

L'art des grands projets inutiles

Alain Devalpo

Source : www.monde-diplomatique.fr, août 2012

Les grands projets d'aménagement du territoire ne visent pas toujours à satisfaire des besoins. Pour vendre la construction d'une ligne de train à grande vitesse que peu de gens souhaitent utiliser ou celle d'un aéroport dans une région qui n'en nécessite pas, ingénieurs, promoteurs et maîtres d'ouvrage rivalisent d'habileté et de rhétorique. Justifier l'inutile est devenu une véritable culture dont on peut saisir les règles, les rites et les rythmes en lisant la conclusion d'un séminaire — fictif — sur le sujet.

Vous, bâtisseurs de cathédrales du nouveau millénaire, poursuivez un dessein plein d'esprit et de noblesse. Mais la population ne comprend pas toujours le sens de vos rêves. « *Votre projet ne sert à rien !* », vous oppose-t-on parfois. Comment, dans ces conditions, faire fructifier vos ambitions ?

Les intervenants que nous venons d'entendre ont su nous faire partager leur inestimable expérience, et je vais tenter de dégager les axes stratégiques forts qui vous aideront à y parvenir.

Commençons par les transports. C'est un réconfort pour le bâtisseur contemporain que d'observer une campagne traversée comme l'éclair par des trains perchés sur leur digue de ballast. La course à la mobilité est synonyme de réussite. Nos sociétés vivent à la vitesse d'Internet. L'économie est un écheveau de flux tendus. L'homme doit s'y soumettre, et ce secteur offre un large éventail d'opportunités.

Pour séduire vos interlocuteurs, la démesure sera votre premier atout. Incitez vos ingénieurs à ébaucher des plans pharaoniques : percer cinquante kilomètres de tunnel sous les Alpes pour le tracé du train à grande vitesse (TGV) Lyon-Turin, mettre en valeur des milliers de mètres carrés de bocage pour implanter un aéroport dans la région nantaise, creuser sous la ville de Barcelone... L'exploit technologique, nourrissant l'orgueil national, occultera les désagréments pour les autochtones.

Sachez tirer parti de la concurrence entre métropoles : elle favorise le gigantisme et sert vos projets. Labourez le terrain politique en flattant la mégalomanie des grands élus qui rêvent tous d'une tour Eiffel dans leur cité. Une fois que vous aurez gagné leur confiance, ils sauront faire pression sur la cohorte des élus plus modestes, dont les finances seront ponctionnées même si les retombées pour leur territoire n'existent que sur le papier. Afin qu'aucune objection ne s'élève, votre pari sur l'avenir devra être pourvoyeur d'emplois. Le chantier terminé, si l'on vous fait remarquer que les promesses ne sont pas tenues, il sera toujours temps d'échafauder des analyses vous dédouanant : la crise, la crise ! Jouez de vos accointances gouvernementales pour obtenir un label d'intérêt général : ce dispositif administratif procure un véritable passe-droit.

Entourez-vous de bureaux d'études maîtrisant l'art de sophistiquer les dossiers jusqu'à les rendre indéchiffrables. Quand le fait le plus anodin se présente de manière abstraite, les curieux se découragent. La science étant l'apanage des scientifiques, seul un polytechnicien sera en mesure de compter les trains d'une ligne L durant un temps *t*. Pour se forger un avis, les élus s'en tiendront aux

conclusions de vos études sérieuses, véridiques et bien intentionnées. Inutile, en revanche, de déployer trop de subtilité pour approcher la presse régionale : c'est un allié toujours fiable, et la générosité de votre régie publicitaire sera perçue par ce secteur sinistré comme un geste en faveur de la liberté de la presse.

Lorsque vous vous estimez en mesure d'œuvrer en harmonie avec les élus et les médias, présentez le plan de financement. Le secteur français de la grande vitesse fonctionne selon un schéma avisé. Réseau ferré de France (RFF) cumule des dizaines de milliards d'euros de dettes (1). Plusieurs lignes à grande vitesse (LGV) sont déficitaires, et le réseau secondaire se détériore. Pourtant, il faut se féliciter qu'une élite mobile bénéficie des TGV. Même si l'Espagne, numéro un européen en la matière, se trouve en pleine tempête financière, l'audace commande de persister dans la construction de deux mille kilomètres de voies nouvelles, pour un budget moyen de 20 millions d'euros le kilomètre.

Pour financer ces projets à la viabilité économique plus que douteuse, il est capital d'emprunter la voie des partenariats public-privé. En obtenant la construction, la maintenance, la gestion et l'exploitation d'une infrastructure, votre maîtrise sera totale, et les collectivités publiques vous seront pieds et poings liés. Vos experts expliqueront que vos bénéfices reflètent votre patriotisme, et le fardeau des pertes publiques sera dépeint comme un moindre mal au regard des emplois — hum ! — créés.

Au vu de l'ampleur des déficits budgétaires actuels, l'enveloppe présentée (qui explosera par la suite) pourra sembler exorbitante à vos commanditaires. Afin qu'ils fassent avaler aux contribuables des pilules de plusieurs milliards d'euros, fournissez-leur des chiffres propres à enivrer les plus sceptiques. Certaines données sont à minimiser, d'autres à amplifier. C'est en spéculant sur des besoins futurs que vous hypnotiserez vos concitoyens. Multipliez les tonnes de fret de marchandises et les passagers par millions, sans hésiter à flirter avec l'absurde. Seul un avenir où vous aurez gagné pourra vous donner tort.

Si le domaine du transport ferroviaire réserve de juteux contrats, ne négligez pas l'aérien, à l'exemple du projet d'aéroport du Grand Ouest, à Notre-Dame-des-Landes. Nantes est certes pourvue d'un aéroport sous-exploité, et la région, en cul-de-sac, en accueille déjà douze. Mais c'est oublier que l'époque est à la virtualité. Car enfin, il n'est nul besoin de besoins pour faire prospérer une idée !

Evoluer avec son époque a un coût. Il est bien sûr regrettable d'ensevelir des hectares de biodiversité sous des bijoux de technologie, mais ces sacrifices sont indispensables. Avec une législation de plus en plus contraignante, vos infrastructures doivent offrir des garanties d'insertion écologique et paysagère. Il existe de nombreux artifices pour enduire acier et béton du vert HQE (haute qualité environnementale) : un musée sur l'agriculture locale, des panneaux solaires, un toit végétal...

Il vous faudra, sur ce dossier, conserver un moral à toute épreuve. Car, malgré tous vos engagements, les écologistes aboieront. Ils seront rejoints par une foule d'esprits influençables, dont l'approche naïve peut dresser un obstacle imprévu. Un retraité dans la force de l'âge se révèle parfois un adversaire opiniâtre, qui va décortiquer vos plans de manière obsessionnelle. On le déplore au Pays basque, autour du projet de LGV vers l'Espagne : un argumentaire enflammé, livré par deux trublions (2), est relayé par les réseaux alternatifs. Mettez sur votre service de communication pour leur barrer l'accès aux médias de grande envergure. Evitez que la contestation ne s'étende, ne

devienne emblématique ou gagne les tribunaux administratifs, au risque d'un gel des chantiers.

Une bataille de chiffres ne peut opposer que des adversaires de même catégorie. Face aux arguments amateurs, invoquez la rigueur technocratique de vos spécialistes. Avec l'ardeur des pionniers, brandissez l'intérêt national, voire international, face à la vision passéiste de vos contradicteurs. Revendiquez votre participation sincère et transparente aux concertations publiques. Compte tenu de vos soutiens politiques et médiatiques, le dialogue, mené selon les méthodes adéquates, ne devrait pas vous inquiéter.

La contre-offensive doit être graduée. Vous devrez peut-être piloter une campagne de dénigrement par voie de presse. Si vous n'étouffez pas la révolte dans l'œuf, votre lobbying devra œuvrer à la criminalisation de l'opposition à votre ouvrage. A la légitimité revendiquée par les protestataires, répondez par la légalité institutionnelle et le recours à la force publique. Et si on vous accule au bras de fer, montrez votre détermination ; vous aussi avez le droit de vous exprimer ! Au nom de l'intérêt général, assignez, inondez les protestations sous des nuages de gaz lacrymogène, distribuez les amendes par milliers et faites éventuellement interpeller à tour de bras, comme en Allemagne pour la nouvelle gare de Stuttgart. La bataille peut aussi se gagner manu militari, comme nous l'enseigne l'expérience contre le maquis radical des « No TAV » (3) du val de Suze, en Italie. Si la tournure des événements l'impose, la possibilité de décréter un chantier « zone militaire d'intérêt stratégique » n'est pas à écarter.

Certes, planifier un grand marché public s'avère de plus en plus laborieux ; mais le jeu en vaut la chandelle. Les concessions accordées par les autorités s'étalent de nos jours sur plus d'un demi-siècle. Pour votre entreprise et vos actionnaires, c'est la promesse de décennies de prospérité. D'autant que l'éventail des pyramides du futur ne cesse de s'élargir : groupes hospitaliers, centres commerciaux, quartiers d'affaires, infrastructures sportives, tours (4)... Pour paraphraser George Orwell, dont l'un des personnages déclarait : « *La guerre, c'est la paix. La liberté, c'est l'esclavage. L'ignorance, c'est la force* », je n'hésiterai pas à l'affirmer : l'inutile, c'est rentable !

Alain Devalpo

Journaliste.

(1) Marc Fresso, *FGV, Faillite à grande vitesse*, Le Cherche Midi, Paris, 2011.

(2) Pierre Recarte et François Tellier, *Les Rails de la déraison. La très grande vitesse en Aquitaine et ailleurs*, Nuvis, Paris, 2011.

(3) *No treno ad alta velocità* (« Pas de TGV »).

(4) Lire Thierry Paquot, « [Plus haute sera la prochaine tour](#) », *Le Monde diplomatique*, mars 2008.

Voir aussi le [courrier des lecteurs](#) dans notre édition de septembre 2012.