonnable en terme de technique !* » Le débat devient alors essentiellement technique et beaucoup moins politique. Les associatifs, victimes de leur « succès », sont piégés. Pour continuer à s'opposer au Lyon-Turin, il ne suffit plus de dire que le projet n'est pas soutenable pour les seuls voyageurs. Il faut trouver de nouveaux arguments. La réutilisation de la ligne historique apparaît à ce moment là comme une nouvelle possibilité. La controverse, s'il en est une, ne porte pas sur l'axe Lyon-Turin en lui-même, mais sur le meilleur outil, la meilleure infrastructure possible, pour acheminer les marchandises et les quelques voyageurs. Et il n'est pas sûr que ce soit par un tunnel de 53 kilomètres... En Italie, la problématique est posée autrement. En lien avec les oppositions au Pont de Messine (entre la Calabre et la Sicile) ou à l'installation de portes mobiles dans la lagune de Venise pour protéger la ville des inondations, il existe « *une opposition très fortement enracinée dans la population du Val de Susse et qui rejoint réflexion politique sur grandes infrastructures, ce qui n'est pas du tout le cas chez nous.* » Et Patrick Martineau de la CIPRA de poursuivre et de déplorer qu'« *il y a pas du tout de débat politique autour de ces questions là en France.* » Il est vrai que le débat se cantonne aux spécialistes : expertise du maître d'ouvrage contre expertise associative et des ministères pour forcer le trait.

Le simple fait que l'infrastructure soit ferroviaire conduit de nombreux contestataires à ne pas dire a priori qu'ils sont contre. De la CIPRA à l'APSAB, de la CADS aux rédacteurs de l'audit de 2003, nul n'exprime une hostilité sur le principe d'un Lyon-Turin ferroviaire avec un tunnel de base. Daniel Serron précise : « *on avait adopté la stratégie suivante : c'est de ne jamais dire qu'il ne fallait pas faire la ligne, qu'il ne fallait pas faire ce projet ici.* » En effet, et rappelons ici les propos

de Jean-Pierre Loscer, « *on ne peut pas dire non à du ferroviaire comme on dit non à une autoroute.* » Il ajoute : « *Là il y a une prise de conscience collective, affirmée de dire « on ne se bat pas contre le Lyon-Turin, on se bat pour l'alternative des voies existantes et une nouvelle technologie, etc » [...] On ne se focalise pas sur la Transalpine. Mais on se focalise sur des alternatives.* » Des associations sont ainsi dans l'expectative. Après s'être battues pendant des années contre des projets autoroutiers et réclamées un report modal vers le rail, elles se retrouveraient à contester un projet ferroviaire... Frédéric Thiers résume parfaitement ces tergiversations dans un article en 2004 où il pointe les difficultés pour Réagir ! et Vivre en Maurienne de se positionner¹⁷⁷. A l'Assemblée Générale de Réagir ! un vote se tient. 14 personnes sont pour la Transalpine, 12 sont contre, 2 s'abstiennent. Son Président, Alain Chasson reste opposé. Il travaille depuis avec la CIPRA. Les débats sont surtout techniques.

Pourtant, un nouvel argument fait son apparition ces dernières années. Des politiques volontaristes vers le report modal tardant à être mises en place, et des projets autoroutiers continuant à se réaliser, le Lyon-Turin est perçu comme un leurre si rien ne change. Par ce biais, les associations posent à nouveau un cadre plus global. Le débat reste cependant cantonné aux quelques militants très investis¹⁷⁸. Bertrand Sauchon résume :

Les gens font confiance à leurs élus qui font confiance à leurs élus de rang supérieur, donc on n'a pas, a priori une méfiance forte face au projet. A ce projet et aussi tout ce qui est autour. Y'a des enjeux – c'est aussi ce que les opposants sortent de plus en plus, quand on aborde le fond même du projet – qui sont de dire « on ne fait pas confiance au gouvernement pour transférer des marchandises de la route vers le rail. C'est bien beau tout ce que vous dites, mais pour l'instant vous mettez tous vos financements sur la route, vous faites notamment une galerie de sécurité au Fréjus de 8 mètres de diamètre, ça favorisera encore la route, vous ne montrez absolument pas du tout que vous favorisez le transfert modal, donc le projet ne servira à rien. »

Au final, ce sont les arguments techniques et financiers qui sont les plus efficaces pour freiner le projet. L'audit de 2003 vient le rappeler. Les contraintes se font en terme de budget et de phasage. En effet, si l'ensemble du projet ne peut être réalisé d'un seul tenant, quels tronçons apparaissent comme prioritaires. Ainsi, le tunnel sous Belledonne serait repoussé pour quelques années. La controverse paraît tenue entre les promoteurs et les contestataires du Lyon-Turin. C'est oublier l'hétérogénéité de la galaxie contestataire. A la marge, la controverse vit avec les acteurs les plus

177« Réagir » pour ou contre le Lyon-Turin ? Un choix cornélien », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 11 avril 2004, Frédéric Thiers

178« Scepticisme auprès de l'opinion publique qui semble démobilisée par rapport aux enjeux du projet de ferroutage », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 08 janvier 2006

isolés...

1.2.2 Une controverse pour les extrêmes

Le Front National insiste prioritairement sur un aspect : le coût du projet. Couplé au refus de dépenses publiques trop élevées qui nuiraient aux citoyens (la hausse des impôts ou de l'endettement est le corollaire de l'augmentation des budgets de la collectivité), le FN mène un combat acharné contre ce qui consiste pour lui en un « gaspillage ». Il y a là une vraie opposition politique et une vraie controverse sur la gestion de l'argent public. Mais ce débat existe largement indépendamment du Lyon-Turin. Et le FN, bien trop marginalisé dans la vie politique française, peine à attirer l'attention sur ses prises de position. Une deuxième critique s'ajoute, source à nouveau d'une vraie controverse : le développement des infrastructures ferroviaires n'est pas prioritaire puisqu'il se fait au détriment du réseau routier. Bruno Gollnisch, le chef de file des élus frontistes rhônalpins, « s'insurge contre le mauvais procès fait selon lui à la voiture et aux automobilistes¹⁷⁹. » La croyance existe dans une amélioration de la technologie automobile. Maurice Faurobert est formel : « Dans le même temps les camions vont eux aussi faire des progrès et il y en aura toujours autant sur les routes, parce que ils ont des avantages de rapidité, de livraison, de souplesse, etc, qui feront qu'ils auront une part de marché toujours importante. » Le Lyon-Turin est alors inutile. Mais face à l'unanimité des promoteurs du Lyon-Turin, mais aussi de la grande majorité des contestataires de favoriser le report modal de la route vers le rail, le FN est bien seul.

Les anarcho-décroissants posent aux aussi la controverse sur le report modal et la promotion du ferroulage. Contre le TGV, contre le transport routier, ils sont aussi opposés au fret. En effet, cela « vise uniquement à faire transiter des marchandises produites là où la main d'œuvre est la moins payée, alors qu'elles pourraient très bien être produite dans la région. C'est un train dévastateur au profit des multinationales qui nous emmènent droit dans le mur¹⁸⁰. » Le débat s'oriente davantage vers le principe même des échanges – justification primordiale pour une infrastructure de transport ! A cela s'ajoute l'opposition entre les populations riveraines et les industriels, multinationales et hommes d'affaires directement bénéficiaires de la nouvelle ligne. Ces militants réfutent les « faux discours écologique du Lyon-Turin¹⁸¹ » Ils font alors le lien entre les différentes infrastructures en projet. Un courrier – intitulé « Pas en notre nom » – est envoyé au Président de la Région Rhône-

179« Régionales : le FN en campagne sur les transports », article du *Progrès*, édition du 14 octobre 2003

180« Covoiturage pour la manifestation à Chambéry contre la saignée Lyon-Turin », article de Rebellyon, 31 décembre 2005, <http://rebellyon.info/article1387.html>

181« A chambéry, 5000 manifestants contre le Lyon-Turin et la logique du profit », article de Rebellyon, 11 janvier 2006, <http://rebellyon.info/article1427.html>

Alpes fin avril 2006 et associe lutte contre les autoroutes et lutte contre le Lyon-Turin. La relocalisation de l'économie et la décroissance de la production et des échanges sont proposées en alternative. Le refus du Lyon-Turin est clair, les raisons qui l'expliquent le sont aussi. La controverse existe mais elle n'est pas relayée dans l'espace public.

1.2.3 *L'absence de coalition renforce la faiblesse de la controverse*

Pierres Lascoumes et Patrick Le Galès, dans leur sociologie de l'action publique, montrent toute l'importance de faire une sociologie des controverses. En effet, la controverse, lorsque elle existe, est un « *moment essentiel de construction d'un enjeu public*¹⁸². ». Le processus s'étale sur trois étapes : inventaire de la dimension des problèmes, apprentissage et stabilisation de l'enjeu. Les actants non-humains sont primordiaux aussi. Or, dans notre cas, la controverse échoue. En effet, s'il fallait résumer, l'éclatement des acteurs contestataires est préjudiciable à leur mobilisation. Si la controverse existe pour certains, elle n'est pas reprise par d'autres qui s'en tiennent à un débat technique. De plus, l'absence d'une coalition d'envergure ne permettrait pas de porter une controverse, si tant est qu'il puisse y en avoir une, sur les enjeux de report modal. Car officiellement tout les responsables politiques se sont prononcés pour ! Plus encore ces derniers mois avec les négociations du Grenelle de l'Environnement...

Finalement la controverse sur la promotion du ferroutage et les liens avec la décroissance se fait parfois entre les contestataires eux-mêmes. « *Parce que le comportement des anti-croissants est très perçu comme gauchisant au sens très négatif du terme [...] alors que nous on est pour le fret ferroviaire, eux ils sont contre. Ils poussent leur logique, au travers de la Transalpine, en étant, à travers leur décroissance... On est pas des anti-croissants ! Mais on est pas non plus des farouchement pour la croissance !* » raconte Jean-Pierre Loscer. Le noyau associatif écologiste est ainsi pris en tenaille entre une approche très radicale et un débat technique sur les aménagements et/ou les infrastructures nouvelles nécessaires. La controverse ne peut se développer. Une coalition ne peut la porter.

182 Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALÈS, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2007, p.81

1.3 Une concertation a minima qui déverrouille la discussion

1.3.1 Pas d'adversaire désigné, seul l'absence de débat public attise les critiques

En l'absence de controverse, l'identification d'un acteur contre lequel se mobiliser pourrait être une alternative pour les contestataires. Nonobstant quelques frictions au début du mouvement, le maître d'ouvrage (SNCF puis RFF) n'est pas pas vraiment une cible pour le mouvement contestataire. Les élus, en particulier les grands élus, même favorables, constituent plus des relais intéressants que des adversaires. Seul l'Etat, à travers les Préfets, paraît incarner une cible, ponctuellement, sur l'opportunité d'un débat public. Davantage que sur le fond du projet.

Aujourd'hui, à la question de savoir contre qui se battent les contestataires, Gustave Faberger ne répond pas, embarrassé. Jean-Pierre Loscer est catégorique : « *personne ! Non.* » Daniel Serron explique qu'il n'affronte ni RFF, ni l'Etat, puisque « *le rôle d'une asso, c'est de pousser les acteurs du projet à donner les infos par écrit.* » Pascal Loury résume les événements. Il y a « *au début des actions violentes, enfin violentes, au moins expressives...* » Un conseiller de la SNCF essuie quelques jets de tomates. Mais rapidement, les grands élus représentent des alliés en Savoie. Seul Michel Barnier n'est pas coopératif (« *Barnier, c'est vrai qu'ils nous prenaient de haut.* ») Cela n'en fait pour autant pas un adversaire. Et la SNCF n'est plus vraiment prise pour cible. Les manifestations dans les gares, du Nord-Isère à Chambéry, disparaissent progressivement. Pour André May, RFF est même un allié objectif au Conseil National des Transports dans sa promotion du R-shift-R.

Les procédures de consultation simplifiées et à destination des seuls élus, puis la demande d'un débat public, rassemblent les contestataires face à l'Etat. Ce dernier est accusé de négliger les aspects démocratiques. Pour Florence Baron, le Préfet, dans l'organisation des consultations, est juge et partie, ce qui est fortement contestable. C'est pourquoi elle revendique un débat public, organisé par une commission indépendante. La demande de débat public fait l'unanimité d'ailleurs : CADS, FN, CIPRA, etc, tous le réclament. Cette revendication apparaît en fait comme la seule controverse réelle – bien qu'indirecte – du projet Lyon-Turin. Même les promoteurs de la Transalpine sont pour certains extrêmement favorables à ce qu'un débat ait lieu. Gérard Leras trouve ainsi que c'est « *lamentable qu'il n'y ait pas eu de débat public sur le Lyon-Turin. Du coup de ce point de vue de la démocratie, le fait qu'il n'y ait pas eu de débat sur les circulations transalpines, c'est quelque chose que je trouve très grave et très pénalisant, surtout par rapport au projet lui-même.* » Bien sûr, chacun voit dans la possibilité d'un débat public une façon d'avancer

définitivement ses pions pour convaincre le plus grand nombre du bien fondé de son argumentation. Toutefois ce débat n'a pas eu lieu et n'est pas prévu. L'Etat continue d'essayer les critiques. Mais ce n'est pas non plus une cible perpétuellement visée.

Sans surprise, mais nous ne développerons pas ce point, seuls le FN et les anarcho-décroissants, avec le poids qu'on leur connaît, désignent des adversaires. Un seul exemple : la manifestation de janvier 2006 se tient ainsi à Chambéry, ville où est installée le siège de LTF et dont Louis Besson, Coprésident de la Commission Intergouvernementale Lyon-Turin a pendant longtemps été le Maire¹⁸³.

1.3.2 RFF et l'Etat s'ouvrent à la discussion avec les riverains

« Du point de vue des aménageurs l'exemple du projet Lyon-Turin est une réussite de réduction ou d'évitement d'un conflit trop ouvert¹⁸⁴. » Tel est le constat dressé par Valérie Bernat, Sandrine Rui et Jean-Michel Fourniau en 1997, au moment où la contestation riveraine s'est largement dégonflée. Les leçons des premières difficultés rencontrées et du blocage du projet de TGV Méditerranée sont rapidement tirées. La SNCF et l'Etat décident donc d'aller au-delà des attentes des riverains. Des réunions publiques sont systématiquement organisées dans chaque commune. Elles servent avant tout à faire taire les rumeurs et informer le plus précisément possible les potentiels riverains du projet. Le Préfet du Rhône, et donc de Rhône-Alpes est chargé d'organiser ce qui va être l'un des premiers débats exigés par la circulaire Bianco. Il met alors à profit les relations nouées précédemment avec les associations et les élus locaux dans des échanges informels. Progressivement l'arène de la discussion s'ouvre à tous les acteurs du débat.

La SNCF et RFF choisissent en fait de jouer la carte de la transparence et de la proximité. Petit à petit les antennes territoriales mises en place se rodent. Michel Darrand, qui a vécu cette évolution témoigne : « donc nous on se doit, en tout cas, moi c'est ce que je pense, ce que je pratique, on se doit d'être crédible, on a pas le droit de raconter n'importe quoi. On doit raconter, on doit dire les choses telles qu'elles sont. Parce que de toute façon, on est dans un système où les gens croisent les informations, où les gens vont chercher... C'est fini ça « on se met d'accord pour raconter ça... » Ca n'existe plus ! On doit être crédible. » Le changement de culture va même encore plus loin. RFF participent plusieurs fois à des réunions publiques, sur invitation des associations.

183Il est encore Président de la Communauté d'Agglomération Chambéry Métropole

184Valérie BERNAT, Jean-Michel FOURNIAU et Sandrine RUI, *Op. Cit.*, p.51

Avec les élus, la discussion a été enclenchée dès le début. Si les grands élus ont participé à la promotion et la définition du projet dès 1987-1988, les petits élus qui découvrent le tracé vers 1989-1990 ne sont pas laissés de côté. Avec du recul, pour le Maire de Modane « *le projet a fait l'objet d'une importante concertation avec les élus, contrairement à nos collègues italiens*¹⁸⁵. » La procédure est assez simple. Après une décision ministérielle, qui fixe les orientations pour le maître d'ouvrage, l'ensemble des acteurs est informé : élus locaux, services déconcentrés de l'Etat et associations. « *Il faut porter la décision ministérielle à connaissance pour que les gens sachent ce que vont faire les gens de RFF ou de la SNCF ou ceux qui sont mandatés par ces structures là. Pourquoi il y a des gens qui vont prélever la faune dans tel secteur pendant 6 mois, pourquoi voilà, on fait des sondages. Donc il y a une première démarche qui consiste à traduire la décision ministérielle auprès des acteurs locaux.* » explique Michel Darrand. Ensuite, RFF, durant les études, se met à disposition pour répondre aux interrogations de chacun. C'est ici que les antennes territoriales prennent tout leur sens. A l'issue des investigations, avant de transmettre le dossier au Ministre, une phase de consultation a lieu. Cette dernière est alors pilotée par le Préfet, chargé de recueillir les avis et de faire un dossier de synthèse¹⁸⁶. Une nouvelle décision ministérielle peut intervenir. On conçoit mieux ici pourquoi RFF n'est pas la cible des opposants. S'il porte le projet, il n'est pas le décideur. RFF peut se retrancher derrière les choix faits par le Ministre des Transports. Pourtant, les recommandations de RFF ne sont parfois pas sans conséquences, comme en témoigne l'exemple de sa préférence pour un tracé aérien dans le canton de La Chambre en 2004. Les critiques ont été très virulentes. Souvent, néanmoins, ces phases de consultations-investigations sont l'occasion pour des élus locaux de négocier des aménagements pour leur commune. Ainsi, à St-Savin, des protections phoniques et l'enterrement d'une partie du tracé sur la commune sont obtenus. Les riverains et les élus de la commune quittent alors le mouvement contestataire.

La multiplication des lois développant la concertation et les consultations, ainsi que l'initiative de la SNCF de créer ces structures de proximité ont trois conséquences majeures sur la contestation. Comme le note Cécile Blatrix, « *l'action collective est travaillée par ce nouveau contexte dans la mesure où les groupes doivent désormais intégrer cette exigence dans leurs discours et leurs actions*¹⁸⁷. » Il y a une sorte d'injonction à participer à ces processus qu'ils appellent de leurs vœux et ont parfois même contribué à faire naître. Cette exigence n'est pas sans contrainte. La réponse à une procédure de consultation ou à une enquête d'utilité publique est coûteuse en temps. La

185 Citation extraite du dossier de février 2006 de *La Vie du Rail*, consacré aux opposants, *Op. Cit.*

186 C'est à cette phase là que Florence Baron fait référence quant à la position de juge et partie du Préfet.

187 Cécile BLATRIX, *Op. Cit.*, p.80

participation à une concertation aussi. Elles nécessitent de plus des compétences techniques certaines. La deuxième conséquence tient dans la neutralisation des associations. Cécile Blatrix explique, dans son analyse du débat Bianco sur le TGV Rhin-Rhône, que les représentants associatifs les plus institutionnalisés, comme peut l'être la FRAPNA dans notre cas d'étude, montrent une certaine réserve¹⁸⁸. Nous remarquerons que la FRAPNA a été particulièrement discrète, passant d'une position très nuancée à une posture plutôt favorable. Ensuite, les opinions de chacun sont systématiquement retraduites dans la synthèse des débats. Enfin, le projet mis en débat est toujours celui de la coalition porteuse. Elle le connaît bien évidemment parfaitement, face à une coalition critique moins documentée et qui ne maîtrise pas toujours le cadre discursif. Une troisième conséquence en découle. Plutôt que de porter sur le fond, le débat s'oriente vers des enjeux techniques. Ce processus est amplement vérifié pour le projet Lyon-Turin. Mais, conclut Cécile Blatrix, « *l'existence de procédures participatives n'empêche nullement les associations de recourir à tous l'éventail des actions disponibles*¹⁸⁹. » Il faut alors combiner participation aux procédures de consultation et manifestations par exemple, comme le fait l'APSAB avec l'appui des élus en décembre 2003¹⁹⁰. Ainsi, la première conséquence sur le temps absorbé par les procédures participatives est à nuancer. Ces procédures agissent aussi parfois comme un stimulant pour redynamiser une mobilisation.

1.3.3 Plus de lobbying que d'affrontement

Si les procédures de consultation parviennent à dénouer les crispations les plus fortes, il demeure une insatisfaction profonde sur l'absence de débat public. Les consultations se tiennent sur des points précis d'avancée du projet. Forme la plus élémentaire de participation des citoyens – ils ne peuvent que donner leur avis – la discussion ne peut porter sur les enjeux du projet. Les associations qui y participent se technicisent davantage. Les controverses ne peuvent naître, hormis celle portant sur l'absence de débat public. En conséquence les associations tentent de « *convaincre en haut lieu*¹⁹¹ ». Et n'ayant que peu de troupes militantes pour peser, c'est la voix du lobbying qui est essayée. Michel Darrand en a pris bonne note :

Ils ont fait le lobbying habituel, c'est à dire les démarches auprès des politiques, à tout niveau, après en fonction de la façon dont ces gens sont impliqués dans la politique locale, régionale voire nationale. De toute façon, il y a une multitude de canaux pour faire passer des informations. Y'a des gens qui ont porté ouverte, bon chez le parlementaire du coin forcément, mais aussi auprès de certaines personnes influentes dans les cabinets ministériels, ou via des

188Elles sont financées presque intégralement par les collectivités territoriales et l'Etat.

189Ibid., p.98

190Cf point 1.1.2 dans le deuxième chapitre de la première partie.

191Oscar Cablon

canaux politique, parce qu'ils appartiennent au même parti, voilà. Donc euh, ça c'est une réalité. Celui qui nierait ce genre de chose, il va droit au mur, quoi.

L'APSAB a été particulièrement efficace dans son opération de lobbying. Pour un enjeu très local, elle a réussi à obtenir un rendez-vous avec le Ministre des Transports en mobilisant l'ensemble des Conseillers Généraux de son secteur et les Parlementaires voisins. Elle a inondé de courriers les élus locaux de l'Isère et de la Savoie. La CADS s'est invitée à la table du Ministère aussi, mais également auprès des Commissaires européens de l'Environnement et des Transports (avec l'aide des Italiens...) La CADS s'est appuyée alors sur l'un de ses Coprésidents, habitant Chambéry et très bien inséré dans le réseau politique local. C'est de cette manière qu'Oscar Cablon a pu rencontrer Louis Besson ou Dominique Dord (Député-Maire d'Aix-les-Bains). Des rencontres avec Bernard Soulage, Premier Vice-Président de la Région Rhône-Alpes délégué aux Transports, ou Gérard Leras ont aussi eu lieu. L'objectif de tels rendez-vous est bien évidemment de faire porter leurs arguments, mais aussi et surtout de montrer que la contestation se poursuit.

Là n'est pas le seul atout qui subsiste pour les associatifs. A défaut de mobiliser les citoyens en masse, ils réunissent les experts et les acteurs du transport. Un colloque devrait ainsi se tenir en novembre 2008, mettant transporteurs routiers, élus, RFF et associatifs autour de la même table. Au programme, une réflexion sur les enjeux du fret ferroviaire aujourd'hui entre la France et l'Italie. Tout cela, Oscar Cablon le qualifie de « *très expert* », « *pas très associatif* ». C'est une autre façon de procéder à du lobbying. En rencontrant deux responsables de la direction de la stratégie de la SNCF à Chambéry il y a quelques mois, la CADS cherche à élargir toujours plus son réseau, même si la SNCF n'apparaît plus directement liée à l'enjeu du Lyon-Turin. Encore auparavant, la demande de la contre-expertise faisait partie déjà d'une volonté de se poser en interlocuteur crédible, à défaut d'être représentatif d'une masse de riverains.

Il n'est pas inintéressant de conclure ce développement en rappelant qu'à sa façon le Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Direction des Routes ou l'Inspection des Finances opèrent un lobbying très efficace en interne de l'appareil d'Etat. De part leur proximité avec le pouvoir, ils disposent d'une part de tous les réseaux nécessaires pour se faire entendre à peu de frais. D'autre part, ils n'ont pas à prouver leur légitimité d'expert. Enfin, il est totalement impossible pour eux d'entrer dans un affrontement direct avec les promoteurs du Lyon-Turin, trop liés avec eux sur un certain nombre d'autres projets du même type.

L'absence de controverse provient de plusieurs facteurs tenant tant des évolutions du projet vers une mixité fret/voyageurs, que par la posture nuancée adoptée a priori par les contestataires, mais également par d'habiles procédures de consultation centrant le débat sur des enjeux techniques. Le refus de désigner un adversaire contre lequel se mobiliser a aussi joué. Par conséquent, les contestataires s'impliquent davantage dans une forme de lobbying que dans une opposition un peu plus offensive comme cela pouvait être le cas initialement. Cette progressive évolution des formes de contestation laissent penser que le temps est un élément explicatif tout à fait intéressant à analyser désormais.

2 L'arlésienne Lyon-Turin

2.1 Le temps dilue la contestation

2.1.1 L'absence de perspectives de travaux

Les contestations se matérialisent localement lorsque les riverains prennent conscience qu'un danger les guette immédiatement. Ainsi, il n'est pas improbable que Daniel Serron ait entendu parlé du Lyon-Turin avant 2002. Cela fait alors plus de dix ans que la presse le présente, que les politiques le relaient. Et pourtant, cet homme-là n'en a aucun souvenir. Par contre, le projet s'impose à lui quand une variante est dessinée en contre-bas de son jardin. Le Lyon-Turin devient tout d'un coup presque palpable ! La perspective, même à moyen ou long terme de travaux, puis de l'infrastructure elle-même conduit Daniel Serron à se mobiliser. Il l'admet lui-même d'ailleurs : « *les gens, spécialement d'ici, quand ils ne se sentent pas menacés dans leur chez eux... c'est très difficile.* » Il en est de même pour les vigneronns de la Combe de Savoie ou pour les habitants du quartier Montbernier à Bougoin-Jallieu¹⁹². La mobilisation ne naît que lorsque les fuseaux se restreignent et que les premiers itinéraires précis sont présentés. La critique et l'inquiétude naissent aussi dans des territoires, hors tracé, mais impactés par les travaux. C'est le cas de la commune de Lanslebourg, qui en 2006 apprend qu'elle recevra une partie des déblais non valorisables du tunnel de base. LTF en réunion publique informe les citoyens et les élus que le site de l'ex-carrière du Grand Paradis a été retenu. Ces craintes réveillent alors celles des riverains des galeries exploratoires qui n'avaient pas imaginé la contrainte que ces chantiers allaient représenter pour eux¹⁹³.

Le mécanisme est le même en Val de Suse. La mobilisation s'amplifie considérablement avec l'imminente ouverture du chantier d'une galerie exploratoire à Venaus en 2005. Les travaux ne sont plus une perspective, mais deviennent une réalité. La peur est alors d'autant plus forte, que le chantier de la descenderie se fait sur le site ou devrait sortir le futur tunnel. Le Lyon-Turin apparaît comme irrémédiable. Plus qu'un projet, c'est désormais la réalité. Or une infrastructure de plus dans la vallée est redoutée par la majorité des habitants depuis le début des années 1990. Avec le passage en force des gouvernements de Silvio Berlusconi pour les études préliminaires, c'est l'étincelle. Donatella della Porta et Gianni Piazza y voit même l'explication des formes radicales qu'a pu prendre le conflit. « *Concentrating on the threat (real or perceived) can favour the aggregation of those who feel unfairly targeted and those who feel a strong sense of injustice, and when this is*

¹⁹²Ils se mobilisent sous la houlette de la CADS lors de l'examen des variantes fret entre 2002 et 2006, ils sont concernés comme l'APSAB par le fuseau Bas-Dauphiné.

¹⁹³« La Haute-Maurienne inquiète », article du *Dauphiné Libéré*, édition du 07 avril 2006, Laurence Veuillen

*combined with a material threat, can even push some towards radical forms of protest*¹⁹⁴. » En France, rien de tel. Là où débutent les travaux, le Lyon-Turin sera en tunnel. Et là où la ligne passera à l'air libre, rien n'est encore entamé. Le projet paraît encore très loin. Au-delà de l'excitation initiale, il n'y a rien eu de concret pour venir corroborer les craintes. Le Lyon-Turin est une arlésienne ! La perception du danger s'éloigne, il est inutile de se mobiliser.

Cela ne signifie pas que toute forme de contestation soit éteinte, bien au contraire. Il est tout à fait possible que les riverains remontent au créneau avec l'imminence des travaux dans quelques années si l'infrastructure se réalise. D'ailleurs RFF n'oublie pas cette possibilité. L'absence de contestation visible n'est peut-être qu'une accalmie. Michel Darrand donne son sentiment :

Au moment où l'on changera à nouveau de phase, ou peut-être on rentrera dans des choses plus concrètes, plus opérationnelles, y'aura sans doute, des réactions je sais pas, mais des discussions à nouveau qui vont se relancer avec les élus des communes traversées, mais aussi des riverains quoi, c'est à dire à un moment il va falloir se confronter aux mesures de réduction d'impact et autre qui seront proposées quoi et à ce moment là certains trouveront que c'est pas assez, forcément, donc on aura des oppositions sans doute comme ça locales.

Cette hypothèse d'une accalmie dans la mobilisation n'est pas impossible si l'on juge que le coût d'une mobilisation est fort (cf paragraphe suivant). Pour autant, l'absence de controverse et de coalition capable de porter la dynamique ne laisse pas penser qu'à ce jour un mouvement important puisse apparaître. De plus, le sentiment que les travaux ne sont pas pour bientôt atténue toute velléité de nouvelles contestations.

2.1.2 *Le coût d'une mobilisation est fort*

« *Alors il y a sans doute une certaine usure, probablement, sur un projet... Il y a 5-6 ans, les réactions étaient virulentes, immédiates, c'était tout de suite de la confrontation. Là, ça se dilue dans le temps, les premiers opposants ont disparu, les gens ont passé la main. Enfin bon, on en est, je sais pas, depuis le début, au quatrième ou cinquième mandat local, les nouveaux qui arrivent, bah c'est inscrit. Voilà.* » Si les opposants disparaissent, le maître d'ouvrage demeure. Car il est plus difficile de ressourcer la dynamique contestataire que de gêner RFF, qui a le temps et les moyens pour elle. Les élus locaux changent et il n'y a pas forcément de continuité. Quant aux riverains, il est extrêmement ardu pour un actif de rester mobilisé pendant vingt ans contre le même projet, tant l'investissement – en temps et moralement – est exigeant. Quant aux retraités, le temps est pour eux, mais l'âge les rattrapent malheureusement bien souvent ! Plus sérieusement, le coût d'un

194Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, *Op. Cit.*, p.2

mouvement social est tel que l'investissement ne peut être maintenu très fort et très longtemps. L'exemple de l'APSAB, qui s'est malgré tout mobilisée pendant quatre ans, montre que les réunions étaient très fréquentes les six premiers mois. Puis la mobilisation fut moins dense. En 1992, les manifestations se répétaient semaine après semaine. Elles n'ont pas vraiment passé l'hiver 1993. Il n'est pas facile pour un riverain peu investi, ou pour un habitant moins concerné bien que solidaire, de manifester ou de faire des actions très régulièrement. Surtout s'il ne voit pas de résultats tangibles. En effet, le Lyon-Turin ne se fait pas. Donc, et nous reprenons notre analyse précédente, la peur s'éloigne. D'une certaine façon, le coup est réussi. Quand bien même le projet existe toujours, la mobilisation a fait son effet. Si ce n'est auprès des promoteurs, tout du moins auprès des riverains.

Un second point est à noter sur la démobilisation progressive des contestataires. Si aucun enjeu ne prend le dessus et efface le combat à grande échelle, il peut malgré tout y avoir ponctuellement d'autres mobilisations. C'est ainsi le cas avec le percement d'une galerie de sécurité pour le tunnel du Fréjus, dont les caractéristiques font craindre qu'elle puisse être un nouveau tube de circulation à terme. Les associations mauriennaises voient l'urgence dans cette mobilisation, d'autant plus que le Lyon-Turin aura un impact presque nul sur leur territoire, hormis dans le canton de La Chambre et à l'aplomb des galeries de sécurité. De plus, Réagir ! ou Vivre en Maurienne ne se sont pas constituées sur l'enjeu du Lyon-Turin. Vivre en Maurienne est même multithématique. Seule une coordination comme la CADS peut poursuivre un travail sur le long terme en regroupant quelques irréductibles contestataires de chaque commune concernée. Mais ce n'est qu'une poignée de militants à ce jour.

2.1.3 *Le fatalisme*

Un dernier élément intervient : le fatalisme. Les années s'écoulant, le projet demeure. Alors certes, il n'est qu'en arrière plan, rien de concret ne vient perturber les territoires. Pour autant il n'est pas abandonné. Les riverains finissent par intégrer qu'un jour, peut-être, le Lyon-Turin se fera. Et qu'ils en subiront les conséquences. Gustave Faberger, présent pourtant depuis 16 ans dans la contestation, l'une des dernières personnes investies dans la CADS, est parfois tenté de baisser les bras : « *s'il passe un jour, il passera.* » Et puis, « *on ne l'arrêtera pas avec nos mains* ». Il n'est plus vraiment combatif. L'âge se fait peut-être sentir, il parle du « *temps qui passe* ». Mais il n'est pas le seul. Le Maire de Pont-de-Beauvoisin lui-même se montre fataliste quand Daniel Serron vient le trouver en 2002 pour lui dire qu'il faut agir :

Le fatalisme c'est « oui, on peut rien faire », « on y croit pas », « oh, ben de toute façon, c'est

des projets, moi j'les verrai pas ! » Le fatalisme existait même, je veux dire, même le Maire de Pont-de-Beauvoisin, que j'apprécie beaucoup par ailleurs, Georges Yvrai, qui m'a beaucoup aidé ensuite, au début, la première réflexion qu'il a faite quand il est venu me voir c'est « oh bah vous savez Monsieur Serron, ce sont des projets, qui sont décidés dans des grandes administrations parisiennes, vous savez, on peut pas faire grand chose ! »

Il faut toute la ténacité de Daniel Serron pour convaincre ses voisins et ses élus de s'engager à ses côtés !

Le sentiment d'impuissance est fort, la résignation est palpable. Les responsables associatifs les plus entreprenants s'y heurtent. Florence Baron témoigne :

Même sur la commune, il y a quand même un fatalisme des gens vis-à-vis des gros projets comme ça. Y'a une usure, parce que ça dure depuis 91 [...] Oui y'a un sentiment que de toute façon ils font ce qu'ils veulent. Ce qui n'est pas faux n'ont plus. [...] Par rapport à un projet de porcherie industrielle qu'on a réussi à faire annuler, l'échelle était plus locale. C'était plus une échelle où on pouvait... La population s'est énormément mobilisée et je vois que sur ce projet là, oui, y'a un sentiment un petit peu de fatalisme. Oui les gens disent « le fret ferroviaire on peut pas être contre... » C'est pas facile à gérer non plus.

Trois éléments sont présents : l'usure du temps qui passe, le sentiment de ne rien pouvoir faire et le respect pour des projets d'intérêt général. En Maurienne, ce dernier point joue sans doute aussi. Andrée Cygnet se rappelle que lorsque l'accident du tunnel du Mont-Blanc a eu lieu « *les Mauriennais ont dit « nous est bon citoyen, on laisse passer les camions ici. »* » Si certains se mobilisent donc pour retrouver une forme de souveraineté sur leur territoire et tentent de redéfinir l'intérêt général à partir du local, d'autres font preuve de davantage de fatalisme et ne souhaitent pas s'engager dans une contestation¹⁹⁵.

L'usure du temps est d'autant plus facile que les contestataires échouent à s'appuyer sur une controverse marquée. Le fatalisme est sans doute corrélé au coût de la mobilisation. Il peut être interprété cependant d'une autre manière. Les blocages se situant hors de la portée des riverains, c'est à dire au niveau de l'Etat et de l'Union européenne qui tardent à s'engager financièrement, les contestataires endossent une posture réaliste : pourquoi se démener quand on sait pertinemment que le projet ne se fera probablement jamais ?

¹⁹⁵Il y aurait ici matière à approfondir sur les rapports que les riverains entretiennent avec l'intérêt général et si ce dernier les incite plutôt à se mobiliser, ou plutôt à se résigner. Dans notre cas, nous avons vu précédemment qu'aucun acteur n'y faisait référence explicitement.

2.2 Des contestataires qui se veulent de plus en plus réalistes

2.2.1 Des militants avertis de plus en plus convaincus que le projet ne se fera jamais

L'hypothèse que le Lyon-Turin ne se fasse pas va-t-elle provoquer un « séisme » en Rhône-Alpes ? C'est la crainte en tout cas pour le magazine « Prospective Rhône-Alpes-Méditerranée », sous la plume de Daniel Navrot. « Rhône-Alpes sans le Lyon-Turin ?¹⁹⁶ » titre-il... Le projet n'avançant pas, ou peu, les financements tardant à venir¹⁹⁷, une certaine résignation s'observe chez les promoteurs de la Transalpine. Certains s'en alarment comme Gérard Leras, qui sent le projet flancher et « *une situation où la responsabilité politique et financière ne sera pas prise, ce que nous pleurerons amèrement dans 10 ans ou dans 15 ans.* » Ce constat est partagé par un certain nombre de contestataires. André May a son opinion :

Je pense, mais je peux me tromper, que le Lyon-Turin ne se fera pas. Financièrement parlant, c'est pas tenable. Par contre les politiques ne peuvent pas du jour au lendemain ne plus se battre sur le Lyon-Turin. La notion de Lyon-Turin va perdurer. Jusqu'à un moment donné ça va peut-être se faire. Donc je ne sais pas trop. Je pense que l'opposition a atteint son maximum. Elle va continuer comme ça, elle va se structurer et elle va être de plus en plus qualifiée, quantifiée, donc les promoteurs auront de plus en plus d'ennuis et de difficultés à défendre leur projet.

Jean-Pierre Loscer ne voit pas de mobilisation de l'Etat pour venir appuyer le projet. Le moins que l'on puisse dire, c'est que toutes les personnes rencontrées pour cette enquête sont sceptiques. Certes les grands projets se réalisent rarement en quelques années. Mais l'un d'eux va jusqu'à comparer le Lyon-Turin et ses premières descenderies au tunnel sous la Manche, dont les premières esquisses datent de 1801 et les premiers travaux de 1874¹⁹⁸ !

Ce scepticisme est accentué par la crise financière de RFF. Certes l'entreprise gestionnaire du réseau réalise les études du projet, mais elle est en incapacité de le financer. Une grande partie de la dette de la SNCF¹⁹⁹ lui a été transférée. L'audit des Ponts et Chaussées de 2003 n'a pas manqué de soulever cette difficulté, qui entrave l'ensemble de l'action de cette société. Les contestataires sont parfaitement au courant de ces obstacles, tout comme ils savent que le projet étant transfrontalier, l'opposition italienne seule suffit à ralentir les études préalables. De même l'Union européenne ne semble pas prête à avancer davantage de fonds pour faire avancer le Lyon-Turin. La Région Rhône-

196« Rhône-Alpes sans le Lyon-Turin ? », article de *Prospective Rhône-Alpes-Méditerranée*, édition du 26 janvier 2006, Daniel Navrot

197Bernard Sauchon, conseiller auprès de Jean-Jacques Queyranne, pense qu'il faudra attendre 2013 pour obtenir les prochains financements européens.

198Pour une mise en service en 1994.

199Qui est le seul transporteur qui ait payé pendant des années ses infrastructures.

Alpes elle n'a pas de grandes ressources et elle investit de façon conséquente déjà sur le réseau régional. L'horizon financier du Lyon-Turin est sombre. Cela justifie-t-il pour autant la faible mobilisation des contestataires ?

2.2.2 Vers une approche rationnelle de la mobilisation ?

Les contestataires du Lyon-Turin, face à cet obstacle financier et sûr de leur instinct, auraient-ils au final une approche extrêmement rationnelle de leur contestation ? Ainsi, il serait inutile pour eux de se démener afin de freiner le projet, puisque d'autres le font plus efficacement, ceux là même qui paradoxalement vantent le Lyon-Turin comme l'un des maillons prioritaires du réseau ferroviaire européen. Cela est vérifiable partiellement.

Il est certain que le projet n'avançant pas, cela n'incite pas les contestataires ou les opposants au Lyon-Turin à se mobiliser fortement. La peur de l'imminence de la réalisation ne peut fonctionner. De plus, les quelques caractéristiques nouvelles du Lyon-Turin ne sont pas assez significatives pour que le visage de ce – désormais – vieux projet soit transformé. En fait, l'argument d'une approche rationnelle de la mobilisation est utilisé par les contestataires eux-mêmes mais fonctionne davantage comme une justification a posteriori de leur faiblesse que comme une stratégie délibérée. Oscar Cablon se fait le chantre d'une « théorie du sommeil ». Si les promoteurs du Lyon-Turin n'essayaient pas des alternatives au tunnel de base, alors la contestation pourrait reprendre : *« bah c'est à dire que si le projet R-shift-R a cet impact qu'on lui souhaite et que malgré tout ils décident de passer outre, là les gens vont se fâcher je pense. On va communiquer là-dessus. »* Arthur Jobert parle pour ce type de fonctionnement d'associations « accordéons ». La veille du dossier est réalisée par quelques personnes, qui peuvent potentiellement mobiliser beaucoup de monde. Or pour les associations riveraines ce n'est plus vraiment le cas. Elles n'ont pas organisé de rencontres depuis longtemps et les anciens animateurs se sont progressivement désinvestis.

C'est davantage la faiblesse de ces groupes qui les pousse à agir de telle sorte qu'une tactique bien huilée. Jean-Pierre Loscer l'admet. Si un certain nombre d'actions n'ont pas été entreprises, *« c'est parce que le rapport de force nous était pas favorable et parce que [...] pour le moment ça nous donne raison, mais on pensait et on pense encore que les événements vont nous donner raison. Et c'est ce qu'il se passe. »* Ainsi, *« il ne sert à rien de se battre contre, quand de toute manière, ça va pas se faire tout seul. C'est un peu cette stratégie de ne pas chercher la bagarre pour la bagarre, parce que quand on va dans la bagarre il faut être fort. »* L'approche relève davantage du principe

de réalité qu'un calcul rationnel. Le risque n'est pas mince en effet. Une mobilisation forte eut été peut-être l'occasion d'enterrer définitivement le projet... Le risque est de ne pouvoir remobiliser les riverains ou les élus locaux, pour qui le projet est maintenant acté. Pour certains, des aménagements ont été négociés depuis longtemps. Quant à la coalition porteuse du projet elle ne s'est pas vraiment affaiblie. Si certains élus expriment leurs doutes, ils n'en sont pas moins convaincus de la nécessité de réaliser la Transalpine. Leur capacité de rassemblement reste assez forte. Un exemple parmi d'autres : le 11 septembre 2008, le Comité pour la Transalpine (lobby pro-Lyon-Turin), sous la Présidence de l'industriel Franck Riboud, a rassemblé une soixantaine d'acteurs des transports et de la logistique pour presser les gouvernements français et italiens à s'engager pour une politique de report modal et réaliser le Lyon-Turin.

Face à une coalition pour le Lyon-Turin plutôt soudée et active, la galaxie contestataire rassemble toujours moins de personnes. Le facteur temps agit comme une difficulté de plus à surmonter. La dimension territoriale, tant dans ses aspects géographiques que historiques, s'avère être aussi décisive.

3 Une menace limitée pour les territoires traversés

3.1 Des tunnels et des multiples protections : une future infrastructure à l'impact limité

De Lyon à Chambéry, la LGV s'étire sur 79 kilomètres, dont 15,3 passent en tunnel. Du nœud intermodal de St-Exupéry au Sillon alpin, la ligne fret parcourt 85 kilomètres, dont presque la moitié (40 kilomètres) est en souterrain. La ligne mixte du Sillon alpin à St-Jean-de-Maurienne, dans l'hypothèse où le tunnel de Belledonne soit creusé, mesure entre 32 et 33 kilomètres. 23,7 à 29,1 kilomètres sont enterrés suivant la variante choisie dans le canton de La Chambre !

Le frein que constituent les montagnes pour dessiner la ligne devient un avantage pour les populations riveraines. La nécessité de creuser de très nombreux tunnels, pour garder un profil de ligne proche de celui que l'on trouverait en plaine, atténue, en effet, l'impact de l'infrastructure sur les riverains. De l'agglomération lyonnaise à l'entrée du tunnel de base, pour la ligne voyageurs et la ligne fret, ce sont respectivement approximativement un tiers et la moitié du parcours qui passeront sous terre. Sur l'ensemble du tracé de Lyon à Turin, c'est presque 70 % de la ligne qui circule en tunnel. Hormis pour quelques galeries de secours, la contrainte est nulle à la perpendiculaire des tunnels pour les habitants ou les agriculteurs. Ailleurs, ce sont de très nombreux ouvrages de protections visuelle et phonique qui sont programmés. En jumelant les lignes nouvelles avec d'autres infrastructures, comme l'autoroute A43 ou la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble/Chambéry, le maître d'ouvrage dans ses études, a recherché un impact moindre sur le territoire et pour les populations.

Un nouvel élément intervient donc ici pour comprendre la faible mobilisation contre ce projet : son impact est plus limité que d'autres. Si le TGV Méditerranée a nécessité de nombreux ouvrages d'art, il s'agissait davantage de ponts que de tunnels. Or l'impact d'un pont est bien plus conséquent que celui d'un tunnel pour les riverains et pour le paysage... En Italie, le profil géographique du Val de Susse permet de passer, plus qu'en France, à l'air libre. Les craintes sont donc légitimement plus fortes.

3.2 De multiples variantes possibles sur un territoire plus vaste et moins densément peuplé qu'en Italie

3.2.1 Un territoire plus vaste et moins densément peuplé qu'en Italie

Le passage en souterrain sur de longues distances limite les nuisances. En outre, le maître d'ouvrage français du Lyon-Turin peut raisonner sur un territoire vaste dans lequel plusieurs fuseaux sont possibles. C'est un avantage, puisqu'il peut potentiellement choisir les variantes les moins pénalisantes pour les riverains, pour l'environnement ou pour la faisabilité et la phasabilité du projet. En 2004, le Secrétaire d'Etat aux Transports a le choix entre trois variantes pour l'accès de la ligne fret au Sillon alpin depuis Ambérieu. L'hypothèse Ouest-Bugey apparaissait assez contraignante pour l'environnement dans la Vallée de l'Albarine. L'abandon du fuseau conduisant à un tunnel sous les Bauges était lié lui aux coûts estimés du projet. Il restait le passage dans le Bas-Dauphiné. En 2006, le choix s'est fait à l'intérieur même de ce fuseau. L'abandon du réaménagement de la ligne historique avant le tunnel sous Chartreuse a ainsi été motivé par les difficultés prévisibles dans la gestion des travaux. Les tracés peuvent de plus assez facilement s'écarter des villages en plaine, contrairement aux zones de montagne, comme dans le cas du Val de Suse.

Il faut ajouter que le territoire traversé en France est bien moins densément peuplé qu'en Italie. La Vallée de la Maurienne est par exemple plus longue et bien moins habitée que son homologue italienne : 42 000 habitants contre 70 000 sur une distance presque deux fois inférieure. Surtout, de St-Jean-de-Maurienne au Col de l'Iseran, le Lyon-Turin n'aura aucun impact ou presque (seules deux descenderies sont prévues entre St-Jean-de-Maurienne et Modane). C'est en toute logique que la Vallée de la Maurienne n'a pas connu de mobilisation d'envergure. Au-delà de cette vallée, le territoire est occupé, certes, mais sans une trop forte densité. Il n'est pas impossible d'éviter les secteurs denses.

3.2.2 De multiples variantes possibles : divisions et affaiblissement de la contestation ?

En Italie, dans le Val de Suse, un seul fuseau existe pour relier Turin²⁰⁰. En France, au contraire, de Lyon à la Maurienne, divers tracés sont possibles pour aller jusqu'au Sillon alpin. Le passage par Chambéry, par Grenoble, ou sous la Chartreuse était un premier éventail possible pour la LGV. Avec une plateforme à Ambérieu pour le fret, trois fuseaux existaient aussi jusqu'au tunnel de Belledonne. Et à l'intérieur même de ces fuseaux de nombreuses variantes peuvent encore être

200 Suite à la fronde de 2005, un observatoire a été mis en place pour relancer le dialogue : les conclusions rendues fin juin 2008 proposent un passage sur le versant sud de la vallée. Les maires du Val de Suse ont d'ores et déjà donné leur accord. Le fuseau reste cependant le même.

dessinées. Cette multiplication des itinéraires potentiels entraîne un certain éclatement des contestations riveraines, chacune défendant son territoire, puis quittant la contestation une fois l'hypothèse d'un tracé à proximité de chez elle levée...

Pour Oscar Cablon, c'est la raison de la faiblesse du mouvement dans son ensemble. Nombreux au départ, les contestataires riverains se sont petit à petit affaiblis : « *moi je fais l'analyse suivante. La chance, entre guillemets, de l'Italie c'est qu'il y a toujours eu un seul tracé. Il y a toujours eu un seul fuseau. Il n'y a pas 20 000 possibilités. [...] alors que de notre côté on a eu près de 5 tracés différents. Donc ceux qui étaient oubliés laissaient tomber. Au fur et à mesure il n'y en a plus qu'un. Les villages où il y a eu des aménagements, où il y a eu des promesses, ce qui fait que voilà on se trouve un peu isolé.* » Gustave Faberger est sur la même ligne. Lorsque la mobilisation s'amorce dans l'Ain, contre la variante Ouest-Bugey, il y a des rencontres communes avec la CADS. Une seule coordination, Apanage, regroupe déjà les associations de l'Ain. Cette dernière adhère même à la CADS. Mais la contestation commune ne dure pas longtemps. L'hypothèse Ouest-Bugey étant levée, il n'y a plus aucune raison pour Apanage de poursuivre le combat. Ainsi, aujourd'hui, la Coordination Ain-Dauphiné-Savoie ressemble plutôt à une Coordination Dauphiné-Avant-Pays savoyard...

Un regard global sur l'ensemble des articles de presse montre que ces derniers traitent d'enjeux essentiellement locaux. La conflictualité est très éparse et faible. Elle ne dépasse pas l'échelon local, à rebours du cas italien. L'éclatement des contestations à l'origine, amplifié par les comportements NIMBY, expliquerait cette faible conflictualité. L'argument est séduisant, mais il mérite d'être nuancé. Dans le cas du projet de troisième aéroport parisien, c'est la situation inverse qui s'est produite²⁰¹. La division de la contestation a paradoxalement renforcée celle-ci pour accoucher sur un conflit multiterritorial très délicat à gérer par les pouvoirs publics. En effet, ceux qui refusent l'extension de l'aéroport de Roissy conduisent les décideurs à réfléchir à un nouvel aéroport régional. Dans les sites envisagés, c'est à chaque fois une contestation très dure qui s'élève. Pour le Lyon-Turin, l'abandon en 2004 des hypothèses Bauges ou Ouest-Bugey ne ravive pas une contestation en Nord-Isère autour du fuseau du Bas-Dauphiné, d'autant plus que l'APSAB particulièrement engagée obtient gain de cause dans le choix de tracé à l'intérieur du fuseau Bas-Dauphiné en 2006. Si l'éclatement des contestations a joué, ce ne peut être qu'à la marge. Il est plus probable que la moyenne densité de la population dans les régions considérées ait pu jouer un rôle.

201Philippe Subra, « Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulation géopolitique », in *Hérodote*, 3^{ème} trimestre 2004, n°114

Cela étant, les considérations géographiques ne prennent tout leur sens que mise en perspective avec les aspects sociaux-historiques des territoires traversés.

3.3 Une faible identification territoriale

3.3.1 Un territoire mité et industrialisé

Le Nord-Isère connaît, ces dernières années, une croissance importante de sa population par l'extension progressive des frontières de l'agglomération lyonnaise. Ce phénomène de péri-urbanisation est particulièrement visible. De la frontière du Rhône et de l'Isère à l'Avant-Pays savoyard, les lotissements fleurissent. De nombreuses personnes, à l'instar de Daniel Serron et sa femme, viennent goûter le calme de la campagne, tout en restant à proximité de Lyon. Petit à petit le territoire se densifie. Il faut ajouter à ce phénomène la présence de plusieurs infrastructures de transports : les autoroutes vers Chambéry et Grenoble (A43 et A48), l'A432 en provenance du nord, l'aéroport St-Exupéry, les lignes ferroviaires Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, etc. Le tissu industriel n'est pas négligeable. Des plateformes logistiques s'installent, attirant à elles de nombreux camions. Pour Michel Darrand, les habitants « *perdent un peu leurs illusions. En plus le territoire est complètement mité.* » L'identification et l'attachement à cette région sont assez modérés. La quiétude des néo-ruraux ou des péri-urbains ne suffit pas à créer une identité forte qui entraînerait une défense affirmée du territoire, par ailleurs assez largement impacté par de nombreuses infrastructures.

La Maurienne n'est pas un territoire très accueillant non plus a priori. La vallée est étroite, encaissée. Le passé industriel pèse lourd. Les friches sont nombreuses. Et puis une voie ferrée court en fond de vallée de Aithon au tunnel du Mont Cenis, après Modane. Sans compter l'autoroute, construite au début des années 1990 pour désengorger la route nationale. Le tunnel du Fréjus, avec celui du Mont-Blanc, sont les seuls passages aisés entre la France et l'Italie dans cette zone des Alpes. Ce sont plusieurs milliers de poids-lourds qui transitent chaque jour par la vallée. Le tableau que dresse Andrée Cygnet des combats pour la préservation de l'environnement qu'elle a menés avec Vivre en Maurienne donne au final un visage peu reluisant de sa vallée :

Il y avait des usines Pechiney d'un bout à l'autre de la vallée, on disait que la vallée était Péchinisée. Et donc les dégâts étaient vraiment importants [...] En même temps personne n'osait trop rien dire, tout le monde avait quelqu'un de sa famille qui travaillait dans ces usines. C'est ce qui a motivé la création de l'association et après il y a eu des problèmes de mines d'uranium, alors que c'était l'unique objet de l'association, on s'est intéressé aux mines d'uranium, et puis après les lignes à très haute tension, l'autoroute, on s'était positionné contre en disant que ça

allait ramener tous les camions. Donc voilà ! Problème quand on a bétonné des stations, là on s'est bagarré aussi contre. Enfin là des sujets, des soucis quoi, c'est affreux.

La différence est nette d'avec le site du Mont Blanc dans la vallée de Chamonix. L'un se vit comme un site remarquable, hors du commun, l'autre comme un territoire industriel en pleine reconversion. En conséquence, l'arrivée d'une nouvelle infrastructure, qui permettrait de transférer des camions de l'autoroute et des trains de la ligne historique dans le tunnel du Lyon-Turin est plutôt vu d'un bon œil. Comme le fait remarquer Florence Baron, « *Bah les pauvres Mauriennais, et bien il faut dire qu'ils ont aussi le problème du trafic routier, donc ils peuvent pas tout refuser.* » N'oublions pas non plus la réaction mesurée des habitants de la vallée en 1999, lors de l'afflux des camions passant habituellement par le tunnel du Mont Blanc après la fermeture de celui-ci. La vallée n'est pas perçue comme un territoire à protéger absolument ?

3.3.2 *Les contestataires n'invoquent pas un territoire unique*

S'il nous semble essentiel d'insister sur ces caractéristiques géographiques, sociales et historiques, c'est qu'il n'en ressort pas un attachement extrêmement fort aux territoires évoqués²⁰². Les territoires en question ne sont pas érigés en « sanctuaire » à protéger contre toute atteinte. Ils sont déjà largement abimés. Lieux de vie, les territoires sont aussi des lieux d'histoire. Or les références à un passé « glorieux » ou à un terroir « ancien » sont inexistantes ou presque. Des paysages « merveilleux » ne semblent pas non plus être menacés. Ainsi, à la différence de ce qu'il se passe en Italie, ou de ce qui a pu être observé en Provence lors de la contestation du TGV Méditerranée, il n'y a pas de combat essentiellement esthétique ou passionnel pour la protection du territoire. Il n'y en a que des bribes aux premiers soubresauts des mobilisations : Gustave Faberger parle de la belle vue qu'il a depuis chez lui, les vigneron de la Combe de Savoie invoquent leur activité, Daniel Serron met en avant la région touristique qu'est l'Avant-Pays savoyard, etc. Pourtant il n'y a pas de défense d'un site unique, ni pour son histoire, ni pour sa nature. En Val de Susse, le rapport à l'histoire est bien plus fort. Donatella della Porta et Gianni Piazza insistent sur cette identité : « *Significant in the definition of local identity is the reference to the partisan history of Val di Susa-the president of the mountainous community talks of a « valley with a history*²⁰³ ». » La défense d'un paysage, contre sa violation par une nouvelle infrastructure, agit aussi comme un levier potentiellement fort. Dany Trom, en reprenant l'analyse de Luc Boltanski note qu'un paysage singulier peut très facilement s'insérer dans une globalité, d'autant plus que la beauté d'un paysage

202 Il s'agit de bien comprendre que la question n'est pas individuelle mais collective. Il est certain que les habitants du Nord-Isère ou de la Maurienne sont profondément attachés à leur lieu de vie. Pour autant ils n'en ont pas forcément une image toujours très positive.

203 Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, *Op. Cit.*, p.15

ne se discute pas. « *Le paysage étant par définition local, les militants tendent à élargir autant que possible le cercle des personnes directement ou indirectement affectées par son altération ou sa disparition*²⁰⁴. » Or, ce n'est pas le cas pour la contestation du Lyon-Turin. Si les nuisances à venir sont déplorées, cet argument engage une discussion technique. L'esthétisme d'un paysage ne peut être apprécié rationnellement... C'est en cela qu'il constitue souvent un argument fédérateur et d'une certaine façon imparable.

Dans le rapport que les groupes entretiennent avec leur territoire, un autre aspect est frappant. Les contestations restent bien souvent locales. La montée en généralité se fait sur des aspects techniques et non généraux. Et pourtant, le territoire mis en avant dépasse de loin celui du tracé Lyon-Turin pour les contestataires les plus récents. Il en résulte une sorte de dichotomie entre les contestataires riverains et les autres, avec une hétérogénéité importante entre ces derniers. La difficulté à lier leurs mobilisations tient peut-être à cela. Le Front National pense à l'échelle du territoire français. La mouvance anarcho-décroissante recherche une lutte européenne, voire mondiale. La CIPRA s'intéresse à l'ensemble de l'Arc alpin. Les rédacteurs de l'audit de 2003 déterritorialisent leur réflexion, tout comme peut le faire André May avec son projet R-shift-R. « *Un changement d'échelle territoriale procède d'une modification dans la perception des enjeux publics tels qu'ils résultent d'un décalage entre l'envergure des problèmes et l'espace légitime de leur résolution*²⁰⁵. » montre Emmanuel Négrier. La multiplicité des focales utilisés par les contestataires est à l'image du projet lui-même. Projet de grande échelle, à l'impact territorial multiple, emmené par une coalition très diverse, mais soudé sur l'objectif à atteindre, le Lyon-Turin est difficile à saisir pour les contestataires. Chacun le perçoit alors de sa propre position, sans qu'il n'y ait in fine une relative harmonisation des focales. D'où l'absence de controverse. D'où l'absence de coalition. Et le territoire ne vient pas souder les acteurs autour d'un enjeu simple. Car il ne s'agit pas de faire passer une ligne électrique à Très Haute Tension dans les gorges du Verdon. Il ne s'agit pas de lutter non plus contre un TGV dans le Lubéron. Autant de territoires portés dans l'imaginaire collectif comme magnifiques ! L'effet est d'autant plus fort que l'impact de la Transalpine Lyon-Turin est limité par les nombreux tunnels. La référence à une histoire glorieuse, résistante, qui a joué comme un formidable amplificateur en Italie, ne peut venir souder non plus les contestataires français. Eclatés, isolés, ils ne se sentent pas même pas appartenir à un même mouvement contestataire.

204Dany TROM, *Op. Cit.*, p.37

205Emmanuel NÉGRIER, « L'échelle métropolitaine pour repenser la politique », in Alain FAURE, Jean-Philippe LERESCHE, Pierre MULLER et Stéphane NAHRATH (dir.), *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, 2007, p.30

CONCLUSION

Trois enseignements peuvent être tirés de la présente recherche. Tout d'abord, la contestation du projet de Transalpine ferroviaire Lyon-Turin vit encore. Elle est même plutôt efficace. Mais cette opposition n'est pas visible. Elle se niche au creux des Ministères de l'Équipement ou des Finances. Si un premier regard d'ensemble laisse penser que les contestataires n'existent plus ou que peu, il s'avère juste que les plus sérieux d'entre-eux se dérobent à notre regard. En revanche, la critique du Lyon-Turin de la part des potentiels riverains, des associations environnementalistes ou des partis politiques reste bel et bien faible et assoupie. Quelques rares exceptions subsistent bien sûr. Néanmoins l'hétérogénéité de l'ensemble est flagrante. Du Front National à la mouvance anarcho-décroissante, des quelques associations riveraines aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, de la CIPRA au concepteur d'un nouveau système de matériel pour le ferroutage, etc, la diversité des acteurs est très forte. Cette diversité ne permet pas une alliance solide. Il n'y a donc pas de coalition à opposer aux promoteurs du Lyon-Turin, juste une galaxie. C'est le deuxième enseignement de ce travail. Peu des contestataires se vivent comme opposants, même potentiels. Le troisième enseignement permet de comprendre la difficulté qu'ont les contestataires à rallier des appuis. Il n'existe pas de controverse marquée autour du projet Lyon-Turin. Les débats sont essentiellement techniques. Et les contestataires français du projet Lyon-Turin échouent à trouver une porte d'entrée commune. Le temps qui s'écoule est un frein de plus en plus lourd. Il démobilise les contestataires. Certains se disent au contraire que c'est un signe : le Lyon-Turin ne se fera jamais. Les travaux tardent à arriver. Nul besoin de davantage se mobiliser. Les démarches participatives mises en place par les pouvoirs publics et relayées par les maîtres d'ouvrage successifs ont par ailleurs déverrouillé les échanges. Certes, beaucoup réclament encore un débat public. Pour autant, le dialogue existe. La défense de leur territoire s'avère également être un argument plutôt faible pour les riverains. Du Nord-Isère à la Maurienne, il n'y a pas d'identité forte, il n'y a pas de paysages exceptionnels à protéger. Ils demeurent donc l'Etat et l'état de ses finances... Et des arguments techniques, réservés aux experts...

La contestation d'un projet n'est jamais proportionnelle à la taille de celui-ci. Le Lyon-Turin en est l'exemple le plus évident. En Italie, un mouvement d'une ampleur inédite. En France, une mobilisation citoyenne très limitée. Si les facteurs qui jouent pour donner de l'ampleur à une contestation sont nombreux, c'est aux acteurs eux-mêmes à qui il revient de les mobiliser. Il est en fait assez évident que les contestataires potentiels en France se sont sentis et se sentent encore pris

au piège par un projet qui a tous les atouts de l'intérêt général. Qui s'oppose encore à la lutte contre la circulation des camions dans les Alpes et sa pollution engendrée ? Pourtant de vrais arguments existent pour critiquer ce projet, relevant eux aussi de l'invocation de l'intérêt général. Ils vont cependant à rebours des cadres dominants : la réduction des échanges semble une chimère. La protection d'un territoire contre une infrastructure source de nuisance est très mal perçue. Elle relèverait du seul intérêt particulier, de l'égoïsme. Ce qui est pourtant fortement critiquable. Au final, l'intérêt général apparaît être le grand absent de cette contestation. Une étude comparative mériterait donc d'être effectuée pour davantage comprendre cette dichotomie franco-italienne. Espérons que cette monographie de la contestation française puisse y contribuer. Il s'avèrerait cependant tout aussi intéressant de renverser le prisme par lequel appréhender le projet pour se préoccuper, dans le cadre d'une comparaison franco-italienne, de la conduite du projet. Plus encore, comment se coordonnent les études et les décisions ? Si tous les acteurs semblent largement repliés sur leurs problématiques nationales, il n'en demeure pas moins que le Lyon-Turin reste, dans son essence, transnational. Les réticences à financer le projet en France influent tout autant en Italie que l'opposition du Val de Susse marque un coup d'arrêt pour le Lyon-Turin à l'ouest des Alpes. De la même façon, la Déclaration d'Utilité Publique de la partie française du tunnel de base n'est pas grand chose sans sa réciproque italienne. Les interrogations que soulève ce projet sont multiples. Elles sont multiples car le projet est complexe, mais aussi fascinant. La fascination comme aiguillon de la curiosité ?

Bibliographie

Ouvrages

Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT, Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de la FNSP, 2006

Alain FAURE et Emmanuel NÉGRIER (dir.), *Les Politiques Publiques à l'épreuve de l'action locale*, Paris, L'Harmattan, 2007

Alain FAURE, Jean-Philippe LERESCHE, Pierre MULLER et Stéphane NAHRATH (dir.), *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, 2007

Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir, environnement et politique*, Paris, La Découverte, 1994

Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALÈS, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2007

Jacques LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 1999

Gilles MASSARDIER, *Expertise et aménagement du territoire*, Paris, L'Harmattan, 1996

Nicole DE MONTRICHER, *L'aménagement du territoire*, Paris, La Découverte, 1995

Rapports/Thèses

Valérie BERNAT, Jean-Michel FOURNIAU et Sandrine RUI, « La liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin : complexifier pour mieux réaliser », rapport pour le projet européen TENASSESS, novembre 1997

Eric GRASSET, « Les services aux populations dans le développement territorial en montagnes méditerranéennes », thèse rédigée sous la direction de Hervé GUMUCHIAN, Université Joseph Fourier-Grenoble I, 1999

Inspection Générale des Finances, Conseil Général des Ponts et Chaussées, « Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport », février 2003

Alain MARGERY, « Réorganiser la chaîne des moyens, pour améliorer la qualité et la rentabilité du transport de fret par le rail, grâce au concept R-shift-R », Rapport final Ademe/Prédit, 2008

Articles

Cécile BLATRIX, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », in *Politix*, 2002, vol. 15, n°57

Jean-Michel FOURNIAU, « Rendre la décision plus transparente : Evolutions récentes des pratiques françaises de conduite des grands projets d'infrastructure de transport », in *Flux*, 1994, vol. 10, n°18

Guillaume GOURGUES, « Le débat public en France : limite réelles et progressions latentes », in *EspacesTemps.net*, juin 2008, <http://www.espacestemp.net/document5493.html>

Arthur JOBERT, « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », in *Politix*, 1998, vol. 11, n°42

Jacques LOLIVE, « La montée en généralité pour sortir du NIMBY », in *Politix*, 1997, vol. 10, n°39

Lilian MATHIEU, « Rapport au politique, dimensions cognitives et perspectives pragmatiques dans l'analyse des mouvements sociaux », in *Revue française de sciences politiques*, 2002, vol. 52, n°1

Donatella DELLA PORTA et Gianni PIAZZA, « Local Contention, Global Framing: The Protest Campaigns against the TAV in Val de Susa and the Bridge on the Messina Straits », article présenté en avril 2006 au colloque de l'ECPR de Nicosie

Philippe Subra, « Roissy et le troisième aéroport : réalités économiques et manipulation géopolitique », in *Hérodote*, 3^{ème} trimestre 2004

Muriel TAPIE-GRIME, « Le Nimby, une ressource de démocratisation », in *Ecologie et Politique*, 1997

Danny TROM, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicatrice », in *Revue française de sciences politiques*, 1999, vol. 49, n°1

Sites Internet,

dernière visite le 17 septembre 2008

<http://www.agoravox.fr/>

<http://hyperdebat.net/>

www.debatpublic.net

http://fr.wikipedia.org/wiki/NO_TAV

<http://ferroustage.chez-alice.fr/>

www.r-shift-r.com (site indisponible, dernière visite le 05 juin 2008)

<http://bj.montbernier.free.fr>

<http://rebellyon.info>

<http://www.piecesetmaindoeuvre.com>

<http://grenoble.indymedia.org>

<http://lelaboratoire.over-blog.com>

Presse

AFP

Le Monde, Le Figaro, Libération, 20 Minutes

Le Nouvel Observateur, Le Monde Diplomatique

Le Progrès, Le Dauphiné Libéré, La Maurienne, La Tribune de Lyon, Lyon Capitale, Eco des Pays de Savoie

La Vie du Rail, Prospective Rhône-Alpes-Méditerranée, La lettre du transport et de la logistique

FNAUT Infos

Chronologie des décisions ministérielles

En bleu, les décisions relatives à la LGV

En vert, celles de la ligne fret

En rouge, les décisions de la partie mixte internationale

- 14 mai 1991 : Schéma Directeur des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse (CIAT)
- Décembre 1991 : Début des Etudes Préliminaires (EP) pour le tronçon Lyon-Montmélian de la LGV
- 25 septembre 1992 : Début des EP pour le tronçon Montmélian-St-Jean-de-Maurienne de la LGV
- Automne 1992 : Première consultation sur les EP de la LGV Lyon-Montmélian
- 28 juin 1994 : Début des études d'Avant Projet Sommaire (APS) pour le tronçon Lyon-Montmélian de la LGV
- Avril 1995 : Début des études d'APS pour le tronçon Montmélian-St-Jean-de-Maurienne de la LGV, Début des EP pour une ligne fret Ambérieu-St-Jean-de-Maurienne
- 18 septembre 1998: Adoption du passage par Chambéry de la LGV
- Été 2000 : Consultation sur les EP de la ligne fret (option Bauges ou Ouest Bugey) et sur les études d'APS de la LGV
- 25 janvier 2001 : Décision d'étudier un troisième fuseau (Bas-Dauphiné) pour l'itinéraire fret et choix du tunnel sous Chartreuse
- 29 janvier 2001 : Accord franco-italien pour la réalisation du tunnel de base
- Mars 2002 : Validation des études d'APS de la LGV jusqu'à l'entrée du tunnel de base, lancement des procédures préalables à l'enquête publique
- Automne 2003 : Consultation sur les EP du tronçon fret Ambérieu-St-Jean-de-Maurienne
- Décembre 2003 : Approbation des études APS de la partie internationale
- Mai 2004 : Choix du fuseau Bas-Dauphiné
- Février 2006 : Choix du tracé fret Ambérieu-St-Jean-de-Maurienne
- Été 2006 : Lancement de l'Enquête d'Utilité Publique pour la partie internationale
- Décembre 2007 : Déclaration d'Utilité Publique pour la partie internationale

Glossaire des principaux sigles

ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun, membre de la FNAUT.

ADUT : Association Dauphinoise des Usagers du Train, membre de la FNAUT.

APF : Association pour la Promotion du Ferroutage, association support du projet R-shift-R.

APS : Avant-Projet Sommaire, définition détaillée d'un projet pour choisir un fuseau de 500 mètres environ (études techniques, environnementales, socio-économiques, financières, etc). Rapport remis au Ministre des Transports après consultation.

APSAB : Association de Protection du Sillon St-André St-Béron.

ARSMB : Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc.

CADS : Coordination Ain-Dauphiné-Savoie, principale coordination associative du Nord-Isère contestataire du Lyon-Turin.

CIPRA : Commission Internationale pour la Protection des Alpes, association internationale mobilisée pour la protection de l'environnement de l'Arc alpin.

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (par l'est).

CGPC : Conseil général des Ponts et Chaussées.

CIAT : Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire, devenu Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement des Territoires (CIADT), puis en 2005, Comité Interministériel pour l'Aménagement et la Compétitivité des Territoires (CIACT), réuni sous la présidence du Premier Ministre.

CNDP : Commission Nationale du Débat Publique.

CNT : Conseil National des Transports.

COJAM : Coordination Jura-Alpes-Méditerranée, coordination associative contre le projet d'autoroutes A48 et A51.

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, aujourd'hui DIACT (Délégation Interministérielle pour l'Aménagement et la Compétitivité des Territoires).

DUP : Déclaration d'Utilité Publique, prononcée par le Premier Ministre par décret après avis du Conseil d'Etat, elle suit l'Enquête Publique, obligatoire dans toutes les communes concernées par un projet qui nécessite des acquisitions foncières.

EP : Etudes Préliminaires, définition des caractéristiques principales d'un projet pour permettre le choix d'un fuseau d'une largeur d'1 kilomètre environ. Rapport remis au Ministre des Transports après consultation.

FN : Front National.

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports.

FRAPNA : Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature.

LET : Laboratoire d'Economie des Transports.

FS : Ferrovier dello Stato, entreprise publique italienne, exploitante du réseau des chemins de fer.

LTF : Lyon-Turin Ferroviaria, filiale commune des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire français (RFF) et italien (RFI), chargée par l'accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 de conduire les études de réalisation de la partie commune franco-italienne de la section internationale du projet Lyon - Turin.

NIMBY : Not In My Back Yard, « pas de ça chez moi » et, sous-entendu, « ça ne me dérange pas chez les autres », théorie développée d'abord par Mancur Olson.

RFF : Réseau Ferré de France, établissement public gestionnaire du réseau ferroviaire français, créé en 1997 à partir d'une scission de la SNCF.

RFI : Rete Ferroviaria Italiana , homologue transalpin de RFF.

SCOT Schéma de COhérence Territoriale, document d'urbanisme qui fixe les objectifs des diverses politiques publiques dans une zone urbaine en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements.

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer, entreprise publique française exploitante du réseau ferroviaire.

TAV : Treno ad Alta Velocità, TGV en italien.

TGV/LGV : Train à Grande Vitesse, Ligne à Grande Vitesse.

TER : Trains Express Régionaux.

Table des matières

| | |
|-------------------|---|
| Sommaire..... | 3 |
| Introduction..... | 5 |

Première partie

| | |
|---|-----------|
| D'une mobilisation riveraine à un débat technique : histoire revisitée de la Transalpine Lyon-Turin à travers sa contestation..... | 15 |
|---|-----------|

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 1 1987-2002 : du TGV à la liaison mixte voyageurs/fret, la redéfinition progressive du projet face à des mobilisations riveraines sans suite..... | 17 |
|---|-----------|

| | |
|---|----|
| 1 D'une coalition pro-Lyon-Turin aux premières associations riveraines..... | 18 |
| 1.1 La genèse..... | 18 |
| 1.1.1 <i>Le TGV en France comme illustration d'une politique volontariste et centralisée</i> | 18 |
| 1.1.2 <i>Une large coalition pour porter l'idée d'un TGV Lyon-Turin</i> | 19 |
| 1.2 Les riverains prennent connaissance du projet « par hasard »..... | 21 |
| 2 D'une mobilisation riveraine significative à l'émergence de la question fret..... | 24 |
| 2.1 Des réactions en « bordiers » : 1991-1993..... | 24 |
| 2.2 La montée en généralité du discours associatif et l'émergence de la question fret..... | 26 |
| 2.2.1 <i>Transporter des marchandises : un nouvel enjeu pour le Lyon-Turin ?</i> | 26 |
| 2.2.2 <i>« Dépasser la singularité et l'égoïsme des revendications initiales »</i> | 27 |
| 2.2.3 <i>1995: une année charnière pour les premières études fret et l'abandon de la gare en rase campagne</i> | 29 |
| 2.2.4 Des élus écologistes régionaux à la manœuvre..... | 31 |
| 3 Le tournant des années 1997-1999..... | 32 |
| 3.1 L'expertise indépendante de 1997..... | 32 |
| 3.1.1 <i>Une expertise diversement interprétée</i> | 32 |
| 3.1.2 <i>Un double impact : faible sur le contenu du projet, fort sur les acteurs locaux</i> | 33 |
| 3.2 L'incendie du tunnel du Mont-Blanc de 1999..... | 34 |
| 4 Deux projets pour une contestation de moins en moins visible..... | 36 |
| 4.1 Les réussites, les échecs et les transformations de la contestation riveraine..... | 36 |
| 4.1.1 <i>Vers un discours écologiste nuancé</i> | 36 |
| 4.1.2 <i>La demande d'un débat public</i> | 37 |
| 4.1.3 <i>« On ne peut pas dire non à du ferroviaire comme on dit non à une autoroute ! » : les experts remplacent les riverains</i> | 37 |
| 4.2 Etudes préliminaires contre validation de l'APS : fret et voyageurs à deux niveaux d'avancement différents..... | 39 |
| 4.2.1 <i>La consultation de l'été 2000</i> | 39 |
| 4.2.2 <i>LGV/fret : un projet complexe en attente de concrétisation</i> | 40 |

| | |
|--|-----------|
| Chapitre 2 Les contestataires de 2002 à 2008 : un mouvement associatif hétérogène et faible, un vrai blocage administratif..... | 43 |
|--|-----------|

| | |
|--|----|
| 1 Quelques oppositions riveraines subsistent..... | 44 |
| 1.1 Une poussée de fièvre en Nord-Isère : la mobilisation de l'APSAB..... | 44 |
| 1.1.1 <i>« Vous vous rendez-compte de ce que c'est ?! »</i> | 44 |
| 1.1.2 <i>Des locaux de RFF à la Tour-du-Pin au Ministère des Transports : se mobiliser à tous les échelons</i> | |

| | |
|---|----|
| | 45 |
| 1.1.3 Une consultation et des manifestations pour la fin d'une mobilisation..... | 47 |
| 1.2 Du bruit dans La Chambre..... | 48 |
| 1.2.1 « Une solution : le tout-tunnel ! »..... | 48 |
| 1.2.2 RFF privilégie toujours la solution aérienne..... | 49 |
| 2 Un mouvement associatif qui se technicise..... | 52 |
| 2.1 R-shift-R : comment un ingénieur retraité tente un coup..... | 52 |
| 2.1.1 Raisonner matériel avant tout..... | 52 |
| 2.1.2 « R-shift-R, une innovation de rupture »..... | 53 |
| 2.1.3 Sortir de l'isolement..... | 54 |
| 2.2 Des contestataires associatifs écologistes de moins en moins nombreux mais toujours mieux formés aux enjeux de transport..... | 55 |
| 2.2.1 « R-shift-R » : une aubaine pour la coordination associative..... | 55 |
| 2.2.2 La CIPRA : un nouvel acteur au service du débat | 57 |
| 2.2.3 En Maurienne, davantage de réflexion que d'action..... | 58 |
| 2.2.4 Internet comme lieu de débat..... | 60 |
| 3 La non-influence du mouvement italien..... | 62 |
| 3.1 L'amplification de la contestation italienne raisonne en France..... | 62 |
| 3.1.1 Une contestation ancienne et forte mais peu audible en France..... | 62 |
| 3.1.2 De juin à décembre 2005 : le Val de Suse en ébullition..... | 63 |
| 3.1.3 L'impact médiatique du mouvement italien..... | 64 |
| 3.2 La mouvance anarcho-décroissante s'empare de la contestation..... | 65 |
| 3.2.1 Des nouveaux collectifs... assez virtuels..... | 65 |
| 3.2.2 Du Lyon-Turin à la critique radicale de la société : une certaine fascination pour la mobilisation italienne..... | 65 |
| 3.2.3 Une manifestation à Chambéry sans suite..... | 66 |
| 3.3 Un mouvement sans suite..... | 67 |
| 4 Un quasi-consensus politique mais une vraie opposition interne à l'appareil administratif. 70 | |
| 4.1 Le FN, « seul contre tous »..... | 70 |
| 4.1.1 Défendre la France... et les automobilistes..... | 70 |
| 4.1.2 Un projet pharaonique..... | 71 |
| 4.2 L'impact de l'audit des Ponts et Chaussées et de l'Inspection des Finances..... | 72 |
| 4.2.1 Une lecture économique du projet..... | 72 |
| 4.2.2 Une opposition efficace..... | 73 |

Seconde partie

| | |
|--|-----------|
| Les caractéristiques et les raisons d'une contestation limitée..... | 77 |
|--|-----------|

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 3 La galaxie contestataire..... | 79 |
|---|-----------|

| | |
|--|----|
| 1 Une coalition faible..... | 80 |
| 1.1 Deux schémas pour saisir l'ensemble..... | 80 |
| 1.2 Des trajectoires multiples pour des argumentaires diversifiés..... | 83 |
| 1.1.1 Les différents argumentaires mobilisés..... | 83 |
| 1.1.2 Des trajectoires multiples..... | 86 |
| 1.3 Réflexion autour de la notion de coalition..... | 88 |
| 2 Des attitudes nimbystes à l'intérêt général : des caractéristiques très différentes d'un groupe à l'autre..... | 91 |

| | |
|---|------------|
| 2.1 Le concept NIMBY en discussion..... | 91 |
| 2.2 L'intérêt général : absent du débat ?..... | 94 |
| 2.3 Les associations à la lumière du classement de Pierre Lascoumes..... | 96 |
| 3 Les contestataires : un « caillou dans la chaussure »..... | 99 |
| 3.1 Des contestataires peu prolixes sur leur mouvement..... | 99 |
| 3.2 Une contestation « anecdotique » pour les promoteurs du Lyon-Turin..... | 101 |
| Chapitre 4 Pourquoi cette contestation là est-elle si faible ?..... | 105 |
| 1 L'absence de controverse marquée entre les promoteurs et les contestataires du Lyon-Turin..... | 106 |
| 1.2 La nécessité de résoudre le problème des traversées alpines..... | 106 |
| 1.2.1 Le fret plutôt que le routier : beaucoup se satisfont des modifications du projet..... | 106 |
| 1.2.2 Une controverse pour les extrêmes..... | 109 |
| 1.2.3 L'absence de coalition renforce la faiblesse de la controverse..... | 110 |
| 1.3 Une concertation a minima qui déverrouille la discussion..... | 111 |
| 1.3.1 Pas d'adversaire désigné, seul l'absence de débat public attise les critiques..... | 111 |
| 1.3.2 RFF et l'Etat s'ouvrent à la discussion avec les riverains..... | 112 |
| 1.3.3 Plus de lobbying que d'affrontement..... | 114 |
| 2 L'arlésienne Lyon-Turin..... | 117 |
| 2.1 Le temps dilue la contestation..... | 117 |
| 2.1.1 L'absence de perspectives de travaux..... | 117 |
| 2.1.2 Le coût d'une mobilisation est fort..... | 119 |
| 2.1.3 Le fatalisme..... | 120 |
| 2.2 Des contestataires qui se veulent de plus en plus réalistes..... | 122 |
| 2.2.1 Des militants avertis de plus en plus convaincus que le projet ne se fera jamais..... | 122 |
| 2.2.2 Vers une approche rationnelle de la mobilisation ?..... | 123 |
| 3 Une menace limitée pour les territoires traversés..... | 125 |
| 3.1 Des tunnels et des multiples protections : une future infrastructure à l'impact limité..... | 125 |
| 3.2 De multiples variantes possibles sur un territoire plus vaste et moins densément peuplé qu'en Italie..... | 126 |
| 3.2.1 Un territoire plus vaste et moins densément peuplé qu'en Italie..... | 126 |
| 3.2.2 De multiples variantes possibles : divisions et affaiblissement de la contestation ?..... | 126 |
| 3.3 Une faible identification territoriale..... | 128 |
| 3.3.1 Un territoire mité et industrialisé..... | 128 |
| 3.3.2 Les contestataires n'invoquent pas un territoire unique..... | 129 |
| Conclusion..... | 131 |
| Bibliographie..... | 135 |
| Chronologie des décisions ministérielles..... | 137 |
| Glossaire des principaux sigles..... | 138 |
| Liste des entretiens réalisés..... | 140 |
| Table des matières..... | 141 |