

Grand forum bien utile

GRANDS PROJETS INUTILES Pendant tout un week-end, les militants qui les combattent se sont réunis à la Nautique pour évoquer leurs stratégies et les alternatives possibles

PIERRE PENIN
p.penin@sudouest.fr

GP2I : l'acronyme est un signal d'alarme et de mobilisation pour tous ceux qui luttent contre les « grands projets inutiles et imposés ». Ces associations de citoyens, aux visées écologistes, soucieuses de l'intérêt général voire plus basiquement de l'emploi des deniers publics se sont retrouvées tout le week-end (1) à la Nautique pour évoquer les combats contre les LGV, aéroports, autoroutes et autres barrages qui mobilisent des milliards d'euros, selon eux au mépris des grands enjeux pourtant reconnus par les 117 états signataires de l'accord COP 21 (2).

Les militants réunis ont discuté des stratégies pour enrayer les GP2I. Et des alternatives en réponse. Daniel Ibañez est un économiste, spécialiste des procédures collectives. Il ferraille parmi les opposants à la Ligne à grande vitesse Lyon-Turin. « Je revendique le qualificatif d'opposant, oblige-t-il. Nous opposons des solutions concrètes et de bon sens. » L'inverse de l'incantation, une certaine idée de la responsabilité collective.

Le droit de savoir

Daniel Ibañez a développé une expertise des grands dossiers, à ses yeux à lui, contraires aux intérêts citoyens. Il observe la même brume savamment entretenue par leurs promoteurs. « Que ce soit Lyon-Turin, Langon-Pau, Notre-Dame-des-Landes : les logiques sont les mêmes et la violation du droit à l'information constante. Ce sont les articles 14 et 15 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen que l'on bat en brèche. » Le premier affirme le droit des citoyens « de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la



Conférences, débats, ateliers ont réuni les opposants aux grands projets inutiles imposés. PHILIPPE DUC

nécessité de la contribution publique ». Mais aussi de la déterminer et d'en suivre l'emploi. Le second pose que « la société a le droit de demander des comptes à tout agent public de son administration ».

Les textes qui fondent la Constitution, donc le droit français, ont prévu les outils du contrôle citoyen. « Une partie de la solution face au GP2I réside naturellement dans l'application des lois », déduit Daniel Ibañez. Elles sont méconnues. « Que ce soit des opposants aux projets, comme des élus », relève-t-il. Une méconnaissance qui entrave l'information, donc la formation d'une opinion sur des bases sérieuses. « Prenez les enquêtes publiques des grands projets. Elles sont simplement annoncées par voie de presse papier et il faut aller dans les mairies pour consulter la totalité des dossiers. » L'âge de

Pierre, du moins de Gutenberg, à l'heure de la dématérialisation tous azimuts.

Des idées en stock

Le militant tonne contre la stratégie du flou quand les laudateurs de la transparence se bousculent aux tribunes. L'économiste localise son propos : « Ici, vous avez l'A 65 tant défendue en son temps par Alain Vidalies. » Le Landais, secrétaire d'État aux transports, qui vient par ailleurs de déclarer d'utilité publique, contre l'avis du commissaire enquêteur, le projet de LGV au sud de Bordeaux. « La loi du 30 décembre 1982 prévoit que toute infrastructure de transports financée par de l'argent public soit soumise dans les 3 à 5 ans maximum à un bilan économique et social. Cela fait six ans que l'A 65 est en marche. On n'a pas ce bilan. » Daniel

Ibañez l'a expressément demandé au secrétaire d'État. Il attend une réponse.

Mieux encore, la loi décidément pas si mal faite, offre des pistes alternatives à certains grands projets. Comme le financement par l'Ademe des systèmes polyrail ou multiverse. Soit des solutions de transfert de marchandise de la route vers le train. « Cela peut aller jusqu'à 5 millions d'euros par entreprise de transport. Mais cette aide n'est pas activée. » Les militants contre les GP2I ont des idées en stock. Des idées à « opposer ».

(1) Organisation par le Cade, Bizi, Attac Pays basque, comité local contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

(2) L'accord prévoit de maintenir le réchauffement climatique autour de 1,5 degré.