

No-Tav

Echos de Lyon et de Milan

2012-2014

Le monde entier dans un fragment

Trois hypothèses sur la lutte contre le train à grande vitesse en Italie

La lutte dans le Val Susa n'est pas une lutte locale.

Si l'on veut continuer à la décrire ainsi, il faut donner un tout autre sens au mot « local » que celui qu'on lui donne habituellement. Une des forces de cette lutte réside dans sa capacité à se lier à de nombreuses autres situations. Au fil des années, des liens se sont tissés, des lignes de correspondances ont été tracées, des chemins secrets entre le Val Susa et d'innombrables autres lieux en Europe ont été découverts. C'est sur son propre terrain que la lutte a déjà vaincu le train à grande vitesse : elle a été capable de réduire les distances dans des proportions vertigineuses -aussi bien entre les habitants de la vallée qu'entre les autochtones et les « gens d'ailleurs ». Les No Tav ont en outre construit un rapport très intense avec le terrain central de la lutte, le Val Susa, y construisant peu à peu une force de frappe que l'on ne retrouve nulle part ailleurs en Italie. Dans une certaine mesure, les No Tav ont dépassé la distinction fictive entre local et global. Fictive au sens où d'une part il n'existe quasiment plus aucun lieu sur la planète qui ne soit connecté aux flux mondialisés : importations et exportations de marchandises, imposition de la culture, de la langue, de la souveraineté des colons, connexion aux réseaux téléphoniques et informatiques, couverture satellitaire, immigration et émigration, etc. ; fictive également parce qu'il n'existe aucun pouvoir ni aucune opposition au pouvoir -qui ne soit matériel, situé, qui ne s'exprime dans la configuration physique des lieux et des choses.

La puissance qui s'exprime dans le Val Susa vient du fait qu'on n'y lutte pas contre des abstractions (le Capital, l'État, une loi, la pollution ou la mafia par exemple) mais contre la manière concrète - localisée- à travers laquelle ces abstractions gouvernent des vies, aménagent des espaces, diffusent des affects. Que signifie être No Tav ? C'est partir d'un énoncé simple : « le train à grande vitesse ne passera jamais par le Val Susa » et organiser sa vie pour faire en sorte que cet énoncé se vérifie. Nombreux sont ceux qui se sont rencontrés autour de cette certitude au cours des vingt dernières années. À partir de ce point très particulier sur lequel il n'est pas question de céder, le monde entier se reconfigure. La lutte dans le Val Susa concerne le monde entier, non pas parce qu'elle défend le « bien commun » en général, mais parce qu'en son sein est pensée en commun une certaine idée de ce qui est bien. Celle-ci s'affronte à d'autres conceptions, se défend contre ceux qui veulent l'anéantir et se lie à ceux qui se trouvent en affinité avec elle.

2. LeVal Susa fait partie de la métropole

Le Val Susa est souvent décrit par ses détracteurs comme un lieu arriéré, peuplé de montagnards incultes qui refusent le progrès en s'éclairant à la bougie dans leurs forêts perdues. C'est une fausse caricature. Mais de la même manière, de nombreux No Tav véhiculent une autre caricature, inverse mais tout aussi fausse : le Val Susa serait une vallée magnifique, sauvage et vierge, que le monstre TAV voudrait détruire, exploiter, dévaster. Comme dans le village d'Astérix ou sur la planète du film Avatar, il s'agirait de défendre un territoire intact menacé par les forces du mal venues le coloniser. Il est temps de se débarrasser de ces deux caricatures et d'affirmer clairement : le Val Susa fait partie

de la métropole. C'est une évidence que tout le monde n'est pas prêt à admettre, dans la vallée mais surtout en dehors, où s'est diffusé un « mythe de la vallée ». Au fond qui sont ces mythiques habitants du Val Susa ? A priori sont-ils vraiment si différents du reste des Européens ? Ne regardent-ils pas la même télévision, ne mangent-ils pas les mêmes saloperies, ne désirent-ils pas les mêmes marchandises ? Leurs enfants ne jouent-ils pas avec les mêmes Play-Stations ? Leur mémoire, encore inscrite dans les crevasses et les rochers de la montagne, riche d'histoires d'hérétiques, de sorcières et de partisans est transformée en folklore par les guides touristiques et privée de toute dangerosité historique. La communauté du Val Susa, pour peu qu'elle ait jamais existé, n'existe en tout cas plus aujourd'hui. La possibilité de son existence réside entièrement dans son devenir. Lacérée par un énorme viaduc d'autoroute, défigurée par les centrales hydroélectriques, folklorisée par l'industrie du tourisme, le Val Susa n'est pas une vallée immaculée, une île heureuse à l'écart des flux de marchandises qui constituent la trame du monde. Au contraire, le Val Susa est déjà aujourd'hui, TAV ou pas TAV, un couloir à haut débit au sein du réseau transeuropéen de transport de marchandises, et elle en supporte déjà le poids en terme d'infrastructures dévastatrices. La frontière entre métropole et montagne s'est estompée, dissoute dans l'espace-temps de la logistique qui annule les distances, détruisant toute proximité et toute différence. Il n'y a donc pas grand-chose à « préserver » dans cette terre de vignes abandonnés et de pôles multimodaux. Ainsi les lieux dont le mouvement s'est doté au cours des vingt dernières années, comme les blocages de l'autoroute, la *Baita Clarea*, le presidio de Venaus, ou des expériences plus intenses comme la Libre République de la Maddalena ne se sont pas contentés de défendre un « territoire » dans l'état dans lequel il se trouvait, mais l'ont vécu et habité dans l'optique de ce qu'il pouvait devenir. Le même raisonnement vaut pour les quartiers de nos villes, qui du point de vue de l'urbanisme n'existent plus, mais que rien (à part peut-être la police) ne nous empêche de tenter de vivre comme tels. La lutte ne défend pas un territoire qui la précède. Elle le fait exister, le construit, lui donne une consistance.

3. Que le « chantier » de Chiomonte ne soit rien d'autre qu'une caserne n'est pas une absurdité

Au contraire, ce fait met à nu l'essence même de toute infrastructure, l'impossibilité de distinguer le flux de son contrôle. Le caractère toujours plus immanent, horizontal et diffus de ce soit disant « contrôle », toujours plus intégré dans l'architecture du monde physique, toujours plus impossible à isoler des processus sur lesquels il « s'appliquerait », met en question la pertinence même de l'usage de la notion de contrôle. On en vient à se demander si la vallée est militarisée pour défendre un chantier ou si ce chantier, à première vue insensé, ne sert pas avant tout de prétexte à la mise en ordre de la vallée. On ne sait plus qui obéit et qui commande. Et il en sera toujours plus ainsi, à mesure que la politique et l'économie, abstractions somme toute assez récentes, fusionnent au sein de chaque dispositif, à mesure que le gouvernement des hommes se confond avec l'administration des choses. Maintenir l'ordre n'a jamais voulu dire empêcher la circulation mais au contraire réguler et sélectionner ce qui se meut. Le TAV n'est pas une machine de mort, c'est une machine qui met en ordre la vie, lui donne une certaine forme, une certaine vitesse. Et l'on peut dire la même chose de chaque manifestation du capitalisme dans nos vies. On ne peut plus dire que le TAV, ou n'importe quelle autre ignominie, est inutile, absurde, insensé.

Face à tout dispositif, la mauvaise question est : « à quoi sert-il ? ». La question juste, matérialiste est au contraire: « mais que fait, quelle opération réalise ce dispositif ? » La ligne à grande vitesse est de l'idéologie matérialisée. La concrétisation, faite de ciment, d'acier et d'uniformes bleus, d'une conception du monde qui nous est absolument étrangère mais que nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas comprendre. Les longues listes de raisons contre le TAV décrivent un chantier insensé, y compris du point de vue étatique ou capitaliste. Sans remettre en cause l'utilité de tels documents pour propager l'opposition au projet, il s'agit maintenant de faire un pas de plus pour déchiffrer la logique à l'œuvre derrière cette infrastructure apparemment illogique. Il nous manque

pour cela un langage, des catégories adéquates, parce que nous sommes habitués à nous exprimer dans le jargon politique désormais inadapté du siècle passé. Il faut pourtant faire un effort dans cette direction, parce qu'en découvrant les principes qui régissent ce monde au cœur même de son infrastructure, nous pourrions aussi bien y trouver la formule pour le renverser.

Tout gouvernement est technique, le pouvoir se trouve dans les infrastructures.
Blocages partout, autonomie diffuse.

Milan, février 2012

Matériaux pour échapper en commun à la métropolisation du monde

Pour Guccio, pour que toujours nous nous souvenions de la fragilité extrême des puissances véritables.

« Chaque fois que l'on programme une cité radieuse, nous savons bien que c'est une manière de détruire le monde, de le rendre « inhabitable », et d'ouvrir la chasse : l'ennemi quelconque [...]. Terreur architecturale de la nouvelle Jérusalem, avec ses, muraille, sa grand-rue de verre, « et la ville n'a besoin ni de soleil ni de la lune pour l'éclairer..., et il n'y entrera rien de souillé, mais ceux-là seuls qui sont inscrits dans le livre de la vie de l'Agneau ». Involontairement, l'Apocalypse nous persuade au moins que le plus terrible n'est pas l'Antéchrist, mais cette nouvelle cité descendue du ciel, la ville sainte « prête comme une épouse parée pour son époux ». Gilles et Fanny Deleuze. Préface à l'Apocalypse de D,H Lawrence¹

Dans la préface à l'apocalypse de D.H Lawrence, Gilles et Fanny Deleuze nous avertissent sur les grands dangers qu'annoncent non pas toutes les catastrophes promises à notre temps (économiques, écologiques, sociales), mais bien plutôt les infrastructures sensées nous en prévenir. Aussi, si l'expansion métropolitaine à l'échelle globale nous apparaît comme un désastre, ce n'est pas simplement au titre de ce que Mike Davis rapporte de ses enquêtes menées dans les grandes métropoles mondiales, c'est-à-dire l'accroissement permanent des bidonvilles qui les entourent² ; plus sûrement encore, c'est la parure vertueuse du phénomène métropolitain, ses atours flamboyants et son apparence d'inéluctabilité qui nous semblent en tailler l'étoffe sombre. A l'instar du livre du Lévitique analysé par l'anthropologue Mary Douglas³, le phénomène métropolitain définit un ordre anthropologique tranché entre le propre et le sale, le vertueux et le souillé, le pur et le pollué. Voilà là où réside la grande catastrophe de notre temps. Cependant, sa spécificité tient à ce que cet ordre bien tranché s'accomplit toujours dans le mouvement, dans les flux de circulation, dans la vitesse des communications permise par les nouvelles technologies de l'information. De ce fait, le phénomène de métropolisation opère là d'infinies et minuscules opérations de tri, d'éviction, d'inclusion, d'écartement, de blocage: la propreté des rues et des murs de la ville, les prix d'entrée et la sécurisation des événements culturels, les conditions d'accès à une location d'appartement sont autant de dispositifs enchâssés les uns dans les autres, qui définissent par grandes réalisations ou par petites touches qui peut ou non bénéficier des infrastructures métropolitaines, qui peut ou non habiter confortablement la métropole.

1 DR Lawrence. *Apocalypse*, Desjonquères, 2002 [1931].

2 Mike Davis, *Le Pire des mondes possibles: de l'explosion urbaine au bidonville global*, La Découverte, 2006.

3 Mary Douglas. *De la Souillure. Essai sur les na/ions de pollution et de tabou*. Paris, La Découverte et Syros, 2001

Ce sont donc moins les phénomènes relativement fixes de ségrégation spatiale et de gentrification produits par la métropole et mis en lumière par la géographie critique que nous pointons, que ceux plus labiles et fluides contenus dans la capacité à affecter et à effectuer des tris comportementaux, internes aux infrastructures métropolitaines et opérant à même chaque dispositif. La métropole devient sous les pas de celui qui l'habite (comme celui *qui* la fréquente ou la traverse) un milieu hospitalier ou un milieu hostile, selon la valorisation qu'il produit et les circulations qu'il emprunte, selon surtout sa capacité à franchir en tous temps et à chaque instant les micro-épreuves comportementales qui se présentent à lui.

Les incessantes campagnes de marketing urbain présentent les villes de Lyon et de St Étienne comme de véritables marques, compétitives à l'échelle mondiale. Le papier glacé des prospectus fait apparaître des villes faites de grandes réalisations tapageuses, des aéroports (Saint-Exupéry, Saint-Étienne-Bouthéon), des centres commerciaux (La Part-Dieu à Lyon, Centre-Deux à St-Étienne), de grands parcs (Miribel-Jonage, Parc de la Tête d'Or), des quartiers d'affaires (La Tour Oxygène à Lyon), des grands projets de rénovation urbaine (Confluence à Lyon, le Grand Projet de Ville à St-Étienne qui concerne quatre quartiers) et des événements culturels (les Biennales de la danse ou d'art contemporain à Lyon, celle du design à St-Étienne). Mais ces lieux et événements phares de la métropole et les nouveaux modes d'urbanité qu'ils engagent doivent être pris à revers de la célébration à laquelle ils donnent lieu. Car, à la circulation des voyageurs internationaux à l'aéroport Saint-Exupéry répond l'invisibilité et la relégation des sans papiers dans son centre de rétention administratif. À la création de la Sucrière à Confluence, répond le déplacement forcé des travailleuses du sexe, malvenues dans le quartier de ce lieu culturel majeur. A la réhabilitation de la gare Château creux répond l'exclusion des zonards par les équipements urbains qu'elle met en place (comme par exemple la suppression des bancs publics). Ainsi, si la métropole est faite d'usages et de manières de l'habiter ou de se déplacer et ne se réduit pas seulement à une entité abstraite, cela se traduit d'abord par le fait qu'elle rend la vie impossible à certains qui, jusque-là, trouvaient à faire et composer avec la ville.

C'est bien pour cela qu'aujourd'hui plus que jamais, on ne peut admettre le bien fondé d'une telle critique de la métropolisation que si l'on est en mesure d'engager un geste pour en sortir, que si l'on est capable en même temps de fourbir les armes des luttes engagées contre son avènement. Aussi, c'est à la lutte en cours depuis 1996 dans le Val de Susa contre la ligne de TGV Lyon-Turin⁴ que nous faisons ici appel, pour surtout ne pas rester pétrifiés par l'ampleur du phénomène auquel on s'affronte: « Dans une certaine mesure, les No Tav ont dépassé la distinction fictive entre local et global. Fictive au sens où d'une part il n'existe quasiment plus aucun lieu sur la planète qui ne soit connecté aux flux mondialisés : importations et exportations de marchandises, imposition de la culture, de la langue, de la souveraineté, connexion aux réseaux téléphoniques et informatiques, couverture satellitaire, immigration et émigration, etc. ; fictive également parce qu'il n'existe aucun pouvoir - ni aucune opposition au pouvoir - qui ne soit matériel, situé, qui ne s'exprime dans la configuration physique des lieux et des choses⁵. »

Trois propositions importantes découlent du texte « Le monde entier dans un fragment », écrit par des sympathisants No Tav milanais en 2012 (et dont l'intégralité est reproduite ci-avant). La première est celle induite par cette dernière citation et concerne l'intrication des plans locaux et globaux induite par la métropolisation, Alors que l'insistance est mise sur l'extension du phénomène métropolitain à la totalité de la planète et sur sa matérialisation située, laissant penser à une fermeture de l'horizon possible de la lutte, c'est au contraire vers une capacité d'agir sur le

4 La lutte « No Tav », entamée en Val de Susa au milieu des années 90 en opposition à la consécution annoncée de la ligne de TGV Lyon-Turin a pris une ampleur importante au cours des années 2000, rassemblant jusqu'à 70 000 personnes le 3 juillet 2011, suite à l'expulsion la semaine précédente de « La libre république de la Maddalena ».

5 Cette citation comme les suivantes sont extraites du texte « Le monde entier dans un fragment ». Brochure anonyme imprimée sans éditeur et traduite de l'italien en avril 2012, intitulée « Contributions à la lutte No Tav ».

phénomène que le texte nous oriente. S'en prendre aux dispositifs de la métropole dans lesquels nous vivons revient à s'en prendre à l'infrastructure globale, plus encore, chaque tentative située d'échapper à la métropole est susceptible de résonner, de faire écho ailleurs, à l'autre bout du monde, de communiquer intimement avec une situation radicalement différente, quoique profondément analogue. La seconde idée importante est celle qui nous rappelle combien les dispositifs de la métropole sont indissociables des milieux qu'ils affectent. Aussi, la ligne TGV n'est pas pensée comme élément techno-métropolitain qui traverserait un paysage représentant la Nature par excellence (les Alpes) et qu'il s'agirait de défendre contre une agression :

« Lacérée par un énorme viaduc d'autoroute, défigurée par les centrales hydroélectriques, folklorisée par l'industrie du tourisme, le Val Susa n'est pas une vallée immaculée, une île heureuse à l'écart des flux de marchandises qui constituent la trame du monde. ».

Là, c'est l'erreur communément commise par l'écologie politique que les No Tav nous imposent d'éviter, à savoir la reconduction dans la lutte de la pensée qui préside à l'exploitation systématique du vivant: que le réservoir soit à exploiter ou à préserver, le face à face avec la Nature reste rigoureusement inchangé, et la même posture distante de l'administrateur peut être adoptée. Parce c'est une entité impure, hétérogène, tissée par mille circulations (n'épousant pas celles de la métropole quoique transitant par elles) qu'il s'agit de défendre dans le Val Susa, elle ne peut être gouvernable à distance, elle ne peut être conçue hors de la trame touffue des milieux de vie auxquels elle donne consistance. Il faut donc comprendre cette proposition en deux sens qui s'articulent l'un à l'autre. D'abord, la lutte contre la métropole n'a pas lieu dans un autre monde, mais bien dans ce monde-ci, celui dont nous faisons chaque jour l'expérience. Ensuite, ce qu'il est important de défendre n'est pas donné d'emblée, car aucun territoire politique ne précède la lutte qui lui donne corps.

La troisième proposition du texte que nous reprenons à notre compte découle des deux autres et pourrait être formulée comme suit: tout discours d'externalité à la métropole est impropre à rendre compte des processus qui la font tenir dans le Val Susa, parce que ces processus ne concernent pas seulement la ligne TGV et les milieux de vie qu'ils affectent, ils concernent les subjectivités des habitants de la vallée, *nos* subjectivités: « Au fond qui sont ces mythiques habitants du Val Susa ? A priori sont-ils vraiment si différents du reste des Européens? Ne regardent-ils pas la même télévision, ne mangent-ils pas les mêmes saloperies, ne désirent-ils pas les mêmes marchandises? Leurs enfants ne jouent-ils pas avec les mêmes Play Stations? Leur mémoire, encore inscrite dans les crevasses et les rochers de la montagne, riche d'histoires d'hérétiques, de sorcières et de partisans est transformée en folklore par les guides touristiques et privée de toute dangerosité historique. La communauté du Val Susa, pour peu qu'elle ait jamais existé, n'existe en tout cas plus aujourd'hui. La possibilité de son existence réside entièrement dans son devenir».

On est loin ici d'une définition d'un pouvoir capitaliste déréalisé par sa financiarisation, moteur de la critique tout aussi déréalisée, majoritairement formulée à son encontre depuis la crise financière de 2008. Ici la critique, produite *depuis* la lutte est en même temps formulée *depuis* la métropole - étendue à tout le règne de l'économie-, et cela parce qu'elle s'établit par la vie commune, en incorporant toutes sortes d'impuretés, toutes sortes d'événements terribles et de petites victoires grandioses, des morceaux d'histoires hérétiques associées à des parties de jeux vidéos, pleins de petits bouts d'économie même, soit autant de matériaux hétéroclites pour échapper en commun au futur massif promis avec la ligne de TGV. Aussi, plutôt que de rendre l'atmosphère plus irrespirable encore, plutôt que de rajouter à nos existences métropolitaines le fardeau de la lucidité critique, l'appel du mouvement No Tav ouvre à la possibilité de mondes habitables, partout, ici et maintenant.

Nous avons grandi dans la métropole, et il faut bien que l'on parte de là si l'on veut en sortir. Car en

Val Susa, à la ZAD de Notre Dame des Landes, à St-Etienne ou à Lyon, *la possibilité de l'existence de communs étrangers à la métropole réside entièrement dans leur devenir*. Donc entre nos mains.

Lyon, mars 2014. Collectif *Entre nos mains*.