



---

## L'affirmation d'une opposition française au « Lyon-Turin » : un conflit entre liminarité et intermédialité

Kevin Sutton

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rga/3213>

DOI : [10.4000/rga.3213](https://doi.org/10.4000/rga.3213)

ISSN : 1760-7426

### Traduction(s) :

The Assertion of French Opposition to the "Lyon-Turin" Rail Link: a Conflict Between Liminality and Intermediate Spatiality - URL : <https://journals.openedition.org/rga/3251> [en]

### Éditeur :

Association pour la diffusion de la recherche alpine, UGA Éditions/Université Grenoble Alpes

### Référence électronique

Kevin Sutton, « L'affirmation d'une opposition française au « Lyon-Turin » : un conflit entre liminarité et intermédialité », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* [En ligne], 104-1 | 2016, mis en ligne le 25 avril 2016, consulté le 08 décembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rga/3213> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rga.3213>

---

Ce document a été généré automatiquement le 8 décembre 2022.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International  
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

---

# L'affirmation d'une opposition française au « Lyon-Turin » : un conflit entre liminarité et intermédialité

Kevin Sutton

---

## NOTE DE L'AUTEUR

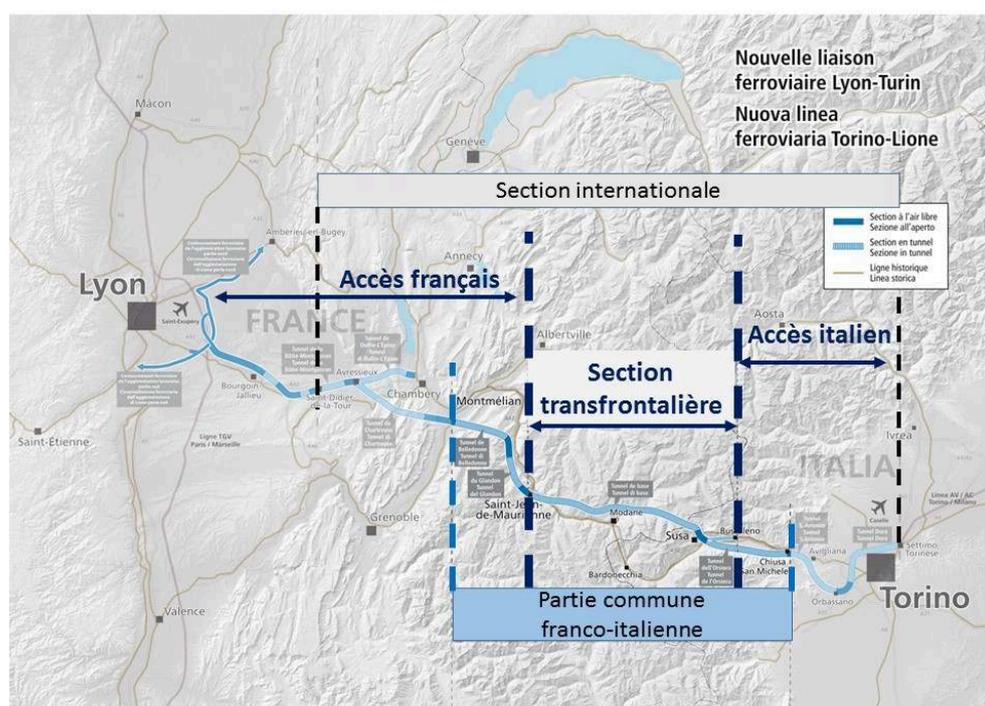
Ce travail a été réalisé grâce au soutien financier du LABEX ITEM (ANR-10-LABX-50-01) dans le cadre du programme « Investissements d'Avenir » géré par l'Agence Nationale de la Recherche.

## Introduction. Un projet en quête de validation sociale : le conflit comme résonance spatiale

- 1 Le projet de nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse « Lyon-Turin » est longtemps apparu consensuel dans la classe politique française et dans l'opinion publique régionale. Cependant, depuis l'année 2012 et le débat engagé à l'occasion de l'enquête d'utilité publique des accès au tunnel de base projeté, de multiples formes d'opposition au projet se sont développées et renforcées. Le projet « Lyon-Turin » est ancien. Ses premières esquisses techniques datent de 1987 dans le cadre d'une réflexion de la SNCF (France) et des FS (Italie). Inscrit au Schéma directeur national des liaisons à grande vitesse en France en 1991, ce projet est validé la même année dans sa dimension communautaire par le sommet de Viterbe, validation renouvelée par le Sommet d'Essen (1994) et le Réseau Transeuropéen de Transport (2004).
- 2 L'appellation « TGV Lyon-Turin » s'est imposée dès les débuts du projet pour rendre compte d'une composition réticulaire et actorielle complexe. Trois segments

composent ce projet. La partie centrale est un tunnel de base aujourd'hui conçu long de 57 kilomètres. Deux parties nationales la complètent, de Lyon à Saint-Jean-de-Maurienne en France et de Turin à Bussoleno en Italie. A chaque segment son maître d'ouvrage : pour les accès français Réseau Ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015, pour les accès italiens *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) et pour la partie centrale Lyon Turin Ferroviare (LTF) devenu TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) en février 2015. L'accord survenu en janvier 2012 entre la France et l'Italie introduit un second découpage en vue d'opérationnaliser financièrement le projet : une section internationale est identifiée, étendant la partie éligible au cofinancement européen au segment Saint-Didier-de-la-Tour-Turin, qui voit s'emboîter une partie commune franco-italienne (Montmélian-Chiusa-San-Michele) et la partie transfrontalière au sens strict, soit le tunnel de base Saint-Jean-de-Maurienne-Bussoleno (fig. 1).

Figure 1. Le Lyon-Turin : un projet, de multiples segments.



Source : LTF, 2012.

- 3 Le calme relatif entourant en France ce projet tranche avec la contestation historique à l'œuvre dans le Val de Suse depuis 1994 (Sutton, 2013). « Lyon-Turin » est souvent synonyme de « No TAV », collectif et mouvement valsusain qui s'est imposé comme un modèle contestataire par la profondeur du projet de territorialité constituant son ancrage spatial (Dansero, Scarpochi, 2008). Si la « marque No TAV » est apparue en France, déclinée par exemple en « No TAV Savoie », le collectif valsusain entretient les relations les plus suivies avec le Collectif des Opposants au Lyon Turin (COLT) dont la figure emblématique est devenue Daniel Ibanez. La trajectoire de la contestation française qui se mue en opposition au projet semble profondément liée à la trajectoire de cet homme, ainsi qu'à celle de partis politiques comme Europe Écologie Les Verts (EELV).

- 4 Il convient alors de considérer les trajectoires de cette opposition française plurielle, pour en interroger les spatialités. Si le mouvement valsusain s'affirme comme une modalité originale d'habiter la limite, soit une forme très intense de liminarité (Fourny, 2013), il semble que l'opposition française se construise dans un rapport à l'intermédialité (Merle, 2012). L'ambition de cet article est, par le croisement de ces trajectoires contestataires, de contribuer à une réflexion sur la distinction entre « local » et « proximité ». L'analyse des stratégies actorielles et des modes d'expression spatiale du rejet permettra d'étudier la relation de ces mouvements contestataires à l'entité « montagne ».

## Trajectoires d'oppositions. La diversité de la contestation du projet Lyon-Turin en France

### Retour sur les premières contestations (1991-2012)

- 5 Des contestations localisées et de faible ampleur se développent en France dès les premiers temps du projet, en 1991. Trois coordinations voient le jour, dans la banlieue lyonnaise, dans le bas-Dauphiné et dans l'Avant-Pays savoyard. Elles fusionnent au sein de « la Coordination Ain Dauphiné Savoie face aux projets de liaisons transalpines » (CADS), créée à Chimilin à la suite de la publication du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse français. Cette coordination vise à fédérer des habitants et élus potentiellement concernés par le tracé du projet qui n'en était qu'au premier stade de planification. Cette association est active lors du « débat sur l'intérêt économique et social du projet » en 1992, conduit conjointement pour le projet autoroutier A48 Ambérieu-Grenoble et pour le projet ferroviaire entre Lyon et Montmélián. Cette première démarche révèle la polysémie de l'appellation « TGV Lyon-Turin » qui s'impose dès 1991 (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1993 ; SNCF, 1997). Il n'est ici question que de la ligne d'accès et des conséquences en termes d'expropriation et de dévalorisation foncière qu'un tel chantier pourrait engendrer, non de l'ensemble du segment intermétropolitain énoncé par cette appellation.
- 6 La genèse factuelle de la contestation se développant en Maurienne autour de Villarodin-Le Bourget et de Modane au début des années 2000 est très différente. La contestation est ici motivée par les manifestations physiques du percement de la descenderie de Villarodin-Le-Bourget (2002-2007), une galerie exploratoire destinée à devenir un front d'attaque intermédiaire du tunnel de base. Cette contestation est prise en compte par LTF, maître d'ouvrage mis en place en octobre 2001 pour conduire les travaux préparatoires à la réalisation du tunnel. Une réponse localisée apparaît, avec la mise en place d'un espace communication décidé en 2002 qui ouvre le 6 octobre 2005 dans l'espace d'exposition de la Rizerie, à Modane, rénovée à cette occasion. Cette ouverture anticipe la mise en place de l'enquête d'utilité publique du printemps 2006 sur la section transfrontalière (soit le tunnel de base), qui devient un temps de renforcement de l'opposition au projet dans la commune de Villarodin-Le Bourget. Le site internet de la commune consacre d'ailleurs un dossier détaillé à la question. La commune dénonce le fait que les travaux se soient poursuivis alors même que la DUP proclamée en 2007 et renouvelée en 2010 ne saurait s'appliquer à la commune, puisque ne considérant que l'ancien POS et non pas le PLU adopté fin 2006. Le conflit, à la suite

du temps de médiation de LTF, se porte essentiellement sur la question de la gestion des déblais comme en atteste les panneaux affichés aux façades et toits des maisons (fig. 2). Ce conflit demeure et constitue la forme la plus ancrée d'opposition locale en Maurienne, qui trouve des résonances avec le mouvement italien.

Figure 2. Panneau de manifestation de l'opposition au transit et au stockage des déblais à Villarodin-Le Bourget.



Source : Site internet No TAV Savoie, [notav-savoie.over-blog.com/](http://notav-savoie.over-blog.com/), consulté en août 2015.

- 7 Le contexte d'annonce de l'enquête d'utilité publique de 2006 coïncide avec un paroxysme de tension dans le Val de Suse. Le mois de décembre 2005 a vu s'affronter brutalement les opposants et les forces de l'ordre à Venaus (No TAV, 2005). Le collectif No TAV choisit d'organiser une manifestation à Chambéry le 7 janvier 2006, mais l'essai de diffusion de la contestation en France ne connaît pas le succès attendu de l'aveu même des cadres du mouvement italien. Cette manifestation réunit essentiellement des No TAV valsusains et des militants écologistes et d'extrême gauche de Chambéry et de Lyon. Or, le mouvement No TAV a construit sa force en Italie par un fait de territorialité s'exprimant par sa capacité de mobilisation citoyenne au-delà de la conviction politique et idéologique. Ce rendez-vous a mis en lumière la profonde hétérogénéité des motivations et de la structuration de la contestation au Lyon-Turin. A la fois bi-national et complexe, voyageurs et fret, souterrain et à l'air libre... « Lyon-Turin » n'est pas nécessairement habité de sens spatial en France en 2006. Villarodin-Le Bourget s'oppose aux descenderies, Avressieux et Chimilin au « TGV », les premiers « No TAV » français à un système politique. L'appellation « Lyon-Turin » est d'ailleurs absente des noms des premières associations contestataires françaises. L'enquête d'utilité publique sur les accès français, organisée en 2012, marque en cela un tournant.

### Le tournant de l'enquête d'utilité publique de 2012

- 8 La DUP renouvelée en 2010 ne concerne que l'aire correspondante à la partie française du chantier de la section transfrontalière. Une autre enquête d'utilité publique est engagée en 2012, qui devient le contexte d'une réorganisation de la contestation française alors encore peu médiatisée. Le périmètre enquêté recouvre les communes situées le long du tracé de la ligne nouvelle dont la réalisation était alors sous la responsabilité de RFF. Ce sont ainsi 71 communes du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne (entrée du tunnel projeté) qui sont enquêtées du 16 janvier au 19 mars 2012, pour une délivrance de la DUP survenant en septembre

de la même année. C'est dans ce contexte technique et électoral (élections présidentielle et législatives) que le collectif No TAV Savoie regroupant des groupes politiques et syndicaux d'extrême gauche a organisé une manifestation à Chambéry, le 15 mars 2012.

- 9 De multiples collectifs voient alors le jour tout le long du tracé d'accès au tunnel afin de faire valoir une position contestataire au projet. Chimilin est renforcé dans son rôle de bastion historique d'opposition puisque la commune voit apparaître la « Coordination contre le projet Lyon-Turin voyageurs et fret » au début du mois d'avril 2012. Cette nouvelle coordination regroupe diverses associations (Belledonne Ouest, Non Merci, Vivre Cognin autrement, Coordination Ain Savoie Dauphiné, Association de Défense de l'Environnement à Chimilin, Vivre à Vérel), communes (Avressieux et Chimilin) et un mouvement politique régionaliste alors allié à EELV (Mouvement Régional de Savoie). L'objet auquel s'oppose cette coordination demeure factuellement la ligne d'accès et le tunnel sous la Chartreuse et sous Belledonne, soit les entités du projet faisant l'objet de l'enquête. Cependant, les critiques formulées trouvent dans la contestation du bien-fondé du tunnel de base un point de convergence discursif qui affaiblit la défense de ce maillon central du projet, singularisé par la conduite administrative. La partie transfrontalière fait l'objet d'une démarche singulière d'accompagnement depuis 2009, la Démarche Grand Chantier, qui souligne pour les pouvoirs publics l'exceptionnalité du projet. Une telle démarche ne s'était pas rencontrée depuis le tunnel sous la Manche. Un observatoire est constitué pour donner corps à la démarche qui vise, selon le site internet de LTF, à « valoriser les opportunités pour le territoire en s'appuyant sur ses ressources, et à élaborer des projets de développement local en prenant en considération l'arrivée d'un grand chantier, sans pour autant déstabiliser l'économie locale ».
- 10 Ce séquençage renforce la difficulté d'appréhension de ce que recouvre l'appellation « Lyon-Turin ». Le nom « tunnel du Mont d'Ambin » n'a jamais pris, sans que cela n'ait été perçu par les promoteurs comme un problème en soi. Il est ici un paradoxe entre l'acceptation d'une confusion dans la dénomination et la volonté de singularisation du tunnel dans le processus général. Singulariser administrativement le tunnel, outre la nécessaire prise en compte de sa spécificité juridique et technique – notamment sa nécessaire inscription dans un calendrier communautaire d'attribution des fonds – permettait de faire exister le projet autour d'un élément phare. Seulement, ce sont les opposants qui sont parvenus à s'approprier cette mise en cohérence du projet en dénonçant l'inutilité de l'ensemble au regard de l'inutilité dénoncée d'un tunnel de base. Une réflexion sur le nom de ce tunnel a depuis été engagée par les promoteurs en 2014 : « Tunnel Euralpin » s'impose en 2015, alors que « Lyon-Turin » devient le support du site internet des opposants dès 2014 (lyonturin.eu).

### **L'essor d'une personnalité, Daniel Ibanez**

- 11 Les débats ont fait émerger une personnalité qui incarne aujourd'hui la contestation à la fois pour les médias et le promoteur du projet : Daniel Ibanez. L'essor de cette figure permet à l'opposition au Lyon-Turin de gagner en cohérence et en consistance d'argumentation. Cet essor traduit aussi un décentrage de la contestation au « Lyon-Turin » vers le Grésivaudan Nord, autour des communes de Chapareillan et des Mollettes. Ces communes ont été le cadre d'apparition d'un collectif propre, le Collectif

de Chapareillan contre le Lyon-Turin (CCLT), qui, par ses diverses mutations, s'est imposé comme un moteur et un élément fédérateur de la Coordination des Opposants au Lyon-Turin (COLT), apparue en 2010. Ce basculement spatial s'accompagne d'une refonte de l'argumentaire et de la destination de la contestation. Le travail d'Ibanez a été de dépasser les éléments de type NIMBY contenus dans les motivations précédentes, sans tomber dans l'écueil de la contestation du système incarnée par les No TAV Savoie. L'argumentation produite est légale, économique et financière. Elle reprend certains paradigmes du mouvement No TAV du Val de Suse, comme le principe de responsabilité, mais la méthode diffère. Il ne s'agit pas de promouvoir un modèle territorial alternatif, mais de construire une analyse critique des éléments de justification du tunnel de base, notamment les prévisions de trafic et les modèles de calcul des retombées économiques dans les territoires concernés. Cette critique de la raison d'être du tunnel permet, alors, de remettre en cause le fondement de la justification de la réalisation des lignes nouvelles d'accès. La rhétorique vise à demander le report des investissements consentis pour le projet qualifié d'inutile vers des réalisations locales de quotidienneté des déplacements, comme le doublement de la ligne Annecy-Aix-les-Bains. Il ne s'agit pas de s'opposer au franchissement, dans ce discours, mais d'optimiser l'existant. De nouveau, les thèmes portés par la contestation italienne sont palpables, mais Ibanez y parvient par un raisonnement sur les faiblesses de l'argumentaire français encore mobilisé en 2013, et non renouvelé depuis plus de 15 ans, qui postule la nécessité du nouvel ouvrage en vertu d'une saturation annoncée de l'existant. Cette position a rencontré un puissant écho dans la position personnelle prise par Dominique Dord, député de l'Avant-Pays savoyard et d'Aix-les-Bains, qui retire son soutien au projet de tunnel de base en 2013 en raison de l'inadéquation de la justification (Dord, 2013).

- 12 La force de la position d'Ibanez tient à sa capacité à intégrer registres techniques et préoccupations localisées à travers les thèmes historiques de la contestation, comme l'environnement ou la défense du paysage. Elle s'inscrit en cela dans la lignée des débats internes à EELV quant à son positionnement vis-à-vis du Lyon-Turin qui n'a longtemps pas été unanime. La santé devient un axe fort de la judiciarisation du conflit à l'encontre des promoteurs du projet. Ainsi, les positions de type NIMBY comme le refus d'expropriation, peuvent trouver une justification supérieure, l'utilité publique. L'utilité, plus que la responsabilité, devient la bannière de la position de la contestation française à compter de 2012. Le thème de la responsabilité en Italie fait écho à la revendication d'une légitimité territoriale locale face à la négation émanant de l'(il)légitimité administrative. Le thème de l'utilité, en France, est la manifestation de la reconnaissance de la légitimité des corps administratifs, notamment de la Cour des comptes dont les rapports sont maintes fois mobilisés. La dénonciation se porte sur les choix politiques qui sont faits, aux échelles nationales et communautaires. L'engagement politique personnel d'Ibanez peut alors se comprendre comme l'expression de la reconnaissance de la validité du jeu public, là où, en Italie, la participation du collectif No TAV au « Mouvement 5 étoiles » tient de la dénonciation du système. Ibanez est en effet candidat sur les listes EELV lors des élections européennes (2014) et régionales (2015). Le thème de l'utilité, ou plutôt la dénonciation de l'inutilité du projet, est fort, et constitue l'axe directeur de son livre (Ibanez, 2014) qui devient un puissant levier de diffusion à l'échelle nationale des arguments de la contestation et de l'opposition au tunnel de base.

- 13 Les opposants occupent ainsi le champ médiatique, plus que LTF. L'entrée de la Coordination dans le réseau des Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII) connecte l'opposition française au Lyon-Turin avec les autres contestations en France, dont Notre-Dame-des-Landes. L'entrée dans ce réseau a été facilitée par la notoriété du conflit dans le Val de Suse, qui a accueilli le premier forum de ce réseau d'opposants en 2011. Mais elle permet avant tout de renforcer l'ancrage national de l'opposition française qui tire parti de la sensibilisation médiatique autour de la contestation du projet d'aéroport.

## Convergences et spécificités nationales : une histoire entre local et proximité

### Des essais de convergence : une transfrontaliarité alpine d'opposition ?

- 14 Contestations française et italienne connaissent des genèses différentes. La territorialité alternative promue par le mouvement No TAV n'est pas transposable, alors même qu'elle en constitue la force et la singularité. La difficulté de construire une rencontre entre les trajectoires françaises et valsusaine est réelle, comme le reconnaît Ibanez (2014 pp. 87-103). Le dialogue franco-italien concret et suivi ne s'est d'ailleurs pas engagé avec les groupes revendiquant la « marque » No TAV côté français. Ces groupes, essentiellement métropolitains, jouent un rôle de relais de diffusion de l'opposition, mais ne constituent pas les noyaux de construction d'un argumentaire de contestation. C'est le COLT qui est invité par le collectif valsusain, dès l'été 2012, comme représentant de la contestation française. L'enjeu est fort pour le collectif italien : travailler à la compatibilité voire à la convergence des discours. Plusieurs rencontres suivent celle du 4 août 2012 organisée dans le Val de Suse. La plus importante médiatiquement est « l'Avant-sommet » organisé à Lyon les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2012 en marge du sommet officiel franco-italien qui voit le projet conforté par les exécutifs nationaux et ainsi entrer dans une phase d'accélération du calendrier décisionnaire communautaire. Cette rencontre a cherché une convergence pouvant s'apparenter à une transfrontaliarité contestataire dont la portée ne saurait être à proprement parlé « alpine ». Il n'est pas réellement question « d'Alpes », ou d'une éventuelle société alpine, mais de l'Europe institutionnelle et de son fonctionnement démocratique. Cette convergence s'inscrit dans un espace politique européen, et non dans la recherche d'affirmation d'une territorialité alpine. Il s'agit en cela d'un dépassement des fondamentaux du mouvement No TAV qui revendique un droit à « l'alpin », qui s'illustre par la référence constante à la vallée.
- 15 D'une certaine manière, la contestation tente de réussir là où les promoteurs du projet avaient échoué jusqu'en 2015 : harmoniser les calendriers et faire effectivement du segment Lyon-Turin un unique espace de projet. Cette convergence interroge la notion de liminarité, puisqu'il est à la fois question de subversion de la norme (Bhabha, 1994) et d'habiter la limite (Fourny, 2013). Cette limite n'est pas tant la frontière politique que les superpositions de segments actoriels du projet qui complexifient les relations de concertation. La trajectoire du projet Lyon-Turin se comprend comme trois temporalités qui tentent d'être tressées en un même calendrier. C'est tout le défi de la convergence programmatique engagée depuis 2012 par les États, l'Europe et LTF, en

passé d'aboutir dans le cadre de la coordination des financements européens et nationaux (Région Rhône-Alpes, 2014). En cela, la trajectoire de la contestation agit comme un faire-valoir social qui donne au projet une existence spatiale parallèle. Il n'est pas question de territoire ici, mais bien d'espace. Le Lyon-Turin devient un espace politique en cours de consolidation, par le fait du conflit (Laslaz, 2005) qui a d'autant plus rendu nécessaire la concordance institutionnelle en cours de concrétisation. Ce projet a longtemps souffert de son manque de visibilité, jusque dans son nom (Besson, 2012). Il constitue une sorte de chronique d'un éternel faux-départ. À maintes reprises la classe politique s'est plu à affirmer le début du Lyon-Turin, si bien que ce commencement n'a jamais réellement été, en dépit du travail de la Conférence Intergouvernementale franco-italienne et de l'essai de pilotage à l'échelle du corridor de projet européen. La contestation, par sa mue en opposition structurée, marque en cela le commencement social attendu. Il s'agit bien d'une validation paradoxale du projet.

- 16 Il convient alors de distinguer contestation et opposition. La contestation se comprend, ici, comme une posture argumentative contradictoire et de contradiction, et répond du domaine associatif ou citoyen. L'opposition appelle une structuration plus forte du mouvement, et la capacité à projeter l'action dans un temps plus long sous la forme d'un conflit de type environnemental (Laslaz, 2014). La posture est alors dénonciatrice, et s'inscrit dans un engagement à tendance politique et militante. Ce basculement exprime une autre forme de liminarité, qui apparaît nettement dans la progression du livre d'Ibanez, ainsi que dans l'évolution des tracts distribués sur le marché de Chambéry, entre 2012 et 2015. Les formats A4 d'argumentation ont fait place à des formats A5 de type « flyers », qui interpellent sur l'iniquité du traitement de l'opposition et des décisions prises par les autorités dans le cadre du dossier Lyon-Turin.

## Des territorialités départagées

- 17 La dénonciation devient la posture permettant une convergence apparente entre contestation française et italienne. Les bases de l'argumentation sont, quant à elles, trop spécifiquement nationales pour le permettre sur le fond. Cette diversité est mise en avant par Ibanez comme une force du mouvement, dont il parle au singulier (Ibanez, 2014, p. 101). L'auteur reconnaît que « chacun garde son identité », et cela se traduit par les spatialités de cette opposition. L'absence de référentiel alpin côté français se comprend par l'histoire d'une contestation essentiellement née dans des avant-pays périurbains. Il est possible de retrouver ici un complexe d'intermédiation mis en évidence par Merle (2012) à propos de l'Avant-Pays savoyard. Tant Chimilin que Chapareillan se situent dans des entre-deux dont l'identité n'est pas associée à une dimension « montagne », mais « rurale » et « agricole ». Dans le Val de Suse, ces trois aspects se fondent en une identité de la vallée, soit un référentiel alpin montagnard. L'argument paysager de la contestation s'entend côté italien dans une forme d'habiter une idée de la montagne, alors que côté français il est plus question de valorisation foncière. La manifestation visuelle de l'opposition au projet est très circonscrite à quelques communes comme Chapareillan, Les Mollettes, Saint-Hélène-du-Lac et Laissaud, soit les communes directement concernées par le passage de la ligne d'accès au tunnel. Il en va de même dans l'Avant-Pays savoyard et dans le Nord-Dauphiné dans

les communes d'Avressieux et de Chimilin. Cette contestation s'affiche jusque sur les ponts de l'A43, mais dans l'environnement immédiat de ces deux communes (fig. 4).

Figure 3. Manifestations graphiques de l'opposition au « Lyon-Turin » dans l'Avant-Pays savoyard.



Panneaux contestataires improvisés dans la commune d'Avressieux à l'occasion de l'enquête d'utilité publique de 2012. Photo J. Besson, avril 2012.



Projection de la manifestation graphique de l'opposition au projet Lyon-Turin sur l'axe autoroutier A 43 : un moyen pour accroître l'audience de la revendication. Le message se formalise en reprenant le slogan fédérateur « No TAV » dans une acception générique d'opposition au projet. Photo K. Sutton, juillet 2015.

- 18 Quand le mouvement valsusain est l'expression même d'une territorialité liminale jusque dans son caractère alternatif, le cadre spatial servant de berceau à la contestation française répond plus d'une spatialité de l'intermédialité. En cela, il n'y a pas la même fécondité spatiale dans la portée locale du mouvement. Il ne s'agit cependant pas d'une dégradation du modèle contestataire valsusain. La contestation française devient opposition à travers un mode opératoire répondant d'une spatialité dont la métrique tient de la proximité et non du local (Paquier, 2011). Par proximité il est entendu ici une métrique profondément réticulaire qui compose un espace proche hybride fondé sur un agencement sélectif de distances spatiales. Les lieux y deviennent des « spots » qui sont autant de points d'ancrage de la diffusion de la spatialité qui se voit ainsi « pousser racines » (Bernier, 2014). Nous retrouvons l'idée selon laquelle « le proche est un domaine en expansion » (Lévy, Lussault, 2013 p. 821). L'exemple même de ce type de point d'ancrage est la librairie. L'accélérateur de la diffusion de la posture argumentative d'Ibanez a été la publication et la diffusion de son livre. À cette occasion, il a été invité à exposer et débattre de son argumentation dans diverses librairies (fig. 5). De là, le discours a été diffusé par capillarités. Cela accompagne le changement de posture évoqué. Ce livre « fige » d'une certaine façon l'argumentation dans une situation de la fin de l'année 2014, soit avant les mutations survenues dans le projet durant l'année 2015.

Figure 4. La campagne de promotion du livre *Trafics en tous genres* par son auteur Daniel Ibanez : l'expansion de l'espace du débat public, le dessin d'une spatialité de la proximité. K. Sutton, 2015.

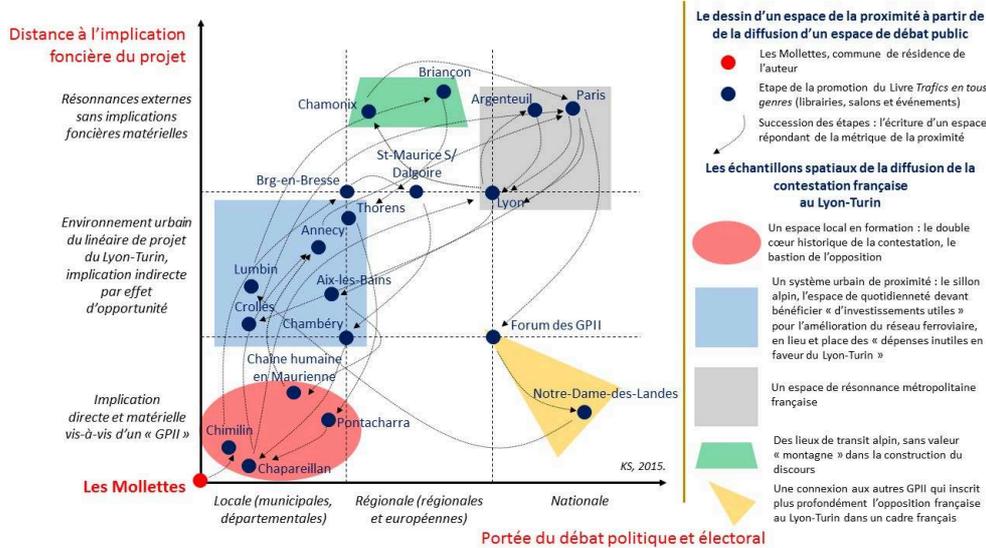
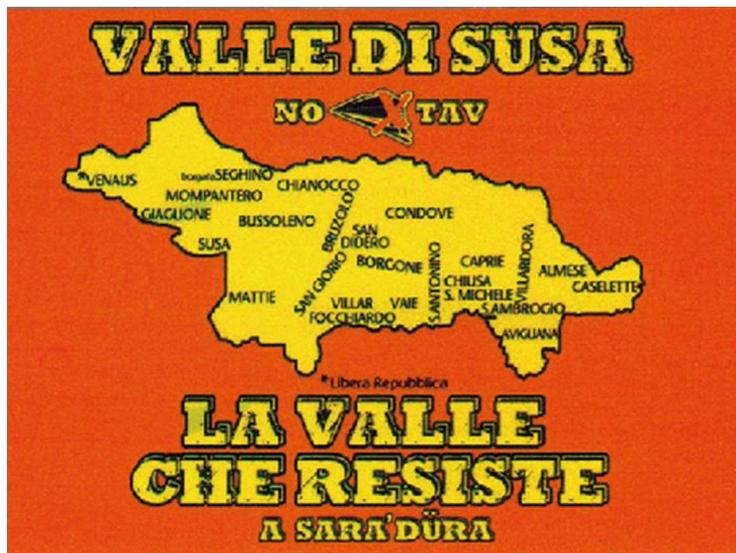


Figure 5. Document graphique produit par le collectif No TAV Val de Suse : le dessin d'un espace local par la mise en scène de la vallée.



SOURCE : [www.facebook.com/NO-TAV-40019706447/](http://www.facebook.com/NO-TAV-40019706447/) CONSULTÉ EN DÉCEMBRE 2009.

- 19 La forme spatiale produite par ces déplacements de promotion et d'échange (fig. 5) n'a rien de commun avec celle produite par le mouvement No TAV dans le Val de Suse (fig. 6). La vallée y est le signe contestataire érigé au rang de géosymbole. Cette spatialité est redevable du local, entendu ici comme la recherche d'un approfondissement de la valeur territoriale du rapport au lieu. Il s'agit pour autant bien d'un espace relationnel, répondant du *chôrà* et non du *topos* (Volvey, 2007). Le recours au toponyme ne positionne pas, il « place » (Lussault, 2013). Il est le ferment de la reconnaissance de l'existence d'une quotidienneté qui prévaut sur l'intérêt de l'aménagement collectif. Le caractère commun de cet espace tient à la reconnaissance de la vallée comme l'unité élémentaire de relation spatiale. L'intérêt général ne peut alors résider que dans l'intérêt commun, affirmant par-là l'existence d'une communauté locale légitime dans

la conduite de son futur territorial. Nous retrouvons le propos de Fourny (2013, p. 8) à propos de la relation identité-liminalité : « La formulation du commun est liée à l'action : elle n'est pas d'ordre essentialiste mais d'ordre politique, en fonction des enjeux spatiaux et de la plus-value d'une démarche collective ». Il n'en est absolument pas de même en France, où l'opposition recherche dans l'appui des partis politiques nationaux comme EELV une résonance publique qui n'a pas de portée d'ordre « commun » dans le conflit.

## Conclusion. La pierre de touche de l'identité graphique

- 20 L'expression de ces spatialités différenciées se retrouve à travers l'identité graphique des deux mouvements. Le mouvement valsusain a tout particulièrement travaillé cette dimension fondamentale dans un conflit, et ce depuis le début des années 2000. L'identité graphique de l'opposition française a longtemps été nulle, reprenant au mieux les apparences du collectif italien. Il faut attendre 2012 pour voir apparaître un logo à forte parenté valsusaine, qui reprend alors le slogan des No TAV « ni ici ni ailleurs ». Ces emprunts donnent rapidement lieu à l'apparition d'une identité graphique dont la spécificité tient au thème de l'(in)utilité (fig. 7).

Figure 6. Logo fédérateur des opposants français : une recherche d'identité graphique.



Source : Lyonturin.eu consulté en août 2015.

- 21 Le logo reprend la charte graphique qui permet de l'identifier immédiatement au « Lyon-Turin » dans le paysage des oppositions en Europe : le figuré « train » biffé, signature originelle du « No TAV ». Le terme « No TAV » n'apparaît pas, puisque ce ne sont pas les groupes s'en revendiquant qui en sont à l'origine. En revanche, « Lyon-Turin » apparaît explicitement avec le terme « non » écrit par une intelligente composition de la lettre « N » et du symbole « € » renversé. Celui-ci dessine le « O » en identifiant l'entrée d'un tunnel dénoncé comme gouffre financier. La posture dénonciatrice apparaît avec la mention de l'appartenance au réseau des GPII. Le principe de l'utilité domine dans ce logo, soit l'originalité de la position adoptée par cette partie majoritaire de l'opposition française. Il n'y a pas de volonté d'affirmation d'un quelconque caractère sociétal alternatif, juste une volonté de reconnaissance institutionnelle et d'intervention dans le débat public. Cette opposition n'est donc pas une matrice de production d'espace commun, juste d'un acteur dans l'espace public (Bernier, 2014), dont la validité tient à la reconnaissance – effective – des pouvoirs

publics. L'absence de territorialité et de mode d'habiter spécifique n'en est alors que l'expression, même si des événements comme la marche organisée en juillet 2015 « de Chimilin au Val de Suse » tentent de construire une dimension locale, en lien avec le rassemblement survenu à Chapareillan le 14 juin de la même année. Les modalités de l'opposition au Lyon-Turin en France ne sont pas figées et évoluent dorénavant très rapidement.

---

## BIBLIOGRAPHIE

Bernier X., 2014.- « Traverser. Essai sur les figures spatiales d'un défi social », Positionnement de recherche d'Habilitation à diriger des Recherches, Université de Grenoble.

Besson J., 2012.- « Le Lyon-Turin vu depuis ces deux métropoles. Traverser les Alpes pour inventer une nouvelle identité métropolitaine », Mémoire de Master 1, Université de Savoie.

Bhabha H., 1994.- *The Location of Culture*, Routledge classics.

Dansero E., Scarpocchi C., 2008.- « Voci di corridoio, sensi del luogo. Riflessioni per un approccio geografico a partire dal contestato progetto di un nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione », *Bollettino della Società geografica italiana*, 13, pp. 589-617.

Dord D., 2013.- « Le Lyon-Turin : "désormais sans moi" », consulté le 20 février 2013, <http://www.dominique-dord.eu/articles/lyon-turin-a-dasormais-sans-moi-a/>

Fourny M.-C., 2013.- « La frontière comme espace liminal », *Revue de Géographie Alpine / Journal of Alpine Research*, 101-2, consulté le 14 mai 2014, <http://rga.revues.org/2115>

Ibanez D., 2014.- *Trafics en tous genres. Le projet Lyon-Turin*, Tim buctu éditions.

Laslaz L., 2005.- « Les zones centrales des Parcs Nationaux alpins français (Vanoise, Ecrins, Mercantour) : des conflits au consensus social ? Contribution critique à l'analyse des processus territoriaux d'admission des espaces protégés et des rapports entre sociétés et politiques d'aménagement en milieux montagnards », Thèse de doctorat en géographie, Université de Savoie.

Laslaz L., 2014.- « Conflit environnemental », *Hypergeo*, consulté le 2 septembre 2015, <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article635>

Lévy J., Lussault M., 2013.- « Proximité », in Lévy J., Lussault M. (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, pp. 821-823.

Lussault M., 2013.- « Places », in Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, pp. 785-788.

Merle A., 2012.- « L'argumentaire politique entre effectivité et effets territoriaux : essai sur la viabilité territoriale en espace intermédiaire », *L'Espace Politique*, 18 | 2012-3, consulté le 25 août 2015, <http://espacepolitique.revues.org/2442>

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1993.- *Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin*, Document pour un débat.

No TAV, 2005.- *Facce No TAV*, Melli.

Paquier M., 2011.- « Le local et le proche, enjeux didactiques et politiques des nouveaux programmes de géographie de cycle 3 et de 6ème », in *Actes du colloque international de didactique de l'histoire, de la géographie et éducation à la citoyenneté*, pp. 193-210.

Région Rhône-Alpes, 2014.- *Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin*, Dossier de synthèse.

SNCF, 1997.- *Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Présentation générale du projet*, Dossier de consultation.

Sutton K., 2013.- « Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Suse, vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2013-1, pp. 179-201.

Volvey A., 2007.- « Land Arts. Les fabriques spatiales de l'art contemporain », in *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n°129-130, pp. 3-25.

## RÉSUMÉS

Les enquêtes d'utilité publique autour du projet ferroviaire Lyon-Turin ont été des moments d'apparition et de développement d'une contestation composite au projet en France, notamment en 2012. Divers collectifs associatifs sont apparus à cette occasion et une personnalité a émergé, Daniel Ibanez, donnant un visage et une cohérence à une contestation devenant opposition. La posture argumentative des années 2012-2013 fait progressivement place à une posture dénonciatrice à partir de 2014, basculement qui constitue une forme de liminarité dans la modalité d'expression du conflit. Les fondements de cette contestation en France demeurent distincts de ceux dans le Val de Suse, territoire d'opposition historique au projet. Le principe d'utilité est premier en France lorsque, historiquement, le principe de responsabilité est le ferment en Italie. Cet article entend interroger les trajectoires actuelles de l'opposition française à ce projet à travers une analyse des discours et des ancrages politiques des protagonistes. L'axe comparatif proposé vise à interroger les spatialités des mouvements contestataires en France et dans le Val de Suse. Cet article entend ainsi contribuer à une réflexion sur la distinction entre « local » et « proximité » au travers d'une étude de la relation des mouvements contestataires à l'entité « montagne » dans le processus de construction sociale d'un argumentaire.

Public interest enquiries conducted in relation to the proposed Lyon-Turin rail link have revealed the development of a composite protest to the project in France, particularly in 2012. Different associations have emerged, along with a personality, Daniel Ibanez, which have provided this protest movement with both a face and greater coherence in its opposition to the project. A somewhat argumentative stance in 2012-2013 has progressively given way to one that has more clearly denounced the project since 2014, a change indicating a form of liminality in the expression of conflict. The foundations of this opposition in France remain distinct from those in the Susa Valley, the historic area of opposition to the project in Italy. The principle of usefulness is foremost in France while, historically, the principle of responsibility has been the driving force in Italy. This article examines the paths of the different players making up French opposition to the project by analyzing the discourse and political underpinnings of the protagonists. The study's comparative approach seeks to gain insights into the spatialities of the opposition movements in France and the Susa Valley. The article thus hopes to contribute to a more meaningful reflection on the distinction between "localness" and "proximity" by studying the

relationship between protest movements and “mountain areas” as an entity in the process of the social construction of a line of argument.

## INDEX

**Mots-clés** : Lyon-Turin, contestation, liminarité, intermédialité

**Keywords** : Lyon-Turin, protest, liminality, intermediate space

## AUTEUR

**KEVIN SUTTON**

Université de Grenoble – Laboratoire PACTE, UMR - CNRS 5194

kevin.sutton@univ-grenoble-alpes.fr