

Grands projets imbéciles : la convergence des luttes en Europe

samedi 11 août 2012, par [NPA \(comités divers\)](#) (Date de rédaction antérieure : 19 juillet 2012).

Sommaire

- [L'Internationale des luttes](#)
- [Vers une mobilisation internat](#)
- [En Grèce, braderie pour un \(...\)](#)
- [Dettes et grands projets, \(...\)](#)
- [Mégajoule, le mégaprojet \(...\)](#)
- [Inutile, ruineux, injuste, \(...\)](#)

Du vendredi 7 au mercredi 11 juillet, s'est déroulé à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, le 2^e forum européen contre les Grands Projets inutiles et imposés (GPII).

Le premier forum tenu en 2011 au Val de Susse (Italie), avait permis une première convergence des luttes sur les projets de transports – lignes à grande vitesse, aéroports ou autoroutes.

De la LGV dévastatrice en Pays basque à l'autoroute trouant la forêt de Khimki (Russie), du mégacomplexe de casinos et d'hôtels d'Euro Vegas (Espagne) à la gare ferroviaire géante de Stuttgart (Allemagne), des centres d'extraction du gaz de schiste au centre d'enfouissement de déchets nucléaires à Bure (France), de la destruction du parc d'Hellinikon (Grèce) à la LGV Manchester-Londres dévoreuse de terres, cette deuxième édition du forum élargit les réflexions communes au nucléaire, l'énergie et à la gestion des déchets, aux parcs d'entreprises et aux zones commerciales, à l'urbanisme et l'organisation des territoires.

C'est l'ensemble des politiques d'infrastructure qui sont ainsi confrontées aux besoins des populations et au respect de leur environnement.

L'Internationale des luttes contre les grands projets

40 collectifs et associations, plus de 8 000 participantEs, treize pays représentés. Cette deuxième édition du forum a permis, tout en élargissant les thèmes abordés, de renforcer les liens tissés depuis 2011 entre les associations de lutte et les collectifs de résistance européens.

Ce 2^e forum européen contre les Grands Projets inutiles et imposés (GPII) s'est tenu symboliquement sur les terres de Notre-Dame-des-Landes où les opposants luttent depuis onze ans contre le projet d'aéroport du Grand Ouest, porté à la fois par l'UMP et le PS. C'est incontestablement un succès. Le programme était chargé. Et le pari un peu risqué de rassembler pendant cinq jours des collectifs de lutte et des associations européennes contre les GPII sur des thématiques aussi variées que les transports, les énergies, le climat, la souveraineté alimentaire et la biodiversité. Pari tenu !

Une moisson d'échanges et un bilan commun

Cinq jours durant, associations, syndicats et collectifs, représentés par des délégations de nombreux pays, ont présenté leurs luttes, leurs perspectives et leurs espoirs, leurs révoltes et leurs propositions alternatives.

En atelier thématique, de nombreuses interventions, riches d'expériences et d'enseignements des groupes engagés dans les luttes : sur la stratégie générale, les formes d'action concrète, ou encore les recours juridiques. Les cabines de traduction et les interprètes ont permis à chacunE de participer aux échanges.

Cette suite de conférences faisait ressortir avec force les points communs de tous ces grands projets inutiles : partout le mépris à l'égard de la population, l'inutilité des projets, leur coût pharaonique au regard des besoins sociaux, partout l'arrogance des décideurs, les mêmes qui parlent de développement « durable », partout le profit de grands groupes capitalistes en fond d'écran !

Tous ces projets ont en commun d'être inutiles socialement et économiquement, destructeurs de terres nourricières et de l'environnement, gaspilleurs des ressources de la planète, ruineux en argent public, sans aucun respect pour les populations qui habitent les territoires et qui en sont chassées.

Tous ont en commun d'être très juteux financièrement pour les grands groupes capitalistes. Tous sont imposés par des décideurs qui n'hésitent pas à contourner leurs propres règles démocratiques et si besoin à recourir à la force contre les opposants.

Ce forum cependant n'avait pas pour seul but d'échanger. Il s'agissait aussi de renforcer un réseau pour les luttes, de faire connaître celles-ci sur le plan médiatique au niveau européen, et de se doter d'un outil pour l'action future : pas question d'en rester aux constats !

Vers une mobilisation internationale

Une déclaration commune, discutée et votée lors de l'assemblée générale de clôture des participants mercredi 11 juillet a pris acte de toutes ces décisions :

- la participation d'une délégation des opposants de Notre-Dame-des-Landes au Forum social européen de Florence du 8 au 11 novembre 2012 ;
- la participation d'une délégation des opposants de Notre-Dame-des-Landes au Forum social mondial de Tunis en mars 2013 ;
- l'organisation d'une journée d'action décentralisée et coordonnée contre les GPII le 8 décembre 2012 ;
- la participation des opposants de Notre-Dame-des-Landes à l'organisation du 3^e forum européen contre les GPII qui se tiendra en 2013, cette fois à Stuttgart, en Allemagne, et sera assurée par les opposants au projet de gare ferroviaire géante « Stuttgart 21 » ;
- le principe d'une pétition à l'échelle européenne contre les GPII.

Le NPA, qui participe à la Coordination des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, a pris toute sa place dans l'organisation de ce forum.

Après le passage en soutien de Philippe Poutou et Myriam Martin l'an dernier, c'est notre camarade Christine Poupin, revenue depuis peu du sommet Rio+20, qui participait à des ateliers sur ce thème.

Une convergence de luttes aussi diverses que celles débattues lors de ces cinq journées amène nécessairement à poser la question du fonctionnement d'ensemble de nos sociétés. Les partis politiques ont donc toute leur place dans ce forum, notamment les partis militants qui s'investissent concrètement, même si les choix d'un tel forum sont à juste titre de mettre sur le devant de la scène les collectifs de lutte et leurs stratégies de résistance.

En Grèce, braderie pour un aéroport

Anastassia Tsironi, membre des Verts grecs, milite contre un projet d'aménagement immobilier sur l'ancien aéroport d'Hellenikon, dans la banlieue d'Athènes.

Quels sont les projets immobiliers de l'ancien aéroport d'Hellenikon ?

L'aéroport d'Hellenikon a longtemps été l'aéroport international de l'agglomération d'Athènes. Situé à 6 kilomètres du centre historique, il s'est retrouvé à l'intérieur d'une agglomération d'Athènes en expansion constante. Un nouvel aéroport a donc été construit plus loin dans les années 1990. L'aéroport d'Hellenikon a été fermé en 2001, libérant ainsi un espace de 530 hectares en pleine ville, près de la mer !

À l'origine, le gouvernement a promis d'en faire un vaste parc métropolitain. Mais le gouvernement est vite revenu sur ses promesses, en autorisant la construction de nouveaux bâtiments sur l'ancien aéroport : des locaux pour l'armée américaine, des installations sportives pour les Jeux Olympiques... le tout quadrillé par 56 km de grillages ! En 2003, le gouvernement déclare que 530 ha c'est un trop grand espace pour un parc, et il lance un concours d'architecture. Mais les alternances électorales et la crise économique retardent les travaux. En 2011, le gouvernement envisage de se servir de ce projet pour rembourser la dette. Une surface élargie de 620 hectares, serait abandonnée à des investisseurs privés qui seront libres de construire ce qu'ils veulent, même sur la côte, même sur la mer !

Pourquoi s'y opposer ?

La transformation de l'ancien aéroport en parc métropolitain est une nécessité pour la population. Athènes est une ville tentaculaire, étouffante pour ses habitants, surtout pendant les mois d'été, lorsque se cumulent les effets de l'augmentation de la température et de la pollution et des incendies qui ravagent périodiquement les montagnes autour de la ville.

En outre, ce projet pharaonique repose en grande partie sur un financement public. L'État grec a promis de prendre en charge la démolition préalable de tout le bâti existant, pour un coût d'un milliard d'euros, et la construction d'un grand nombre d'infrastructures (autoroutes, tunnel...) pour un autre milliard ! Cette opération va enrichir surtout les investisseurs privés : l'État n'espère gagner dans l'affaire que 5 milliards d'euros, alors que les terrains qui seront aliénés ont une valeur estimée à 20 milliards !

Enfin, l'utilité sociale de la construction de nouveaux bâtiments est très discutable : le nombre de logements non loués ou invendus dans l'agglomération d'Athènes représente déjà 16 % du total. Il est donc inutile de construire davantage. Quant aux promesses d'emploi, notre comité dénonce leur démagogie : même avec des gratte-ciel, le projet ne pourrait accueillir les 35 000 emplois permanents promis.

Quelles sont les mobilisations en cours contre ce projet ?

Les municipalités des communes limitrophes de l'ancien aéroport se sont très tôt opposées aux projets immobiliers. En 2010, les citoyens se sont organisés à leur tour en un comité de lutte, soutenus par des associations et des partis politiques de gauche (Antarsya, Syriza, les Verts...) Un travail de contre-expertise fait par l'école polytechnique d'Athènes en 2010 a montré qu'il est possible d'utiliser les constructions déjà réalisées pour les services publics, et pour autofinancer l'aménagement d'un parc métropolitain. Depuis trois ans, des actions ont été menées afin de s'approprier ce qui doit être un espace public, qui appartient à touTEs. Des occupations de terrains ont permis la création d'un jardin potager autogéré, des cours de compostage et de recyclage, l'organisation d'un dispensaire gratuit, des concerts, des expositions, des événements sportifs... Enfin, le comité de lutte participe aux manifestations contre l'austérité imposée par la troïka UE-BCE-FMI, car le projet immobilier d'Hellenikon n'est qu'un élément du pillage actuel de la Grèce.

Aujourd'hui, la situation de l'ancien aéroport est gelée du fait des élections récentes. Mais la lutte continue !

Dette et grands projets, la Grèce sous tutelle

L'ancien aéroport d'Hellenikon est donc à vendre, tout comme 3 % du territoire grec.

Sous prétexte de la dette, l'économie grecque a été mise sous tutelle de la troïka européenne (CE, FMI et BCE) et d'un gouvernement de banquiers. Il s'agit de privatiser, hors de tout contrôle de la population, ce qui appartient encore à l'État.

Le principal instrument de ces privatisations est le Fonds hellénique de développement des actifs (HRADF) - dirigé par le banquier Costas Mitropoulos : « *Notre mission consiste à recevoir de l'État les titres de propriété ou les actions des biens à négocier. Nous préparons les dossiers, réglons les problèmes juridiques, rendons tout cela "vendable"* » (*Le Temps*, 7 avril 2012).

La concession d'infrastructures est significative des grands projets européens dénoncés par le Forum et des privatisations en France du secteur public depuis 30 ans, comme la distribution de l'eau ou la gestion des transports : les pouvoirs publics investissent, les capitalistes ramassent la mise. « *L'avantage des concessions est qu'elles limitent l'investissement pour les acquéreurs. Ils ne devront payer que le droit de gérer les infrastructures, dans le cadre de contrats à long terme qui garantiront la rentabilité.* »

Ces privatisations sont effectivement rentables pour les investisseurs : « *Je connais les règles : un euro investi doit en rapporter trois ou quatre.* » Voilà la vraie « règle d'or » de la Commission européenne et de son traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance (TSCG).

Qu'importe pour ces banquiers les récentes protestations électorales de la population grecque : « *Notre premier message à faire passer est : nous ne sommes pas l'État grec. Nous sommes un fonds indépendant chargé des privatisations, désormais propriétaire de 3 % du territoire grec. Nous avons un mandat de trois ans. Nous sommes protégés contre les interférences politiques.* »

Ce sont bien les gérants du système capitaliste qu'affrontent le mouvement social et les couches populaires de Grèce.

Mégajoule, le mégaprojet nucléaire

Martial Château, militant du réseau Sortir du nucléaire - auquel participe le NPA - a animé un

atelier sur les projets concernant le nucléaire militaire. Il a répondu à nos questions sur le projet de laser Mégajoule.

Qu'est-ce que le laser Mégajoule ?

C'est un projet de laser le plus énergétique du monde, mené par la direction militaire du Commissariat à l'énergie atomique (CEA). Il sera installé au sein du Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine sur la commune du Barp au sud de Bordeaux. Ce laboratoire est actuellement en construction, avec une mise en service prévue en 2014. L'objectif est de pouvoir déposer une énergie de 1,8 mégajoule sur une cible minuscule, grâce à 240 faisceaux convergents, mais pendant une durée assez longue.

Le laser mégajoule a été conçu pour valider les simulations d'essais nucléaires. En effet, la recherche militaire nucléaire s'est interrompue depuis l'arrêt des essais nucléaires souterrains à Mururoa au milieu des années 1990. L'objectif recherché est de poursuivre les recherches par simulation, ce qui nécessite de construire des laboratoires souterrains, dans le but de reproduire des températures de plusieurs millions de degrés, de procéder à des concentrations de matière obéissant à des pressions comparables à celles qui existent à l'intérieur des planètes.

Ces recherches militaires sont d'ailleurs souvent occultées par la présentation d'un volet civil. Le laser mégajoule est ainsi présenté comme un moyen d'expérimenter la production d'énergie grâce à la fusion nucléaire (comme le projet Iter à Cadarache), voire de permettre l'étude de la formation des étoiles...

Pourquoi s'y opposer ?

D'abord parce qu'il s'agit d'un projet destiné à tuer des milliers de gens ! Le but est de produire une nouvelle génération de bombes pouvant être utilisées sur un champ de bataille conventionnel. Ces nouvelles bombes, dites de « faible puissance », permettraient l'anéantissement des personnes sans détruire le matériel !

Un tel projet illustre combien l'industrie nucléaire civile est inséparable de ses applications militaires. L'industrie nucléaire est non seulement dangereuse, mais elle est antidémocratique, et elle est une puissante machine au service de la concentration du pouvoir et de l'accumulation des profits pour une minorité.

Or, tout cela représente un coût énorme : la construction de ce labo coûterait 6 milliards d'euros. Avec une telle somme, il serait possible de créer et pérenniser beaucoup plus d'emplois... avec une véritable utilité sociale : par exemple dans les énergies renouvelables, mais aussi dans l'enseignement, la santé, etc. L'argent public doit servir au progrès social et non à la mise au point de bombes nucléaires.

Quelles sont les mobilisations existantes contre ce projet ?

Plusieurs rassemblements ont été organisés depuis le début des années 2000, qui ont réuni quelques milliers de personnes. Mais le mouvement se heurte au silence des politiques. Même chez les Verts, bien que nous soyons ici dans la circonscription du député Noël Mamère, qui ne s'est jamais exprimé sur ce sujet !

Inutile, ruineux, injuste, saccageur TGV

Depuis 2003, l'État français a relancé l'idée du tout-TGV par la création d'un grand nombre de lignes à grande vitesse (LGV). Défendre le rail contre la route ou l'avion peut paraître séduisant, mais la grande vitesse, c'est surtout opposer une forme de rail à une autre forme de rail. Démonstration avec le collectif contre la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Au cœur du réseau ferré français, le projet « Cœur de France », Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) qui consiste à relier Paris à Lyon par une nouvelle ligne à grande vitesse, présente toutes les caractéristiques du projet inutile et coûteux !

Le déménagement du territoire

Les arguments avancés pour la construction de la LGV-POCL sont « le développement économique, le désenclavement, l'attractivité, l'aménagement du territoire »... Mais il n'y a en réalité aucun lien automatique entre construction d'une LGV et développement économique, parce que les lignes LGV accentuent la concurrence entre territoires. Toutes les études montrent qu'elles contribuent à la polarisation et à la métropolisation, donc concourent à vider les territoires ruraux et les villes moyennes. En réalité, elles participent au déménagement du territoire.

Comment peut-on faire croire qu'une infrastructure à grande vitesse, reliant le plus vite possible deux métropoles va corriger les insuffisances d'une politique d'aménagement du territoire fondée sur la compétition ?

L'alibi de la vitesse et de la saturation

Le principal produit d'appel reste bel et bien la vitesse face à la concurrence de l'avion, ainsi qu'une évaluation tendancieuse de la saturation de la ligne Paris-Lyon. Le calcul des saturations à quinze ans fait par Réseau ferré de France (RFF), basé sur des projections de fréquentation, est remis en cause aujourd'hui. Le nombre de voyageurs est en effet stable depuis plusieurs années.

La rentabilité de cette ligne repose sur du Paris-Lyon-Marseille à grande vitesse... par ailleurs contradictoire avec le nombre de dessertes annoncées dans le projet initial.

Mettre Clermont-Ferrand à deux heures de Paris représente un coût inutile au regard du nombre de voyageurs concernés. La rénovation de la ligne existante mettrait Clermont à 2 h 30 de Paris pour dix fois moins cher.

Mais la modernisation des lignes classiques ou la création de lignes de proximité, qui apportent un vrai maillage du territoire - notamment dans les villes moyennes et les bourgs - ont été vite écartées dans la mise en place du projet.

L'environnement sacrifié

Les impacts environnementaux n'ont pas non plus été soumis au débat. Dans ce cadre les dégâts seront considérables. Avec un tracé de plus de 500 km clôturé de part et d'autre, la LGV-POCL va entraîner une fragmentation irrémédiable du territoire pour les habitants, la faune et la flore, et accentuer la perte de biodiversité. C'est également une perte de milliers d'hectares de terres cultivables. Selon un rapport de l'Inra de juillet 2009 : « Les sols artificialisés en France occupaient 4, 6 millions d'ha en 2003, soit plus de 8 % du territoire national », un phénomène qui ne cesse de croître de manière inquiétante.

Le train des élites

Celles et ceux qui paient le TGV ne sont pas ceux qu'on pense : les places des cadres sont souvent payées par leur entreprise. Il sera impossible d'équilibrer le coût de la LGV par le prix du billet et c'est l'ensemble des contribuables qui paiera.

Par ailleurs, sur les 5 millions de passagerEs du train, seulEs 300 000 empruntent un TGV.

Il s'agit avant tout d'un projet élitiste qui répond au besoin d'une minorité de privilégiés, face à une majorité de la population qui roulera dans les trains déclassés et plus lents qu'aujourd'hui.

Sur le plan financier, ce projet ruineux va peser pour environ 6 milliards sur l'État et 6 milliards sur les collectivités locales, au détriment de la modernisation des lignes actuelles et de la création de lignes de trains de proximité tant attendues par la population.

POCL est un projet inutile ! Il nous faut donc combattre un projet qui répond davantage à l'ego démesurés des éluEs et aux intérêts du groupe de pression du BTP qui se cache derrière RFF, qu'aux besoins des populations des régions concernées.

La bataille des TGV : fin de partie ?

Il manquera peut-être 50 km à la ligne Rhin-Rhône après des années de travaux. La ligne Lyon-Turin, contre laquelle les collectifs NO-TAV se battent depuis 20 ans, pourrait ne jamais voir le jour.

Quels seront les critères appliqués par la commission qui décidera à la fin de l'année de l'abandon des projets ? La presse évoque déjà le coût des projets (86 milliards pour l'État, plus encore pour les collectivités locales), le faible temps de transport gagné et leur fréquentation... autant d'arguments de simple bon sens avancés depuis longtemps par les collectifs militants face aux élites à l'origine de ces projets.

En revanche, d'après un représentant de RFF, « *les lignes construites en partenariat public-privé, c'est-à-dire Tours-Bordeaux, Metz-Nancy, Le Mans-Rennes et le contournement Nîmes-Montpellier, dont le contrat est déjà signé, ne devraient pas être touchées* »... L'État avoue ainsi sa dépendance aux grands groupes privés.

Le ministre tente de reporter la faute sur les gouvernements UMP, sur « *ceux qui ont prévu une multitude de projets sans avoir le début du commencement du moindre financement* ». C'est oublier que la plupart de ces grands projets imbéciles sont défendus par des notables du PS, rejoints par leurs alliés électoraux du PCF.

Dossier réalisé par les militantEs du NPA de Loire-Atlantique

P.-S.

* Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 158 (19/07/12).