




Les escargots, le tunnel et l'armée

Petite fable
démocratique



Nicolas Dufresne



Témoin direct de la violente répression contre une manifestation d'opposition au projet de seconde ligne ferroviaire Lyon-Turin, Nicolas Dufresne révèle l'autre côté de l'écran translucide des médias et du discours étouffant des puissants.

Le gouvernement du peuple, par le peuple et pour le peuple est-il encore ce qu'il prétend être ?

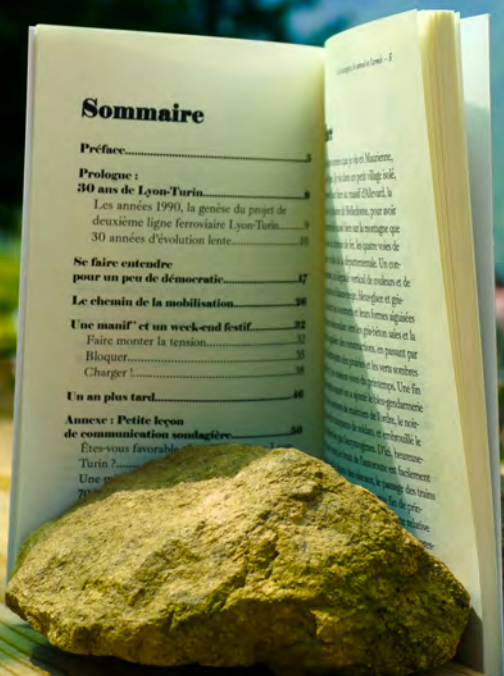
L'auteur est né en 1984. Dans son univers personnel, on retrouve Orwell, évidemment, mais aussi Thoreau, saupoudré de Marx. Travaillant dans le cinéma d'animation, il réalise et produit des films depuis 2008. Depuis sa cabane perchée à 1500 m dans les Alpes, il se tourne vers la littérature.





Vous pouvez aussi
commander ce livre
au format poche sur :
<http://duduf.com>

54 pages
Poche,
108 x 175 mm
4€ TTC



Sommaire

Préface.....	3
Prologue :	
30 ans de Lyon-Turin.....	5
Les années 1990, la genèse du projet de deuxième ligne ferroviaire Lyon-Turin.....	9
30 années d'évolution lente.....	10
Se faire entendre pour un peu de démocratie.....	17
Le chemin de la mobilisation.....	26
Une manif* et un week-end festif.....	32
Faire monter la tension.....	32
Bloquer.....	35
Charger !.....	38
Un an plus tard.....	48
Annexe : Petite leçon de communication sondagière.....	50
Etes-vous favorable.....	
Turin ?.....	
Une p.....	
70.....	

Les escargots, le tunnel et l'armée

**Petite fable
démocratique**

*France, 2024. Le gouvernement du peuple, par le peuple et
pour le peuple est-il encore ce qu'il prétend être ?*

Nicolas Dufresne

Commandez ce livre et retrouvez les autres
travaux de l'auteur sur :

[http://**duduf.com**](http://duduf.com)

Copyright © 2024 Nicolas Dufresne
Distribué sous licence Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0.
Pour lire une copie de cette licence, rendez-vous sur
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Première impression : juin 2024
Révisé le 18 juin 2024
ISBN : 978-1-4457-0961-1
Édité par Lulu.com

www.duduf.com

*Merci à Nicole et André pour leur accueil
chaleureux et leurs discussions qui m'ont
grandement aidé à écrire.*

*Merci à tous les membres de VAM pour leur
engagement essentiel.*

Sommaire

Préface.....5

Prologue :

30 ans de Lyon-Turin.....9

Les années 1990, la genèse du projet de
deuxième ligne ferroviaire Lyon-Turin.....9

30 années d'évolution lente.....10

**Se faire entendre
pour un peu de démocratie.....18**

Le chemin de la mobilisation.....27

Une manif' et un week-end festif.....33

Faire monter la tension.....33

Bloquer.....37

Charger !.....39

Un an plus tard.....49

**Annexe : Petite leçon
de communication sondagière.....53**

Êtes-vous favorable au projet de ligne Lyon-
Turin ?.....53

Une mise à niveau.....54

70 % des gens qui n'en ont jamais entendu
parler y sont favorables !.....55

Préface

Cela fait quelques années que je vis en Maurienne, au cœur des Alpes. Je vis dans un petit village isolé, et suffisamment haut face au massif d'Allevard, la partie nord de la chaîne de Belledonne, pour avoir une vue imprenable aussi bien sur la montagne que les deux voies de chemin de fer, les quatre voies de l'autoroute et celles de la départementale. Un contraste saisissant, un dégradé vertical de couleurs et de formes, depuis les blancs-neige, bleus-glace et gris-roche profonds des sommets et leurs formes aiguës et aléatoires, descendant vers les gris-béton sales et la géométrie régulière des constructions, en passant par les verts flamboyants des prairies et les verts sombres de la forêt. Les couleurs vives du printemps. Une fin de printemps auquel on a ajouté le bleu-gendarmerie sinistre des camions de maintien de l'ordre, le noir-anonyme des carapaces de soldats, et embrouillé le tout derrière les gaz lacrymogènes. D'ici, heureusement pour moi, le bruit de l'autoroute est facilement couvert par le chant des oiseaux, le passage des trains est discret et ponctuel. Mais en cette fin de printemps 2023, il y a exactement un an, cette relative quiétude a été couverte par l'envahissant et oppressant vrombissement d'un hélicoptère de gendarmerie tournant à basse altitude au-dessus des villages, et durant des heures inquiétantes, dominée

par des explosions de grenades, résonnant sur la montagne, entendue à des kilomètres à la ronde.

Je décide donc de raconter ce qui a amené cette violence à nos portes. Il faut comprendre les histoires humaines derrière l'écran translucide des médias.

Je suis partie prenante de l'histoire ; certains diront que je ne suis pas objectif, ce à quoi je répondrai sans m'attarder que l'objectivité n'existe pas. On peut toutefois, et on doit, faire preuve de transparence. Je suis membre de l'association Vivre et Agir en Maurienne¹ qui milite, entre autres, pour l'annulation de la construction d'une deuxième ligne ferroviaire entre Lyon et Turin via plusieurs tunnels sous les Alpes, comprenant en particulier un double-tunnel de base long de plus de 57 kilomètres, allant de Saint-Jean-de-Maurienne, côté français, à Suse, côté italien. C'est la mobilisation de l'association autour de ce chantier qui a conduit à la manifestation violemment stoppée par

1 Vivre et Agir en Maurienne est une association née en 2013 de la fusion de Vivre en Maurienne et de Réagir !, elles-mêmes créées respectivement en 1978 et 1999. L'association s'investit dans la préservation de l'environnement et la qualité de vie dans la vallée.
<https://vamaurienne.ovh>
Je suis aussi membre d'ACRIMED,
Action – Critique – Médias.
<https://acrimed.org>

les forces de l'ordre le 17 juin 2023, à coups de grenades et matraques, et de surveillance aéroportée.

Je porte toutefois un regard reculé sur les événements, n'ayant pu prendre part directement à l'organisation de la manifestation, et je n'écris pas au nom de l'association², mes propos n'engagent que moi. En ce 17 juin, ma vision a même été littéralement élevée : par coïncidence, je vis directement au-dessus des intersections routières où a eu lieu l'intervention des gendarmes contre la marche des manifestants. J'ai eu une place de choix pour apprécier l'affrontement physique et symbolique qui s'est déroulé là, et j'ai pu aller à la rencontre aussi bien des gendarmes que des journalistes, des médecins, des riverains, et bien sûr des manifestants. Par mon engagement avec l'association Vivre et Agir en Maurienne, j'ai aussi eu accès à une lucarne sur les coulisses de l'organisation de ce week-end de mobilisation, et tout particulièrement la manière dont les porteurs du projet Lyon-Turin et certains pouvoirs publics ont cherché, et cherchent encore, à bâillonner toute parole allant contre leur grand projet, par tous les moyens possibles.

2 *Si des membres de l'association auront pu relire ce texte afin d'y apporter des corrections factuelles, je suis seul responsable des mots qui suivent.
Je ne parle pas non plus au nom d'ACRIMED.*



4000 cretins venus dans leurs bagnoles pourries pollue
toute la region .ecolos a vomire !

*Capture d'écran Facebook du 18 juin 2023, avant la
suppression du commentaire.*

Prologue : 30 ans de Lyon-Turin

Les années 1990, la genèse du projet de deuxième ligne ferroviaire Lyon-Turin

La liaison ferroviaire Lyon-Turin est un projet de nouvelle ligne de chemin de fer entre la France et l'Italie à travers les Alpes, notamment via la vallée de la Maurienne, puis via un tunnel de base³ de plus de 57 kilomètres entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, en Italie.

Le projet est né à la fin des années 1980, sous l'impulsion du maire de Chambéry, Louis Besson, alors ministre des Transports du gouvernement Rocard. À une époque de développement rapide du TGV, l'idée d'origine était de construire une ligne à grande vitesse pour les voyageurs, desservant notamment Chambéry et Grenoble côté

3 *Un tunnel de base est un tunnel creusé à une altitude de plaine ou de basse montagne, à la base de la montagne donc, permettant de franchir un massif quasiment sans avoir à subir de dénivelé.*

français. Un projet qui n'a plus rien à voir aujourd'hui...

Cette ligne serait la deuxième ligne ferroviaire transalpine, parallèle à la ligne centenaire qui traverse déjà la Maurienne et passe en Italie par un tunnel plus court et plus haut, le tunnel du Fréjus, de treize kilomètres, reliant Modane à Bardonecchia, lui-même parallèle au tunnel routier du même nom qui continue l'autoroute tracée, elle aussi, le long du fond de la vallée.

À l'origine, le principal, et même le seul argument pour la construction du projet, n'est qu'un petit gain de temps sur les trajets des voyageurs entre la France et l'Italie, via un troisième tunnel reliant la Maurienne au val de Suse.

30 années d'évolution lente

Suivent trente années d'évolution lente mais inexorable du projet. Évolution politique, avec une suite de différents accords signés entre la France et l'Italie, et de soutiens et subventions européennes. Mais trente années aussi de changements concrets dans le projet en lui-même ; la mode du TGV s'efface doucement, et les prévi-

sions de nombre de voyageurs s'effondrent⁴. L'idée de desservir Chambéry et Grenoble passe à la trappe, et l'incendie du tunnel du Mont-Blanc qui déporte le trafic routier et ses milliers de camions sur l'autoroute de la Maurienne pousse à transformer le projet en ligne mixte, majoritairement de fret. Le projet d'origine n'a plus rien de commun avec le projet actuel, si ce n'est un tracé via un tunnel de base nécessitant des dizaines de milliards d'euros et des dizaines d'années de travaux.

Cette transformation donne un argument apparemment écologique en faveur de la nouvelle ligne, censée réduire le nombre de camions au profit des trains. Il est alors légitime de se demander pourquoi la ligne ferroviaire existante n'est utilisée qu'à une petite fraction de sa capacité, alors qu'on pourrait déjà, dès aujourd'hui, transférer les marchandises sur le train. Le problème n'est pas local, mais national ; il suffit de jeter un

4 *De 19 millions de voyageurs par an prévus par le projet d'origine, on passe ensuite à 4,5 millions, et en 2007, Francis Mer, ancien ministre de l'Économie et soutien du projet, indique qu'il n'y aurait pas plus de 500 000 voyageurs par an, soit l'équivalent de deux allers-retours TGV par jour.*

Francis Mer, Vous les candidats, 7 mars 2007.

(ISBN 978-2-226-17600-4), « Des rails en or massif ».

œil sur la part du rail dans le transport de marchandises en France (10 %)⁵ pour se rendre compte que la marge de progression est gigantesque, sans commune mesure avec la Suisse (38 %)⁶ souvent citée en exemple⁷, ou même simplement le reste de l'Europe (17 %)⁸. Le transport ferroviaire de marchandises a connu une réduction de 30 % du volume global transporté dans la première décennie des années de 2000 (lors de la libéralisation du secteur) avant de se stabiliser⁹. « La concurrence avec le transport routier a abouti à un recul de la part modale du

5 *En 2022, en tonnes.km, selon le ministère de la Transition Écologique et de la cohésion des territoires.*

6 *En 2022, en tonnes.km, selon l'office fédéral de la statistique.*

7 *Les promoteurs du Lyon Turin mettent en avant le fait que la Suisse a construit deux tunnels de base inaugurés respectivement en 2007 et 2016, sous les massifs du Lötschberg et du Saint-Gothard, pour parvenir à ce résultat ; c'est inexact puisque cette part du ferroviaire a été préalablement obtenue sur les lignes existantes, au profil comparable à celle de la Maurienne, grâce à une politique volontariste en faveur du fret ferroviaire.*

8 *En tonnes.km. Autorité de régulation des transports, Le marché français du transport ferroviaire de marchandises de 2017 à 2022.*

9 *Ibid. Ce bilan ajoute par ailleurs que « Les activités internationales ont subi une forte baisse d'activité depuis 2000. (...) Les recettes des entreprises ferroviaires de fret sont en retrait de 4 % [entre 2017 et 2022] ».*

ferroviaire à un niveau deux fois inférieur à celui de 1990 »¹⁰. Au moment où j'écris ce texte, le gouvernement français est pourtant en plein démantèlement de la société publique Fret SNCF¹¹, vendue à la découpe dans un contexte d'ouverture à la concurrence (ce que la Suisse n'a pas fait)... Si on ne sait pas mettre les marchandises sur les trains en plaines, comment saura-t-on le faire pour traverser les Alpes ? En quoi une nouvelle ligne va-t-elle permettre d'augmenter la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises ? En réalité, le projet ne se base pas réellement sur un transfert du transport routier vers le train, mais table bien sur une augmentation du fret en général, aussi bien routier que ferroviaire, dans son scénario le plus optimiste. Or, depuis les années 1990, le fret ferroviaire entre la France et l'Italie a plutôt tendance à... Diminuer¹². Ajoutons dans la

10 Ibid.

11 *Vingt-trois lignes doivent être cédées à la concurrence, soit 20 % de son chiffre d'affaires, ainsi qu'une part importante de son matériel et de ses actifs immobiliers.*

12 *De 10 millions de tonnes par an dans les années 1990, le trafic est passé à moins de 4 millions de tonnes en 2012 et moins de 3 millions aujourd'hui via la ligne ferroviaire existante ; le fret total (incluant les camions) et les échanges commerciaux entre la France et l'Italie sont relativement stables. (Agence Alpine des Territoires, Département de la Savoie).*

balance le coût économique, écologique et social de la construction du plus long tunnel ferroviaire au monde, et l'on pourra se faire facilement une idée de l'utilité et de l'impact du projet...

Côté italien, des citoyens et des maires, se mobilisent petit à petit contre le projet, et le mouvement No TAV (pour *No Treno ad Alta Velocità*) se forme spontanément ; de nombreuses manifestations et des occupations permanentes de lieux prennent place dans les années 2000, donnant lieu à des tensions parfois fortes. Les No TAV organisent des balades nocturnes pour emmerder les carabinieri... Si cette mobilisation permet une suspension du chantier et une révision du tracé côté italien, elle n'a pas pu remettre en cause le projet dans son entièreté, sans doute en partie à cause de la trop faible mobilisation côté français.

Le projet évoluant très lentement, sournoisement, et en l'absence de travaux trop visibles pendant plusieurs années, peu de français sont même au courant du projet qui se trame ; il ne fait pas partie du débat public, on n'en parle tout simplement pas. Le projet a tellement traîné que les subventions européennes ont dû être prorogées trois fois, le chantier du tunnel de base étant seul validé, le tracé des « voies d'accès » côté français, y compris

plusieurs autres tunnels sous les pré-alpes et les alpes, n'étant toujours pas défini en 2024...

Mais à la fin des années 2010 et au début des années 2020, on finit par voir les chantiers fleurir dans toute la vallée ; bien que connaissant le projet, il s'impose à moi en coupant le chemin de randonnée que j'avais l'habitude de prendre pour aller me ravitailler à Modane, depuis ma caravane à Aussois.

Au-delà de Modane, nous sommes hauts dans la vallée, à une altitude supérieure à 1000 mètres. Bien loin de l'entrée du tunnel située juste après Saint-Jean-de-Maurienne, vers 500 mètres d'altitude. On aurait pu croire que le chantier resterait lointain ; ce serait oublier qu'un tunnel de plus de 50 kilomètres creusé sous une montagne a besoin de divers puits d'aérations, de galeries d'accès et de secours, et que le chantier lui-même nécessite des descenderies pour accéder au percement... C'est ainsi qu'un énorme chantier est subitement apparu sous Le Bourget, entre Avrieux et Modane, pile sur « mon » chemin.

Et quand bien même on n'aurait pas de chantier bien visible, le tunnel en construction se rappellerait à nous de la pire des manières : en asséchant nos sources. Le problème d'un tunnel sous la montagne, c'est qu'il faut constamment drainer

l'eau, pendant la construction, mais aussi après, durant toute sa vie. On soutire ainsi des centaines de milliers de litres d'eau chaque année de la montagne. De l'eau qui a mis des centaines, des milliers d'années à s'infiltrer là, mais qui est instantanément remplacée par les eaux de la surface, qui s'assèche.

Au Bourget, dès le tout début des travaux en 2002, les fontaines ont arrêté de couler, le percement d'une galerie de reconnaissance sous le village ayant asséché le bassin versant. Un problème connu et anticipé par les promoteurs du tunnel, qui pour compenser n'ont eu comme solution que d'aller capter l'eau d'un torrent à 2000 mètres d'altitude (le village est à 1150 mètres), en lisière du parc national de la Vanoise, pour alimenter un réservoir souterrain sous le village via une conduite de 5 kilomètres¹³... D'autres points d'eau dans d'autres villages ont été taris.

Des voix dissonantes commencent donc enfin à se faire entendre dans la vallée contre la nouvelle

13 *Un rapport européen de 2006 révèle déjà que la société « a estimé que les tunnels principaux, les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines [...] comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ un million d'habitants. [...] Cela influencera le stockage et le mouvement des eaux souterraines et probablement aussi d'autres éléments du cycle hydrologique ».*

ligne Lyon-Turin, et on se prend à espérer que le sujet apparaisse dans les débats publics. Peu nombreux dans les années 2000, quelques précurseurs sont progressivement rejoints et plusieurs associations se saisissent du sujet.

Se faire entendre pour un peu de démocratie

Se pose alors la question de la forme que peut prendre cette mobilisation, les particularités du lieu limitant fortement les possibilités.

La vallée de la Maurienne dans son ensemble compte un peu moins de 43 000 habitants, très dispersés. Aucun des plus grands centres urbains, que ce soit Modane, Saint-Michel-de-Maurienne, Saint-Jean-de-Maurienne, ou La Chambre, ne rassemble plus de 10 000 habitants, atteignant même difficilement les 5 000 habitants. Une région essentiellement rurale, donc, très peu dense, peu propice aux grandes manifestations et mobilisations. Une bonne partie de la vallée ne vit d'ailleurs que du tourisme, ce qui n'encourage pas le moindre esprit contestataire. Cette vallée a par ailleurs toujours connu de grands travaux : d'abord avec la construction à la fin du XIX^{ème} siècle de la ligne et du tunnel ferroviaire actuels, puis l'implantation de nombreuses industries chimiques et sidérurgiques et la construction de grands barrages hydrauliques, la reconstruction après-guerre, la construction du tunnel routier du Fréjus et de

son autoroute d'accès, et enfin le boom de l'immobilier de montagne dans les stations de ski créées grâce à la suite du plan neige. Tous ces travaux font partie de l'imaginaire local, la population y voyant une part de son identité. De nombreux élus locaux ont vu dans le projet de nouvelle ligne Lyon-Turin l'opportunité de poursuivre ce genre de travaux et ainsi faire vivre l'économie l'économie locale.

Nous ne sommes donc qu'une poignée, réunis en quelques associations et groupes informels à vraiment nous mobiliser, sans grande expérience des revendications et des mouvements citoyens ; et pour une part peu habituée aux réseaux sociaux ou même aux outils informatiques.

Face à nous, il y a TELT (la société du Tunnel Euralpin Lyon Turin, le consortium en charge de la construction du tunnel de base de la deuxième ligne Lyon-Turin), qui bénéficie d'un budget de communication illimité, lui permettant une présence envahissante aussi bien virtuelle, sur tous les réseaux sociaux, que concrète, dans la vallée, et bien au-delà dans toute la France. En conséquence, de nombreux médias, le Dauphiné Libéré en tête, soutiennent ouvertement le projet, malgré quelques articles parfois plus critiques donnant une illusion de pluralité, mais relativement anecdotiques et qui passent inaperçus. Il y a

aussi bien sûr la population, comprenant une petite minorité d'anti-écologistes et de climato-négationnistes ou relativistes, peu nombreux mais dont les éléments de discours sournois, « en 1968 il y a déjà eu un hiver sans neige, ce n'est pas nouveau ! »¹⁴, infusent dans la pensée de l'immense majorité : celles et ceux qui s'en fichent du sujet, et, plus nombreux encore, les désabusés, celles et ceux qui ont finalement intégré le déni de démocratie au plus profond de leur pensée et de leurs opinions, les impuissants qui doivent d'abord gagner leur vie avant de pouvoir tenter de s'exprimer sans garantie d'être entendus, celles et ceux parmi lesquels on retrouve les expropriés du Lyon-Turin qui ont négocié leur déménagement et se taisent, celles et ceux qui ont touché des subventions pour rénover leurs appartements, ou plus

14 *Alimentant à dessein la confusion répandue entre météorologie, l'étude des événements ponctuels, et climatologie, l'étude de la tendance de fond, qui est, sans ambiguïté, à l'augmentation des températures, et, en montagne, au déficit de neige au profit de pluies plus nombreuses et plus intenses. Selon une étude dirigée par Mohamed Ombadi, parue dans Nature le 28 juin 2023, « l'augmentation des pluies extrêmes dans les régions de haute altitude de l'hémisphère Nord est amplifiée, avec une moyenne de 15 % par degré de réchauffement. (...) On ne peut pas concevoir des infrastructures en se fondant sur les conditions du passé si on veut s'assurer qu'elles demeurent durables dans un climat plus chaud. »*

simplement celles et ceux qui ont peur de s'exprimer face à la répression, morale aussi bien que physique, venue des défenseurs du projet autant que de l'État et en particulier du ministère de l'Intérieur et ses préfetures¹⁵.

Dans ces conditions, comment pouvons-nous faire entendre nos voix de citoyens, et ne pas laisser TELT s'exprimer seule sur le projet ? Comment pouvons-nous apporter la contradiction nécessaire à la santé démocratique de la vallée, de la région et du pays ? TELT, et les pouvoirs politiques divers, ne se limitent pas à défendre le projet, mais profitent bien de leurs pouvoirs et de leurs moyens humains et financiers, de leur monopole de la violence, pour nous empêcher de nous faire entendre. Au début des années 2020, le déséquilibre n'est pas simplement flagrant, il est tel que dans d'autres régions, la plupart des gens ne savent rien d'une quelconque opposition à la ligne Lyon-Turin, n'ont eu vent d'aucun argument qui puisse aller à l'encontre du projet.

Comparons un instant la situation à un autre projet emblématique du même acabit : Notre-Dame-des-Landes. Là, un projet d'aéroport, situé

15 *Lire à ce propos mon analyse d'un sondage à propos de l'adhésion au projet de deuxième ligne Lyon-Turin ci-après annexée.*

près d'une grande ville, Nantes, et un gigantesque chantier localisé et identifiable¹⁶. Ici, un projet de voie ferrée, dans une vallée peu peuplée, un gigantesque chantier, mais diffus, et peu identifiable. Dans les deux cas, un enjeu de société qui concerne la France et l'Europe entière, des choix de développements qui méritent à tout le moins d'être discutés, et connus de tous les citoyens.

Comment arriver, ici en Maurienne, à donner à la deuxième ligne Lyon-Turin l'importance d'un Notre-Dame-des-Landes ?

Bien évidemment, nous tentons d'agir sur différents fronts : discussions avec les politiques et information à la population. C'est une première étape, plutôt facile, mais peu efficace...

Nous essayons de restaurer un peu de démocratie, autour d'un projet sur lequel le peuple n'a pas eu son mot à dire, tout en défendant des convictions selon lesquelles le projet représente un modèle de développement dont il faut absolument se défaire

16 *Ce « grand projet » a finalement été abandonné en 2018 suite à la mobilisation citoyenne, malgré la violence de la répression, et après plusieurs années d'occupation de la « Zone à Défendre », devenue une zone d'expérimentation anti-capitaliste et anti-autoritaire, une nouvelle façon d'habiter le territoire et de faire société.*

si nous voulons sortir sans trop d'encombres de la crise climatique et de la biodiversité qui va nous frapper, et nous frappe déjà, de plein fouet.

Pas question d'une quelconque action violente. Ce chantier qui coupe mon chemin piéton est barricadé derrière barbelés agressifs, caméras indiscretes et agents de sécurités aussi agressifs qu'indiscrets. À croire qu'ils ont peur de nous ! Ou bien ne serait-ce pas là une tentative plus fine de désinformation, un moyen simple et efficace de montrer à la population que le chantier vit sous le danger constant de violents activistes écoterroristes, sans doute un peu décroissants par-dessus le marché ? Toujours est-il que les faits sont là : aucune violence n'est à déplorer après plusieurs années de chantier, que ce soit sur les biens ou les personnes... C'est un leitmotiv de cette mobilisation : d'un côté, les puissants sous-entendent que les quelques citoyennes et citoyens qui essaient de se faire entendre ont un potentiel violent et sont prêts à tout pour stopper leurs projets, de l'autre, les citoyens en question n'ont jamais utilisé que le verbe, par la voix et la plume, pendant de nombreuses années.

C'est dans ce contexte qu'en août 2022 la bétonisation d'une des plateformes du chantier devait commencer, et que nous avons décidé de bloquer l'accès des camions à cette plateforme au-dessus

d'Avrieux. Nous étions 25 environ, sans compter la police. Au moins deux ou trois policiers par manifestant ! Dans une violence indescriptible, nous nous sommes simplement tenus en travers de la route, avons tenu quelques heures avant d'être délogés manu militari par les forces de l'ordre, qui semblaient ne pas apprécier le désordre que représente un collier de camions bloqués et bloquant la petite route de campagne. Bref, nous avons réussi à retarder de quelques jours le chantier, et faire perdre un peu d'argent aux puissants. Mais nous n'avons pas suscité plus qu'une info en bref et quelques lignes dans quelques médias, vite oubliées.

Pendant ce temps-là, pas si loin à vol d'oiseau (pour autant que l'oiseau vole assez haut pour franchir quelques sommets escarpés), d'autres citoyens se mobilisaient à « La Cluzad », *Zone à Défendre* de La Clusaz en Haute-Savoie, contre une de ces retenues d'eau, matière première de la « neige de culture »¹⁷ visant à maintenir sous perfusion un peu plus longtemps la station de ski. Et si nous aussi, nous nous faisons entendre en organisant une ZAD et en bloquant le chantier plus de quelques jours d'affilée ? Plantons des tentes,

17 *Le mot « artificielle » tombe en désuétude, sans doute devenu aujourd'hui trop péjoratif.*

amenons cantine et réchauds, guitares, trompettes et cordes vocales et dansons, faisons nous entendre ! L'idée n'a pas fait long feu, alors que les températures chutaient de jour en jour avec l'hiver approchant ; d'autant plus qu'il aurait fallu cinq ou six ZAD réparties dans toute la vallée, sous la neige, pour bloquer les différents chantiers ; difficile à tenir par quelques dizaines de citoyens, même très motivés ! C'est en tout cas à la Cluzad que certains ont rencontré des membres du jeune groupement Les Soulèvements de la Terre.

Partant de la constatation que les luttes sont aussi nombreuses que les territoires, que partout l'écologie, l'environnement, l'eau, la biodiversité, la planète, sont à défendre, contre des petits et grands projets, où le profit financier et plus généralement le *développement économique* (entendre en réalité la *croissance exponentielle et illimitée*) passent avant la préservation des ressources naturelles et du climat, l'idée des Soulèvements de la Terre est de mettre en place une transversalité et une mutualisation des moyens et des luttes, qui ne sont jamais purement locales : toutes sont représentatives d'un conflit entre différentes visions du développement et des investissements à réaliser pour assurer un avenir sain à nos enfants. Que l'on manifeste contre une méga-bassine et ce qu'elle représente du partage de l'eau, contre une

autoroute et ce qu'elle représente des transports du futur, ou contre une ligne de trains surnuméraire et inutile, le tout au détriment de l'environnement, de la biodiversité et du climat, l'idée des Soulèvements de la Terre est de montrer que les luttes convergent et concernent la France et l'Europe entière, en fédérant les différents acteurs de ces luttes, partout.

Bien conscients de toutes nos difficultés à nous faire entendre sur le sujet de la nouvelle ligne Lyon-Turin, prendre contact avec les Soulèvements de la Terre était donc une évidence, pour enfin faire sortir le sujet de la Maurienne.

Le chemin de la mobilisation

C'est ainsi que de l'hiver au printemps 2023, une activité soutenue s'est mise en place parmi tous ceux dans la vallée qui souhaitaient faire entendre leur voix trop longtemps bâillonnée.

Une graine a été plantée en janvier 2023 lors d'une première rencontre avec les Soulèvements de la Terre, vite germée. C'était le début de l'organisation d'un grand rassemblement, qui durerait tout un week-end, avec conférences, concerts, ateliers et probablement une marche dans la vallée.

Toute une série de réunions préparatoires y a fait suite, avançant efficacement grâce à l'appui logistique et l'expérience du groupement, dans une organisation suivant un système très horizontal, n'ayant pas besoin de décisions centralisées ni de pyramide de commandement : cuisine, chapiteaux, médecins, transports, matériel, communication... Ce ne fut pas une organisation bouclée en quelques jours, mais un travail de longue haleine demandant un investissement conséquent de la part de tous ceux qui ont participé à l'organisation.

« Heureusement qu'on sait tenir un refuge », me dit André. Toute cette organisation, si elle s'est faite avec l'appui et les conseils, l'expérience de gens venant de partout, n'était possible qu'avec un ancrage local, de personnes qui connaissaient la vallée et la montagne, et ses ressources, humaines et matérielles. Contrairement à ce qui serait soutenu plus tard par les promoteurs du Lyon-Turin et entendu dans les médias, cet évènement n'était pas un débarquement « de gens venus d'ailleurs ». Et quand bien même, pourquoi les Mauriennais et les Mauriennes seraient-elles les seules à pouvoir parler du tunnel creusé là ? Ne serait-ce que parce que le projet est européen, cet argument à consonance identitaire, semblant tout droit sorti de la bouche de la droite la plus réactionnaire, ne tient pas. Ce ne sont pas des décisions ni des conceptions locales qui mettent en branle un projet « euralpin » ; il n'y a pas de raison que la contestation soit purement locale, ni de mettre des frontières à l'exercice de la citoyenneté.

Le choix du lieu était important. La volonté initiale était de se rassembler près du chantier du tunnel, en Maurienne, notamment pour montrer les montagnes sauvages et magnifiques qui nous entouraient, et avoir une vue imprenable sur un des chantiers qui saccageaient tout.

Le premier choix était à Bramans ; on avait besoin d'un grand terrain pour les chapiteaux : on prévoyait des conférences, de la musique, danser, chanter, et aussi la place pour camper.

Mais alors que la date approchait, et sous la pression des puissants, le propriétaire du terrain qui aurait été loué s'est désisté. Il fut impossible de trouver un autre terrain... On avait sans doute en tête les images de chaos récoltées et diffusées ad nauseam par les médias suite à la répression violente d'autres rassemblements et manifestations en faveur de l'environnement. Le pouvoir avait bien réussi son coup.

Contrairement à ce qu'on a pu croire par la suite, il n'y avait pas de volonté de cacher la localisation ; simplement, et jusqu'à la dernière minute, rien n'était certain.

Pendant ce temps, et alors qu'aucune demande de manifestation n'avait encore été déposée¹⁸, le préfet annonçait déjà qu'il interdirait toute manifestation. Ainsi va le respect de la liberté de rassemblement et de manifester. Une fois la deman-

18 *En fait, avant même de pouvoir légalement déposer la demande, qui ne peut se faire plus de deux semaines en amont. « La déclaration doit être faite au moins 3 jours francs et au maximum 15 jours francs avant la date de l'événement. »*

de de manifestation déposée, dans les délais légaux, conjointement par différentes organisations et partis politiques, tout fut évidemment rejeté en bloc. Quel que soit le contenu de la demande, par exemple bien que des itinéraires évitant le chantier du tunnel étaient proposés, garantissant sa sécurité et l'absence de dégradation, et malgré toute bonne volonté dont les organisateurs auraient pu faire preuve, il était décidé d'avance que toute manifestation serait interdite. La non-violence était pourtant le mot d'ordre.

À la même période, la communauté de communes de Saint-Jean-de-Maurienne organisa une sorte de contre-manifestation pro Lyon-Turin, « *Haut les cœurs pour le Lyon-Turin un souffle vert pour nos vallées* », se voulant être une grande mobilisation populaire, mais qui ne fut finalement qu'un carré VIP, rassemblant quelques élus et invitant ses employés à y participer pendant leur temps de travail. Une énorme banderole en soutien au Lyon-Turin et faisant la promotion de cette contre-manifestation fut accrochée sur un bâtiment public. On put ainsi dénombrer environ 150 manifestants, en incluant les journalistes et les opposants venus jeter un œil aussi amusé que consterné, et huer un peu, évidemment.

Alors que tout projet de manifestation dans la vallée est bloqué par le préfet, TELT a son musée du tunnel à Modane, les pouvoirs publics participent à la communication, les panneaux promotionnels fleurissent dans la vallée, le long des principaux axes routiers, tandis que le mouvement de contestation se limite à quelques drapeaux sur les maisons et parfois quelques tags...

C'est grâce au maire de La Chapelle et au conseil municipal de son village, et en dernière minute, qu'un terrain public fut prêté en dehors de la zone d'interdiction de toute manifestation et de rassemblement, définie par la préfecture dans cette énième tentative anti-démocratique d'empêcher tout événement militant. Selon l'élu, qui en subit malheureusement les conséquences au sein même de son village¹⁹, il aurait été irresponsable de laisser des centaines, des milliers de manifestants converger vers la Maurienne sans prévoir un lieu d'accueil.

19 *Voiture vandalisée, menaces, insultes envers lui et sa famille...*

[REDACTED]
Les 3/4 ne sont pas de la Maurienne
mais des écolos rouges comme le
maire de Grenoble si on les écoutait
on serait encore au moyen âge
(comme les Africains sans la France
ils seraient toujours à dos de
bourricots) mdr !!!

Like Reply 1d Edited



[REDACTED]
Il y à combien de mauriennais dans
cette manif.



[REDACTED]
Des groupuscules d'intégristes vert
qui aime la violence prône le
désordre au nom d'une idéologie
qu'il ne maîtrise même pas ! Par
contre j'aimerais savoir combien de
ces sois disants écolo habitent la
MAURIENNE ou même la Savoie
pour venir nous donner des leçons
sur l'eau la montagne le climat etc
.....de faux intellos écolos qui
s'occupent comme ils peuvent c'est
désolant et terriblement nuisible
pour l'avenir de notre planète ! Il
faut qu'on leur trouve d'autres
jouets à casser !!!

Like Reply 1d



*Captures d'écran Facebook du 18 juin 2023, avant
suppression des commentaires.*

Une manif' et un week-end festif

C'est ainsi que ce 17 juin 2023, plusieurs milliers de personnes convergent vers la Maurienne, un peu comme un mini week-end de départ aux sports d'hiver, si ce n'est que le public n'est probablement pas le même, et qu'on est en période de sécheresse...

Faire monter la tension

Tout le monde rejoint les Mauriennais déjà présents à La Chapelle, sauf quelques retardataires comme moi, alors que j'habite à une paire de kilomètres de là. Excepté, aussi, plusieurs dizaines d'Italiens, dont les cars sont bloqués à la frontière ; ils ne nous rejoindront jamais, les forces de l'ordre prenant pour excuse le fait de bloquer quelques personnes (re)connues pour avoir participé à d'autres « violences » en contestations contre le projet, avec le mouvement italien No TAV²⁰. Qu'importe le fait que la décision de

20 *250 Italiens au total sont restés en Italie, 50 interdits de franchir la frontière, à l'encontre de toutes lois européennes, et le reste par solidarité*

bloquer tout le monde soit manifestement illégale (l'État sera condamné presque un an plus tard par le tribunal administratif de Paris à quelques euros de dommages et intérêts²¹), le mal est fait et les puissants sont satisfaits : les Italiens présents ce jour se compteront sur les doigts d'une ou deux mains (mais l'un d'entre eux finira tout de même à l'hôpital). Notons aussi quelques voitures arrêtées parce qu'elles transportaient... un maillet pour planter les sardines des tentes, et autre matériel dangereux de camping, autrement connu sous le nom *d'arme par destination*. Le transport d'un chapiteau est aussi bloqué, soi-disant en surpoids.

Pendant que l'assemblage des chapiteaux, de la cantine et des pompes à bière se termine, je prends soin de mes poules, et un énorme et vrombissant hélicoptère de gendarmerie commence à tourner. On a l'habitude de les voir tourner par ici, notamment parce qu'ils ont un rôle admirable de secours en montagne, mais c'est la

21 *Le tribunal administratif de Paris a considéré que le fait d'avoir pour projet de participer à des événements organisés par les Soulèvements de la Terre n'est pas de « nature à révéler [...] l'existence, dans le comportement personnel [des requérants], du point de vue de l'ordre ou de la sécurité publics, une menace réelle, actuelle et suffisamment grave pour un intérêt fondamental de la société », condition de légalité d'une interdiction administrative de territoire.*

première fois que l'assourdissant engin tourne si bas pendant plusieurs heures, jusqu'à rester en vol stationnaire à quelques mètres en contrebas de ma maison, inspectant le fond de la vallée, et mettant la pression sur tous les habitants.

Tout le voisinage se demande ce qui se passe, et au fond de moi, je me demande quelle part de ce manège procède d'un légitime besoin de surveillance et de protection, quelle autre part sert à simplement mettre la pression sur les manifestants, avant même qu'ils ne se mettent en route, et enfin quelle est la part de discours adressé à toute la vallée : « L'État vous protège ! ». De quoi exactement ? Heureusement, j'étais là pour rassurer les voisins, leur expliquer que l'hélico ne servait qu'à surveiller une bande de hippies et d'anciens pas bien dangereux, mais probablement pas très propres.

Je traîne encore un peu chez moi, notamment pour rassurer les poules inquiètes face à cet incessant vrombissement, pendant que la marche se met en route.

Il y a sur le territoire du petit village de La Chapelle une toute nouvelle usine en construction, 8000 mètres carrés bétonnés dans le but de

produire des voussoirs²² en béton destinés au chantier du tunnel de base contre lequel on manifeste... Un projet accepté par la municipalité précédente, au nom du travail qu'il apporterait. On aurait pu prendre la direction du nord et se rapprocher de cette usine, mais tous ces dangereux écolos décident plutôt de partir au sud pour éviter toute tentation de dégradation et de violence. Vers le sud, il n'y a à peu près rien sur environ dix kilomètres, c'est-à-dire 3 heures de marche minimum, à vitesse de manifestant, si ce n'est un malheureux garage estampillé *TotalEnergies*... Saint-Jean-de-Maurienne, la sous-préfecture, est à presque trente kilomètres, et reste totalement inaccessible à la manifestation. En bref, il n'y a pas grand-chose à part le garage, et la marche devrait s'annoncer tranquille, une belle balade entre les verts et magnifiques massifs de Belledonne à l'ouest et de la Lauzière à l'est. Et pourtant...

22 *Des éléments de voûte.*

Bloquer

Pourtant l'hélicoptère tourne, et les gendarmes s'amassent en travers de la vallée.

Quatre à cinq mille personnes se mettent lentement en mouvement, sur la départementale coincée entre la voie ferrée (celle-là qu'on défend et dont on aimerait qu'elle soit davantage, et mieux, utilisée, plutôt que d'en creuser une nouvelle), l'Arc, la rivière, et l'autoroute, sur l'autre rive. La vallée est étroite ici, et tous les axes se serrent les uns aux autres²³. Soudainement, une paire de jeunes gens se fait huer ; passant au-devant du garage (appartenant à la famille de mes voisins), ils ont eu la stupide idée d'aller y casser ce qu'ils pouvaient, sans doute aveuglés par les étendards TotalEnergies²⁴. Quoi

23 *D'ailleurs, dans les propositions, toujours invalides en 2024, de tracé de la nouvelle ligne Lyon-Turin, un important nouveau tunnel sous le massif de Belledonne permettrait d'éviter cette partie de la vallée déjà trop bétonnée...*

24 *Ou bien, si on laisse la paranoïa parler, parce qu'ils étaient des flics infiltrés tentant de mettre en scène une justification à la suite prévisible des événements. Cette idée ne paraît pas si invraisemblable face à la démesure et la violence symbolique et physique du traitement donné aux mouvements militants en général et écologistes en particulier en France.*

qu'il en soit, des milliers de manifestants vous diront tout le mal qu'ils pensent de ces deux cons, et moi, je me demande toujours pourquoi les centaines, les milliers même, de gendarmes débarqués ici montaient un barrage moins d'un kilomètre plus loin sans en dépêcher quelques-uns pour protéger le seul et unique lieu sensible sur un itinéraire qui n'avait rien de secret. Ou peut-être que les observateurs dans l'hélico étaient trop occupés à siroter le génépi pour repérer le garage par ailleurs très (trop ?) visible même depuis chez moi, quelques centaines de mètres au-dessus ?

Il faut savoir que pendant tout ce temps, les organisateurs de la manifestation sont en communication directe avec le commandant de gendarmerie, qui fait interface avec le préfet. Ils discutent de l'itinéraire, et cherchent une organisation qui satisfasse tout le monde pour continuer à marcher tranquillement sur cette route de campagne. Mais le préfet ne veut rien entendre.

Les gendarmes sont amassés juste en bas de la route qui mène à mon hameau, et tandis que je me prépare enfin à y descendre pour rejoindre les copines et les copains manifestants, des explosions commencent à retentir et résonner dans toute la vallée. Tous les habitants du hameau sortent, on n'en croit pas nos oreilles. De véritables bruits de guerre s'installent, dans notre village plus habitué

aux cloches des vaches, au piaillage des mésanges et au souffle lointain de l'autoroute. Mes poules courent se réfugier au poulailler tandis que je grimpe un peu plus haut pour mieux voir le fond de la vallée. D'épaisses fumées montent du pont qui rejoint le village de Saint-Rémi, sur l'autre versant. Les gendarmes tirent grenade sur grenade vers les manifestants ; le son violent est renvoyé par le flanc des montagnes et s'entend des kilomètres à la ronde, la violence est bien là, comme anticipé par tous, comme voulu seulement par les puissants. Il est temps pour moi d'enfourcher mon vélo pour aller rapidement voir tout ça de plus près ; je retrouve la même surprise que quelques mois plus tôt, alors que je rejoignais une cette autre action des mêmes camarades qui bloquaient un des chantiers du tunnel de base, et que j'avais manqué de finir dans le ravin, absorbé dans la contemplation d'une rangée démesurée de camions de CRS venus arrêter la vingtaine de dangereux militants écolos bloquant la route.

Charger !

J'arrive et découvre une scène d'une absurdité sans nom. Au carrefour d'accès au pont, sur ma gauche, des dizaines de gendarmes et leurs camions, de front, tout en armures et boucliers, faisant face, sur ma droite, aux premiers rangs

d'une manifestation dispersée sur plusieurs centaines de mètres, protégés de quelques panneaux assemblés là sommairement. Entre les deux, mais éloignés de quelques pas sur le pont, des médecins volontaires²⁵, et une volée de journalistes en tous genres, avec leurs appareils photo et caméras vidéo.

Les gendarmes font face au vent, souvent fort sur ce pont. Ils enchaînent les tirs de grenades lacrymogènes, en cloche pour qu'elles retombent au milieu des manifestants, mais l'immense majorité d'entre elles tombe un peu n'importe où à cause du vent ; dans la rivière, sur la voie ferrée, dans les prés, bien secs en cette fin de mois de juin. Bien évidemment, les herbes sèches prennent feu, et les journalistes se précipitent pour filmer. Ça fera de belles images de violences pour le journal du soir et le quotidien demain. « Quels cons, ils nous auraient demandé, on leur aurait dit que le vent ne les aiderait pas s'ils se mettaient là... » a été ma première pensée.

À défaut de qualité, la quantité des tirs a quand même un peu d'efficacité et la minorité de

25 *Aucun pompier n'est visible nulle part ; je me demande encore comment un État démocratique peut envoyer des gendarmes armés sans les accompagner d'équipes médicales.*

grenades qui atteignent effectivement les manifestants nous fait bien pleurer. Les gendarmes n'ont aucune visibilité sur ce qui se passe, ils se prennent en pleine face toutes les fumées ramenées par le vent. « Quels cons, heureusement qu'ils ont leurs masques » a été ma deuxième pensée. Ils sont guidés de loin, pions aveugles et dispensables, grâce à l'hélico panoptique. Je rigole intérieurement, mais concrètement, je chiale. Je m'en fous, je sors de ma période de rhume des foies, j'ai l'habitude d'avoir le nez et les yeux explosés. Certains commentateurs et éditocrates reprocheront tout de même aux manifestants de mettre des masques et des lunettes de protection parce que « ça prouve bien qu'ils sont violents ».

La manif' n'avance pas, les gendarmes ne bougent pas, le préfet refuse toute proposition d'itinéraire, et les journalistes s'ennuient ferme, des coups de matraques et du sang seraient plus télégéniques.

Heureusement le préfet perd patience, et l'ordre est donné de charger. C'est une autre de mes interrogations : quel peut bien être le but de la charge ? Qu'est-ce qu'il y a à protéger ici ? « Quels cons, ils ont fait quoi pour protéger le garage ? » a été ma troisième pensée ; c'est vrai, mes pensées se ressemblent toutes.

Un gendarme à l'arrière s'égosille dans son mégaphone, toujours face au vent ; il est question d'avertissement préalable à l'usage de la force si on ne se disperse pas. On n'est pourtant pas un groupe bien compact... Un journaliste s'enthousiasme : « Ah enfin ! »²⁶. Je n'entends pas tout ; pourtant je suis en première ligne. Le héraut caparaçonné répète son message toutes les trente secondes une bonne dizaine de fois. Le journaliste s'impatiente : « Oui bon, on a compris, faut y aller maintenant ! ». Lui a compris, mais je suis à peu près certain que pas plus de deux ou trois manifestants ont pu entendre la sommation ; c'est suffisant pour avoir le droit de charger comme l'humanité sait le faire depuis les légions romaines : bouclier devant, matraque levée, et on rentre dans le tas, dans une superbe illustration de deux millénaires d'évolution de la stratégie militaire. Sauf qu'une vingtaine de gendarmes²⁷ qui rentre dans un tas de quatre mille personnes, même avec des boucliers, ça n'a pas intérêt à aller trop loin. Alors tous les quarts d'heure, pendant deux heures, les gendarmes chargent, galopent tant bien que mal sur quelques dizaines de mètres,

26 *Propos tout à fait véridiques !*

27 *La route est en entonnoir où ils pénètrent par l'embouchure, ils ne peuvent techniquement pas être plus nombreux à charger.*

avant de faire marche arrière et reprendre leur position de l'autre côté du carrefour. Ils réussissent tout de même à faire quelques blessés et envoyer un vidéaste italien à l'hôpital...

Comme on est bloqués à quelques mètres de la voie ferrée²⁸, quelques manifestants ramassent du ballast et balancent les pierres sur les gendarmes et leurs camions ; les pierres rebondissent sur les boucliers et pare-brises grillagés et blindés sans grande conséquence, mais les journalistes, toujours aux aguets, prennent note consciencieusement.

La journée avançant, l'heure du journal télévisé approchant, les grands reporters se décident à interroger quelques personnes ; comme il est impossible d'approcher les manifestants sous peine de respirer les lacrymos et risquer un coup de matraque ou une explosion de grenade sur la tête, ils se rabattent sur les gens présents : les gendarmes – qui peuvent tranquillement annoncer quelques blessés dans leurs rangs (quelques hématomes), semblant ignorer que des manifestants sont sérieusement blessés et hospitalisés (les

28 *Surveillée depuis le pont par seulement deux agents SNCF qui s'ennuient un peu aussi. La Société Nationale des Chemins de Fer a été plus raisonnable que le préfet dans les moyens déployés.*

pompiers ne sont pas encore là) ; voici comment sont moissonnés les indispensables chiffres objectifs du journal vespéral – et les badauds présents sur le pont, dont je fais partie. Je représente donc la caution facile permettant de rentrer tranquille au studio dans les temps, l'objectivité est sauvée, on a pu interroger un écolo. La première question qu'ils me posent ? « Que pensez-vous des manifestants qui jettent des pierres ? ». Évidemment, je réponds que ce n'est pas le sujet, qu'on n'est pas là pour ça ; le journaliste insiste, mais on arrive à discuter un peu et je lui explique que la manif, c'est une tentative de faire entrer le projet de deuxième ligne Lyon-Turin dans le débat public ; que ça fait des années qu'on essaie de communiquer dessus, mais qu'on n'a pas les moyens face à TELT et aux pouvoirs publics. À 20 heures ce soir, vous pourrez voir ce qui aura été gardé de cet entretien, un bout de phrase : « Je m'exprime ! », entre deux images de prairie en feu et de caillou qui tombe sur le toit d'un camion bleu.

Suivant une après midi à poireauter au soleil, le peloton des manifestants finit par rebrousser chemin, et rentrer au camp ; les premières lignes qui ont fait barrière face aux gendarmes essaient d'enflammer les barricades sommaires, sans grande efficacité, avant de rejoindre les autres, et les gendarmes restent là. C'est l'heure où les gens

rentrent chez eux du boulot et quelques voitures se font refouler, les forces de l'ordre interdisant tout passage et bloquant de fait tout transit dans la vallée (l'autoroute ayant été coupée par sécurité, de toute façon envahie aussi de gendarmes) ; le droit constitutionnel à la libre circulation, ayant valu des amendes à plusieurs copines et copains lors du blocage de l'accès au chantier de TELT, s'efface devant l'impérieuse nécessité de... Je ne sais pas de quoi. Du coup, je demande au tout jeune gendarme. Suite à sa première réaction d'animal effarouché et hargneux, je m'écrase et lui explique que je pose ma question tout à fait naïvement, sans volonté de provocation. Il est en armure, je n'ai que mes lunettes de soleil pour me cacher ; je n'ai même pas mon casque, laissé accroché au guidon du vélo. Il me croit, « Quel con ! », et m'explique sur un ton professoral que « des manifestants pourraient se cacher dans une voiture et rejoindre La Chambre ». Certes. Des policiers ont d'ailleurs empêché des manifestants d'aller voir leur copain hospitalisé. Sur ces explications éclairantes, je m'éclipse, récupère mon

vélo et remonte câliner mes poules, comme le fait chaque soir tout bon *khmer vert*²⁹ *écoterroriste*³⁰.

Le reste du week-end peut alors se dérouler normalement, et on enchaîne les conférences et ateliers, la musique, on papote, on chante, on danse, dans une ambiance chaleureuse, fraternelle et festive, à l'opposé des images diffusées au même moment dans les médias ne montrant qu'une certaine violence, qui ne fut pourtant le résultat que de l'intervention des forces de l'ordre. Il n'empêche que c'est cette apparente violence, cette mise en scène absurde d'une confrontation entre citoyens engagés et État inflexible³¹ qui a permis une certaine médiatisation du projet de deuxième ligne Lyon-Turin, et nous devrions


29 *Qualification réellement entendue dans la bouche de responsables publics mentionnant des membres d'associations de défense de l'environnement.*

30 *L'écoterrorisme semblant aujourd'hui consister en la défense de l'environnement, et non plus à porter atteinte à l'environnement.*

31 *Jetant le voile sur la véritable violence, préfectorale, étatique, symbolique aussi bien que concrète ; cachant les déséquilibres graves dans les moyens d'expression des citoyens et des puissants, les dénis de démocratie imposés par ces puissants, publics et privés, abusant de tous leurs pouvoirs et outils pour défendre leurs idées et leurs projets en tuant le débat public.*

presque remercier l'État pour cette mise en scène qui, enfin, nous a donné un peu de voix.

Il nous appartient de continuer à user de cette voix, par tous les moyens, et tenter de restaurer un équilibre longtemps perdu dans cette démocratie défaillante.


STOP au Lyon-Turin bêtes à fouin ça fout la merde avec pas l'ombre d'un fondement écolo.

Sans les forces de l'ordre se troupeau de cons aurait tout saccagés.

Ce projet est validé par les écolos de l'époque bande de Brême à qi de chèvre.

Mais personnellement je m'en cogne je continuerai à prendre l'autoroute et le tunnel du mont blanc avec mon diesel comme ça les bêtes à fouin seront contentes ça tombe bien j'aime pas prendre le train.

Like Reply Hide Send message 33m Edited

Capture d'écran Facebook du 19 juin 2023, avant suppression du commentaire.

[REDACTED]
STOP au Lyon-Turin devine sans violence 3000
trous du cul face à 2000 crs.

[REDACTED]
Mais quelle belle brochette de bons
à rien ...

Like Reply 1d



[REDACTED]
Entièrement d'accord avec
vous. Le problème c'est qu'il
se reproduit à la vitesse
grand V.

Like Reply 22h

Captures d'écran Facebook du 18 juin 2023, avant la suppression des commentaires.

[REDACTED]
Jvais venir cramer le camps

Capture d'écran Facebook du commentaire d'un membre du 13^e bataillon de chasseurs alpins, le 17 juin 2023, pendant le rassemblement, avant sa suppression.

Un an plus tard

Un an après ce grand rassemblement contre le Lyon-Turin en Maurienne, le tunnel est toujours en cours de percement.

Malgré les imprévus – et les morts³² – inhérents à ce type de gigantesques travaux, les promoteurs essaient d'avancer le plus vite possible, le but étant de nous mettre devant le fait accompli, et pouvoir user de leur principal argument : « les travaux sont trop avancés, on a trop dépensé pour arrêter maintenant ». Croire ainsi qu'arrêter une dépense en cours de route, même inutile, serait un échec et causerait de plus grandes pertes est un biais cognitif connu, celui-là même qui fait qu'un joueur au casino ne sait s'arrêter de miser alors qu'il ne fait que perdre. Les promoteurs estiment donc que le projet mérite de dépenser plus, et que les morts, avérées et potentielles³³, sont un mal nécessaire.

32 *Trois personnes sont mortes au cours de l'année écoulée sur le chantier, ce qui n'est tristement pas exceptionnel ; en moyenne, deux personnes meurent chaque jour d'un accident de travail (sans même compter les accidents durant le parcours domicile-travail).*

33 *Il reste au minimum une dizaine d'années de travaux.*

Les puissants continuent d'user de tous les moyens à leur disposition pour promouvoir le chantier, mais nous sentons qu'à la suite du relatif écho médiatique de la mobilisation, les responsables politiques prennent un peu plus la parole, visitent un peu plus souvent le chantier, bref, participent un peu plus à l'effort de promotion ; espérons que ce soit un symptôme d'une meilleure visibilité dans le débat public des arguments contradictoires. Il n'empêche que le débat a toujours lieu à armes très inégales.

J'ai personnellement reçu un courriel de la part d'un élu municipal me reprochant, d'un ton vaguement menaçant, l'accrochage d'un drapeau contre la deuxième ligne Lyon-Turin sur ma caravane, alors que nous échangeions sur un tout autre sujet ; un autre déni de démocratie, symptomatique de l'ambiance.

Les promoteurs redoublent d'efforts et continuent d'inonder la vallée de leurs communications, mais aussi de leur argent³⁴ ; tout récemment, nous

34 *En réalité, l'argent des contribuables, redistribué par la société TELT pour aider des projets locaux, comme des créations de crèches, des aménagements de voirie, des rénovations de bâtiments publics... Une méthode simple pour faire accepter les nuisances des travaux, où TELT sélectionne les projets aidés, se substituant notamment aux politiques publiques.*

avons vu arriver des aides financières pour la rénovation de logements, assorties d'une location facilitée aux ouvriers du chantier du Lyon-Turin. Des aides qui iront dans la poche des propriétaires les plus riches, ceux qui peuvent se permettre de posséder des logements inoccupés dans une vallée où le tourisme saisonnier et les résidences secondaires gangrènent le marché immobilier – au point que TELT ne sait plus où loger ses ouvriers... Il serait naïf de croire aussi que cette débauche de communication, et le soutien médiatique qui la suit, n'aurait pas d'influence aussi bien sur le pouvoir judiciaire qu'exécutif, aux mains de personnes influençables, comme nous tous.

La mobilisation contre le Lyon-Turin ne faiblit pas, mais se heurte encore et toujours aux mêmes problématiques, et tout soutien permettant de donner de la voix et soigner la démocratie est le bienvenu.

Nous ne sommes qu'un peuple de lents et silencieux escargots, sans armes face à ce gouvernement par et pour un autre peuple économique-martial. Mais nos coquilles ne feront que se solidifier, et nous ne bougerons pas.



C'est qui ces mexicains ??? 🤔🤔🤔



Like Reply 1d



des illuminés
qui imaginent "sauver la
planète" par leur
comportement qu'ils ne
justifient que par leur
idéologie décliniste

Like Reply 1d



Capture d'écran Facebook du 18 juin 2023, avant la suppression des commentaires.

Annexe : Petite leçon de communication sondagière

Une campagne de communication bien menée se doit d'inclure le résultat sans équivoque d'un sondage prouvant la volonté du peuple et donc l'intérêt social et démocratique pour le projet.

Un sondage IFOP³⁵ sur le Lyon-Turin a donc posé la question suivante :

35 *Enquête commanditée par Le Comité pour la Transalpine, association ayant pour objet « de mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire (...) entre Lyon et Turin. Elle a été menée auprès d'un échantillon de 803 personnes, représentatif de la population de la région Auvergne-Rhône-Alpes (hors Auvergne) âgée de 18 ans et plus, du 9 au 17 mai 2023.*

Êtes-vous favorable au projet de ligne Lyon-Turin ?

Ce à quoi 81 % des sondés ont répondu y être *plutôt favorables* ou *tout à fait favorables*, ce que les médias et les promoteurs ont pu partager partout. En omettant quelques « détails ».

Une mise à niveau...

En effet, seuls 43 % des répondants ont déclaré connaître le projet de nouvelle ligne Lyon-Turin, et 57 % d'entre eux en ont soit seulement vaguement entendu parler (32%), soit pas du tout (25 %).

Le sondage devait donc être introduit par une « mise à niveau », nécessaire pour que les sondés sachent de quoi il était question. Voici la mise à niveau en question :

Cette nouvelle ligne de 270 km entre Lyon et Turin, qui comprend notamment un tunnel sous les Alpes en cours de creusement, doit permettre de réduire de 2h le temps de trajet voyageurs entre la France et l'Italie, mais aussi de développer le transport ferroviaire de marchandises en basculant chaque année plus d'un million de poids lourds sur le rail. Cette

nouvelle ligne sera donc utilisée à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises.

Cette mise à niveau reprend donc les éléments de communication des promoteurs du projet, sans détailler le fait que les deux points principaux (deux heures de trajet gagnées, un million de poids lourds en moins sur les routes) sont au mieux très spéculatifs, au pire complètement faux. Absolument rien ne permet de dire que la ligne aura comme conséquence un transfert de marchandises sur le rail, et le temps de trajet dépendra du tracé, des arrêts, des limitations de vitesse dans les courbes et dans les tunnels, qui ne sont pas encore définis ; on sait déjà qu'un gain de deux heures tient de l'utopie. Cette courte introduction fait l'impasse sur la pré-existence d'une ligne ferroviaire transalpine sous-exploitée, et évidemment de tous les autres arguments contestant l'utilité d'une nouvelle ligne Lyon-Turin, mais les sondés devront se contenter de ces maigres informations biaisées.

70 % des gens qui n'en ont jamais entendu parler y sont favorables !

Là où cette constatation prend toute son importance est dans le fait que parmi les sondés se dé-

clarant plus ou moins favorables au Lyon-Turin, 70 % de ceux qui n'en ont jamais entendu parler y sont favorables. Après la mise à niveau expliquée précédemment, c'est sans surprise que les sondés relèvent que les principaux avantages du projet sont... Un gain de temps dans les transports de voyageurs et l'augmentation du fret ferroviaire !

Voici une autre manière de présenter les résultats de l'étude :

- 44 % des sondés sont favorables à une réduction des temps de trajet et un transfert des transports depuis la route pour le train³⁶.

Un chiffre confirmé par les réponses aux questions ouvertes du sondage. Par contre, en l'état, aucun autre enseignement ne peut être tiré du sondage ; on pourrait noter que seuls 36 % des sondés déclarent connaître le projet tout en y étant favorables, mais l'état du débat public tel que j'ai pu le décrire précédemment laisse un sérieux doute sur l'état réel des connaissances de cette minorité parmi les sondés.

Pour en savoir plus à propos du chantier de la deuxième ligne ferroviaire Lyon-Turin, rendez-vous sur <https://stopaulyonturin.fr/>

36 *Qui donc pourrait bien être contre ?*