

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 138 (2012)
Heft: 07: Forme fonction

Vorwort: To TAV or not to TAV
Autor: Catsaros, Christophe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

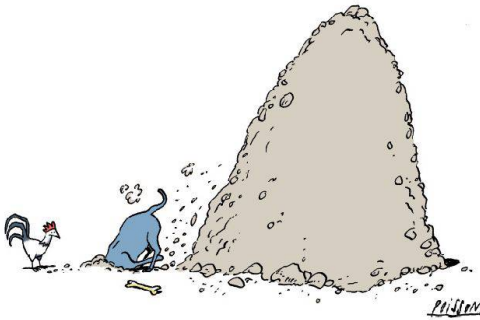
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

To TAV or not to TAV



Des trois grands tunnels ferroviaires achevés ou en cours de construction dans la région alpine, deux se trouvent en Suisse. C'est le troisième, situé entre la France et l'Italie, qui génère le plus de réactions.

L'Italie vit ces six derniers mois dans le tumulte d'une opposition sans précédent au TAV, Treno Alta Velocità.

« No Tav » est devenu un slogan autour duquel se sont regroupées des personnes venant d'horizons très différents. La gauche radicale y trouve un prétexte de mobilisation, les défenseurs de l'environnement y voient une menace pour les écosystèmes alpins, les habitants réagissent à la non desserte de la vallée de Suse, au

vu du caractère rapide de la ligne en construction. Ces derniers redoutent aussi des nuisances considérables : le percement générera 18 millions de m³ de déblais, soient plus de 400 camions de gravats par jour pendant quinze ans. Ils craignent pour terminer une pollution à l'amiante et la radioactivité, compte tenu de la constitution des roches traversées.

Il est même certains défenseurs du rail en Italie pour s'opposer à la ligne Turin-Lyon, argumentant que l'Italie ferait mieux de combler la vétusté de son réseau national avant de financer une LGV à sa frontière.

La violence des réactions fait que les carottages sont actuellement réalisés sous l'escorte de la police anti-émeute, sur des chantiers gardés jours et nuits.

Si la réaction dans le Val de Suse ressemble fortement à une mobilisation de type NIMBY (not in my back yard), l'ampleur de la critique donne à réfléchir. L'opposition au Lyon-Turin dépasse largement les questions d'aménagement du territoire. C'est tout un modèle économique qui est mis en cause. On cible autant les lobbies, qui font pression sur les politiques pour l'obtention de chantiers, que l'idée même d'infrastructures qui rendraient possible la délocalisation industrielle.

On aurait finalement l'impression qu'en refusant le TAV, une partie des Italiens se sont opposés à un ennemi difficilement cernable : l'impasse économique dans laquelle se trouve le pays. Cela expliquerait les dizaines de milliers de manifestants qui ont protesté à Rome, Milan ou Turin.

Christophe Catsaros