

# Le Mouvement No Tav, une Garantie pour l'Avenir

Claudio Giorno

Nous devons être capables de nous vanter d'un passé important pour aspirer à être une garantie pour l'avenir. Notre mouvement a désormais une longue histoire et aussi des racines épaisses qui – à distance d'années - nourrissent le présent et assurent une perspective à long terme, pour laquelle la rencontre que nous commençons aujourd'hui représente la continuité.

Rappelons-nous que l'année dernière nous avons souscrit à la Charte d'Hendaye, organisé la soirée à Avigliana et la réunion au PE de Strasbourg, donc nous avons parcouru un chemin en commun.

Mais vous serez légitimement curieux de connaître (brièvement) l'histoire de vos hôtes.

En réalité, il n'y a pas de «date de naissance» réelle du mouvement No TAV de la Vallée de Suse, mais ce qui est certain, c'est que notre petite communauté et la portion de territoire alpin qui l'abrite depuis le début du 19<sup>ème</sup> siècle représentent un cas et un endroit dans l'histoire de l'exploitation des ressources naturelles à des fins industrielles, et - surtout - une culture de la «résistance»: une mine de connaissances qui s'inspire de la lutte contre le fascisme, bien sûr, mais aussi de l'énorme richesse représentée par la succession des événements au fil des ans comme les luttes ouvrières qui ont suivi avant tout la crise, puis la faillite des Filatures de coton de la Vallée de Suse au début des années 60 et la naissance du collectif des travailleurs-étudiants qui donneront naissance plus tard à Turin et dans le Pays tout entier au mythique 68 qui en Vallée de Suse est, pour ainsi dire, en avance (*Un livre d'Arís Accornero, publié récemment, pour Il Mulino, en reconstruit l'histoire*).

Mais c'est surtout à Condove qu'il y a eu des ferments plus originaux: Carlo Carretto, prophète dérangeant de l'antifascisme catholique y a été pendant des années le directeur didactique.

Et à l'usine Officine Mont Cenis de Condove il y a un ouvrier - Achille Croce qui jeûne, suit la discipline du yoga, lit Gandhi et Capitini.

A Condove - qui est un pays avec une grande étendue des zones de montagne, de nombreux villages que l'industrialisation de la vallée a dépeuplés, est « transféré » un prêtre un peu « anormal » dans le contexte de la très traditionnelle Curie de Suse: Père Joseph Viglongo. Il vient de Vercelli, après son service militaire il a été typographe, mais il a contracté la tuberculose. Pendant les longs mois passés dans un sanatorium il a choisi d'entrer au séminaire, mais c'est une «vocation tardive», il n'a pas grandi dans les cours de la curie avec les prêtres enseignants et les sœurs comme «soignantes». Dans ses sermons essentiels, il parle peu des apparitions et beaucoup des objections de conscience à l'utilisation des armes (dans une vallée de montagne avec le culte de l'Artillerie de montagne, les Alpini et leurs aumôniers militaires). Il parle de droits des travailleurs et de droit à l'étude: il parvient à trouver de l'argent pour bâtir un préfabriqué, il se fera faire des cadeaux des entreprises de la Vallée qui lui remettront des machines à dessiner, des bancs de travail, des outils: c'est la naissance d'une école de soir.

Il parle de Don Primo Mazzolari ... et ensuite il parlera - beaucoup - de Don Lorenzo Milani, le prier de Barbiana. Il fonde un journal, « Dialogue dans la vallée » - après que l'hebdomadaire diocésain, «La Valsusa» ait refusé d'accueillir - dans une page auto-gérée - juste le dialogue avec les jeunes, les premiers objecteurs de conscience, le syndicat, les ACLI (*Association Catholique des Travailleurs Italiens NDT*)! Il favorise également un ciné-club où on ne projette pas "les films de l'oratoire», mais le premier film « engagés » et aussi des pellicules décrites à l'époque comme « scandaleuses ».

De tout cela viendra aussi un groupe qui encore aujourd'hui ne se limite pas à cultiver le cinéma, mais aussi le produit en recevant un festival de films visant à enfanter autour de l'Italie (aujourd'hui - en temps de crise noire de la culture – il y a bien six réalisations en liaison avec une belle initiative fondée à Naples et nommé - en hommage à une pratique de la solidarité populaire qui est en train de tomber dans l'oubli – « Café suspendu »).

Mais est née, surtout, la première motion que nous connaissons par laquelle un Conseil ouvrier d'entreprise, proclame à l'unanimité le refus de construire des armes et des bombes et défie l'entreprise - l'Officine Mont Cenis - d'accepter toute future commande militaire (au prix de la perte de leurs emplois et de leurs revenus). Bien sûr, le délégué syndical qui l'a proposée, est Achille Croce, qui un peu plus tard, écrira aussi une longue lettre de rejet éthique du travail à la pièce!

Puis, dans les années plus près de nous, se renforce la lutte pour défendre le territoire contre d'innombrables attaques qui ont eu lieu continuellement plus d'un siècle durant, et se sont beaucoup intensifiées au cours des 50 dernières années (après l'asservissement de la vallée et de ses ressources en eau à la naissance de l'industrie du textile avec le dépeuplement conséquent des montagnes qui jette les bases pour l'instabilité hydrogéologique suivante) et qu'on peut se résumer comme suit:

- la naissance - à 2000 mètres de hauteur – du plus grand réservoir hydroélectrique de l'Europe - le lac du Mont Cenis - qui a entraîné un mouvement de terre dévastateur en volume et dans la dynamique sociale avec l'insinuation mafieuse qui s'y est consolidée,

- la croissance incontrôlée (et bien sûr aussi fortement infiltrée) de la spéculation immobilière qui a transformé de vastes zones de pâturages et de forêts en villes de béton conçues pour se détériorer rapidement à cause de l'utilisation de matériaux de mauvaise qualité et les dures conditions dans lesquelles on construisait afin de donner satisfaction à la demande gonflée par de bulles spéculatives « primordiales » dont nous avons été témoin à notre grand regret dans cette vallée.

- le tunnel autoroutier du Fréjus et l'autoroute connexe (A32) bâtis avec des caractéristiques qui ne diffèrent pas beaucoup des constructions immobilières au point que après seulement une vingtaine d'années viaducs et tunnels abritent des chantiers permanents de réfection des pavages mais aussi de ponts entiers !

- la réalisation (à l'économie), en premier du doublement de la plus raide et sinueuse partie de ligne ferroviaire Turin-Lyon (entre Bussoleno et Salbertrand) et ensuite de la rénovation – qui vient d'être terminée - du tunnel ferroviaire du Fréjus pour le rendre approprié au passage des wagons à gabarit plus grand.

Tout cela s'ajoute à l'ancienne « vocation à corridor de transit » qui (*à part nous prendre comme l'un des nombreux passages à partir desquels Hannibal serait descendu avec ses éléphants légendaires*), depuis toujours nous met comme un « passage obligé » de et vers la France à travers la création des premières routes romaines, médiévales et enfin napoléoniennes. (à travers le Col *Clapier et le Mont-Cenis, le Montgenèvre et La Scala*).

Nous arrivons ainsi à l'attribution pilotée des championnats du monde et des Jeux Olympiques d'hiver qui ont accentué les défauts préexistants dans la vallée, en offrant en même temps aux habitants de Turin la distinction peu enviable des citoyens les plus endettés d'Italie avec l'endettement le plus élevé en Europe.

Pour l'heure actuelle, avec la deuxième militarisation de nos pays avec l'installation forcée d'un (non) chantier préliminaire à l'excavation de nouveaux tunnels ferroviaires conçus il y a plusieurs décennies pour le train à grande vitesse, pour d'improbables passagers et désormais amputés des connexions à la fois vers la France et l'Italie et rétrogradés aux tunnels de fret encore plus improbables ...

Sans oublier le début du creusement d'un tunnel semi-clandestin de « sécurité » pour le tunnel autoroutier du Fréjus et le tunnel ferroviaire adjacent (tous deux actuellement à tuyau unique et sans voies d'évacuation adéquates).

Dans ce contexte, il était peut-être naturel que naisse un mouvement de protestation radical contre la construction d'autres infrastructures dans une région déjà soumise à toutes sortes de servitudes, au risque d'épuisement définitif des sources et la dispersion dans l'atmosphère de fibres d'amiante et d'autres poudres de pechblende et la dispersion des gaz radon!

Mais il n'était pas supposé croître au fil du temps un si haut niveau de conscience et une culture de lutte contre un modèle économique qui désormais montre toute son incapacité à conjuguer les limites physiques avec le délire de la liberté financière et sans limites.

Dans cette situation complexe est situé le contexte historique dans lequel est né un combat pour la défense d'un territoire qui - quel que soit le résultat - est certainement destiné à être considéré comme le plus long de tous ceux qui sont nés dans notre pays et qui prend mouance d'une autre circonstance presque unique dans la vie politique italienne en difficulté: la coordination factuelle et formelle de tous les groupes environnementaux (d'ailleurs en constante compétition les uns avec les autres) qui a en Mario Cavagna, fondateur historique de Pro Natura, définitivement son meilleur représentant.

Autour de la construction du tunnel en premier lieu et de l'autoroute du Fréjus ensuite, nous faisons l'expérience de l'alliance entre toutes les associations pour la protection qui - malheureusement - ne trouve pas dans ces années une instance institutionnelle appropriée.

Mais les effets pervers du chantier de construction et surtout le non respect d'un protocole d'entente imposé par la Région Piémont à la suite des luttes environnementales, (mais totalement dépourvu de clauses de sanctions), finissent à convaincre les administrateurs locaux plus enclins aux ordres d'un parti, de quelque chose que enfin, peut-être finalement, la majorité des Italiens a commencé à comprendre: qu'on ne peut pas faire confiance aux promesses des politiciens ni penser résoudre des problèmes avec la vieille logique des alliances. De cette expérience naît le Comité « Habitats » pour la défense de l'habitabilité (résiduelle) de la Vallée de Suse: professeurs d'université, ingénieurs, personnes de la culture, les citoyens se rassemblent dans une association qui vise à mettre gratuitement à la disposition de la communauté des connaissances qui sont normalement vendues à des promoteurs de Grands Projets Inutiles (*lesquels en ayant entretemps agi afin d'utiliser l'argent public avec les mêmes modalités non punissables que celles avec lesquelles on pourrait légitimement dilapider son propre argent, sans lésiner sur les dépenses*)!

C'est un samedi après-midi, le 14 Janvier 1991. C'est encore à Condove, une assemblée très nombreuse (*dans la salle de cinéma, plus que des places debout*) sanctionne la naissance de Habitat, il y a 21 ans. Mais il ne naît pas du néant : dans les années précédentes, outre à la lutte contre l'autoroute, il y a eu de nombreuses occasions de protestation - même gagnantes - comme celle qui (*grâce à la grande participation populaire*) a fait échouer le doublement de la ligne à haute tension Grand'Île - Piossasco qui aurait traversé longitudinalement toute la vallée. Ça a été une des nombreuses initiatives desquelles naîtra ensuite le Centre Meyer- Vighetti et puis le Comité de lutte populaire de Bussoleno) et à qui on doit, entre autres, la conception du drapeau No TAV, qui a depuis fait le tour du monde.

Et sur la question spécifique des transports et de la boulimie des infrastructures qui servent d'alibis pour inonder le continent de béton et de tiges, il vaut la peine de se rappeler que les résidents de la Vallée de Suse se sont engagés dans la défense de l'écosystème alpin dès la toute première heure en participant à une petite délégation

– le 13 Octobre 1989 au séminaire sur les zones alpines à organisé à Trento par le regretté député européen Alexander Langer (*qui mènera à la conclusion de la Convention de Berchtesgaden non respectée par l'Italie en particulier dans le secteur des transports*).

De cette initiative est né le Mouvement SOS Transit qui depuis le 20 novembre de la même année (*et en ne choisissant pas par hasard la ville de Vérone dans laquelle on soustrayait de l'usage agricole une zone plus grande que la ville afin de réaliser le port intérieur géant "Quadrant Europe"*) avait commencé une activité de sensibilisation contre le trafic alpin qui mènera l'année suivante à trois rencontres transfrontalières importantes (*un peu « comme celle qui s'ouvre aujourd'hui à Venaus »*), à Aoste, avec français et suisses le 3 et 4 Février 1989, à Merano , avec les Autrichiens et les allemands le 3 Mars 1989 et à Trieste, avec les Slovènes le 16 Juin 1990.

Donc, voici nos origines et notre - si nous sommes autorisés - vocation internationale, qui n'a jamais manqué, même lorsque (dans des douzaines de réunions organisées par le réseau des associations environnementales) nous avons eu à enregistrer la froideur de nos partenaires français de l'époque.

Jusqu'aux réunions les plus réussies à Bardonecchia – organisées au sein du CIPRA - mais seulement après 2005, l'année du grand soulèvement populaire qui a conduit à l'abandon du chantier de Venaus (l'énième) destiné à ravager cette belle ville qui a connu une renaissance - grâce à des initiatives telles que celles des amis de la coopérative « De la terra native » qui ont été en mesure de combiner les principes de la diminution du béton à l'initiative concrète.

C'est aussi à leur générosité que nous devons la praticabilité de ce lieu où nous ouvrons une réunion dans laquelle nous mettons tant d'attentes.

%%%