



GPII : COMMENT PEUT-ON

EN ARRIVER LÀ ???



Photo prise par Sylvie David-Rousseau lors de la manif contre Notre Dame des Landes à Nantes

Les GPII* sont rejetés de plus en plus massivement... Mais comment ces projets se sont-ils formés ? Nous vous proposons ici une analyse inédite du processus qui conduit à la production d'un de ces "Eléphants blancs" : de l'idée à sa concrétisation, des motivations idéologiques à la réalité des besoins, des avantages attendus aux nuisances cachées, des pressions des lobbies aux NI NBY-INBY et aux refus radicaux...

Car ces GPII contestés se retrouvent au cœur d'un conflit de légitimité : les élus-initiateurs excipent de leur mandat ; les opposants, de la souveraineté citoyenne. Les outils de "concertation" ou de "consultation" accumulés depuis des décennies par les législateurs sont dévoyés en formalités procédurales. Et si les accès à l'information sont grandement facilités par l'Internet, la transparence est rarement au rendez-vous.

D'où la revendication de plus en plus pressante d'une "démocratie participative" qui viendrait en "contrôle continu" des exécutifs. Mais pas forcément seulement en négatif : il serait temps - dans les deux camps - de développer une culture des "contre-expertises", des "alternatives", des "contre-projets". Les élus qui fuient la transparence et la vraie concertation sur un "bon" projet créent l'incompréhension et nourrissent la contestation.

Le dévoilement des PPP piégés, voire scandaleux et explosifs, a continué avec un "Envoyé Spécial" du 27/02. Leur reflux forcera à l'abandon de nombreux GPII qui n'ont pas de réelle validité socio-économique, tant mieux ! Dans le Loiret, le héraut (national) de cette procédure a dû renoncer à l'imposer à la déviation de Mardié, mais en abuse encore pour d'autres affaires : il faut y mettre le holà... pour sauvegarder l'intérêt général !

* Grand Projet Inutile Imposé

COMMENT UN GENTIL PROJET TOURNE AU TRÈS VILAIN GPII

- Page 2

Une grille de lecture fondée sur des expériences...

- Page 3

PPP DOLIGÉ VA-T-IL NOUS FAIRE ÉCHAPPER À LA PARALYSIE ?

- Page 4

EN ARRIVER LA ???

COMMENT UN GENTIL PROJET TOURNE AU TRÈS VILAIN GPII

- **DES "BESOINS OU DES ATTENTES" QUI "JUSTIFIENT" UN PROJET (OU NON) (Le G.P.)**
 - . Des besoins/attentes déjà exprimés. "Spontanément" ?
 - . Des dysfonctionnements (fonctionnels, quantitatifs ou qualitatifs) "évidents" ou exagérés, à corriger ?
 - . Une évaluation des besoins. "Sérieuse" ? Ou pas ? Objective ? Faite par qui ?
 - . La déclinaison d'un paradigme socio-économique obsolète.
 - . Une priorité marquée par une "idéologie".
 - . Des "évidences techniques"... qui n'en sont pas. Des "normes" obsolètes... ou détournées.
 - . Des anticipations "généreuses"... démenties par de nouvelles réalités.
 - . L'intuition "géniale" d'un édile. Une promesse électorale assumée. La surenchère sur un rival.
 - . Ou la grande idée... sussurée par un lobby.
 - . La production "alimentaire" de Services techniques zélés... et parfois pléthoriques.
 - . L'absence d'un programme fonctionnel, qualitatif et quantitatif concrétisant ces "idées".
 - . Des esquisses financières optimistes, des critères de "rentabilité" purement technocratiques.
- **UN PROJET "DANS LE TUYAU", QUI SE MUSCLE... ET SE MET EN DÉFENSE (Le G.P.I.)**
 - . L'absence à ce stade d'une "Revue de projet"* susceptible de "filtrer" les mauvais projets.
 - . Des "intervenants" professionnels motivés qui ne peuvent qu'y croire et doivent soutenir le projet.
 - . Quitte pour certains à admettre des complaisances peu éthiques envers leur client.
 - . Des lobbys impatients qui "poussent au crime".
 - . La "Com" qui embellit et popularise le projet... en ne mettant en avant que ses avantages.
 - . La minimisation, voire le déni complet des impacts négatifs (socio-économiques, environnementaux...)
 - . Une approche financière encore très éloignée de la réalité...
 - ne chiffrant que les coûts "techniques", et ignorant les coûts sociaux et environnementaux.
 - . Les premières "concertations", et simultanément la montée des contestations.
 - . La tentation (ou déjà la volonté) du maître d'ouvrage, en réaction, d'imposer la "seule solution"...
 - Et de rejeter toute idée d'*alternative*, voire d'écarter les possibles *variantes*.
 - . La diabolisation des oppositions ; le rejet des recours amiables.
 - . L'élimination des recours contentieux avec la jurisprudence des "*décisions non décisionnelles*".
 - . La crispation sur l'affichage d'une "volonté de faire"
 - . Le recours à l'invocation d'une prétendue "majorité silencieuse" censée soutenir le projet.
 - . La mauvaise maîtrise du facteur "temps", qui peut conduire rapidement à des anachronismes, voire à l'obsolescence du programme alors qu'il est loin de la réalisation.
- **LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET, UN ACCOUCHEMENT AU FORCEPS (Le G.P.I.I.)**
 - . L'absence à ce stade encore d'une "Revue de projet" susceptible de "retoquer" ou de "réorienter" un projet qui dérape (trop coûteux, trop impactant et/ou obsolète...)
 - . L'absence de transcription et de mise en œuvre de la Convention d'Aarhus, rejetant après la DUP les possibilités de recours judiciaires recevables.
 - . L'Exécutif et son administration unis (complices ?) pour obtenir la validation du projet par l'Assemblée délibérante. Avec une "transparence" toute relative.
 - . La rétention de toutes les informations "dangereuses". La tentative de museler les Conseillers insoumis.
 - . L'Etude d'impact comme moyen de contourner une prise en compte des nuisances à hauteur des enjeux.
 - . La bienveillance requise des Services de l'État lors de l'instruction des dossiers. Des incidences marginales sur le projet.
 - . La bienveillance requise des médias locaux dans la Com autour du projet et dans le rapport des contestations.
 - . La volonté de ne pas "perdre la face" en abandonnant trop visiblement le projet.
 - . La mise en avant de la création d'emplois (surévaluée), justifiant l'acceptation des impacts dirimants.
 - . Des procédures d'Enquêtes publiques neutralisées : transformées en simples formalités laissant au Préfet plein pouvoir de donner satisfaction au maître d'ouvrage, même en cas d'avis négatif.
 - . **Beaucoup de temps ayant passé de retard en retard, le refus d'admettre qu'un projet a dépassé sa "date de péremption".**
 - . La conjonction des moyens de défense judiciaire de la Collectivité et du Préfet, face aux recours individuels et associatifs... les juges donnant plus facilement raison aux institutions qu'aux contestataires.
 - . L'asphyxie des requérants par les condamnations pécuniaires.
 - . La tentation de créer des situations irréversibles avant que les procédures judiciaires non suspensives condamnent éventuellement un projet... déjà en réalisation ou réalisé.

* **Revue de projet** : procédure classique consistant à passer en revue systématique, à certaines étapes, la conformité des caractéristiques du projet au "cahier des charges" fixé au départ (rentabilité, temporalité, qualité, impacts négatifs non maîtrisés).

EN ARRIVER LÀ ??? Une grille de lecture fondée sur une expérience à la fois professionnelle et militante

Heureusement, il n'y a pas que des projets inutiles. Ou ratés. Quand il s'est agi de remplacer sans tarder des collègues "Pailleron", sortes de *cages à poules* où des enfants risquaient de griller, il y avait nécessité impérative. Et on a pu réussir des nouveaux établissements beaux, conviviaux et satisfaisant les besoins de tous : élèves, professeurs, administrations, et (mais en dernier) services techniques du Conseil général...

Tous les projets sont difficiles, sinon complexes : ils réclament une "conduite opérationnelle" irréprochable, sachant éviter tous les écueils de ce type de dossier. Ecueils pourtant nombreux : **la grille que nous vous proposons en page 2 répertorie tous ceux qui, classiquement, peuvent se cumuler pour faire obstacle à la bonne mise en oeuvre d'un programme et à son heureuse réalisation.**

Vous pouvez constater que ces écueils ne sont pas le fait de tiers "malveillants". Autant dire qu'un maître d'ouvrage devrait éviter de s'en prendre à des "**boucs-émissaires**" quand son projet prend l'eau : c'est bien sa responsabilité. Vilipender les "lanceurs d'alerte" ne sert qu'à... aggraver un naufrage en vue !

Ce sont évidemment les erreurs commises au démarrage qui sont les plus graves... et les plus irrattrapables.

Elles viennent souvent de l'incapacité de certains élus (mais aussi de "technocrates") à imaginer que **le monde peut changer**. Deux exemples "au hasard" : dans les logiques de "développement" non soutenable des années 80/90, une métropole comme Nantes pouvait rêver d'avoir son aéroport "international", d'où Notre Dame des Landes. Et le Maître du Loiret pouvait rêver d'un Grand contournement d'Orléans reliant quatre grands pôles logistiques O-N-E-S, d'où ses projets de franchissements routiers de la Loire. Mauvaise pioche : l'évolution du transport aérien et le TGV ont changé la donne, tout devrait être réévalué. Quant au transport routier, il a cessé de croître indéfiniment : il a reculé, il recule, et surtout il doit continuer à reculer. Au bénéfice de transports collectifs, et, concernant les marchandises, avec l'optimisation du ferroviaire, du fluvial et du maritime, et des relocalisations d'activités productives. L'Europe exige maintenant de mettre en balance les **alternatives** : ce n'est pas dans la culture de nos élus.

Quand on construit sur des mauvaises fondations, les fissures apparaissent vite. Le mauvais réflexe des "responsables" est de continuer, tout en colmatant sommairement les brèches. Mais à ce stade, la "communication" ou le "lobbying" ne résolvent rien : ce ne sont que des nuages de fumée masquant provisoirement les vices fondateurs, sans y remédier. On triche sur les estimations financières, on demande aux prestataires de tordre un peu leurs études, et surtout, par peur d'oppositions, les "concertations" obligées sont soigneusement contrôlées, donc escamotées : il faut passer à tout prix !

Dans la théorie du "management de projet", tout projet qui ne "décolle" pas en deux ou trois années est un projet voué à la faillite. Mais la reconnaissance publique d'un échec est une épreuve insurmontable pour certains, persuadés qu'avec leur "légitimité" d'élus, ils ont été investis d'une infaillibilité absolue. Quinze ans, voire vingt ans après, plus personne ne croit encore à la survie d'une opération en coma... dépassé.

Pourtant, une "union sacrée" va souvent se former pour maintenir le projet en survie sous perfusions : le maître d'ouvrage et son administration, le Préfet et les services de l'Etat, les entreprises et les bureaux d'études. Connivences politiques ou simple ménagement de partenaires obligés, intérêts partagés à soutenir l'activité du secteur BTP, routines procédurales etc. : qui, parmi les acteurs, grands ou petits, prendrait le risque de dire la vérité ? Qui peut prendre l'initiative de débrancher le mourant ? **Seul le Préfet, si tant est qu'il soit bien informé... et pour peu qu'il ait le courage d'imposer la vérité, peut temporiser en refusant pour ces projets "pourris" l'engagement risqué d'une enquête d'utilité publique.**

Concernant le projet de déviation et de pont que nous combattons, c'est ce qui s'est passé depuis le début des années 2000 : suivant le Préfet Lacroix, aucun Préfet n'a voulu donner le feu vert à ce projet "mal ficelé" dès l'origine, et ayant abondamment prouvé depuis son absence d'utilité publique... et de faisabilité.

Ainsi naissent de trop nombreux GPII. Rares sont ceux qui vont être arrêtés à temps. Beaucoup vont générer gabegies, dysfonctionnements, sous-utilisations, contentieux, destructions graves et irréversibles etc. Pour nous, pour la planète, il faut solidairement nous mobiliser et imposer un contrôle continu des maîtres d'ouvrage.



PP DOLIGÉ VA-T-IL NOUS FAIRE ÉCHAPPER À LA PARALYSIE ?

"FAITES CE QUE JE DIS, PAS CE QUE JE FAIS !"

Si rien est fait, le pont de Jargeau supportera donc un trafic de l'ordre de 20 800 veh/j en 2015. La circulation deviendra très délicate paralysant la vie et l'économie de toute la partie Est du grand Orléans.

Etude préliminaire V6 - Gaudriot S.A. - 02/05 - base des votes de l'Assemblée délibérante du CG45 du 6 mars 2005 approuvant le tracé retenu, et du 22 juin 2006 approuvant l'avant-projet sur la variante V2bis du tracé.

Citoyens de l'Est du grand Orléans : **il ne nous reste que quelques mois pour constater si notre vie et si l'économie de notre territoire sont bien paralysés.** Si cette prédiction qui fonde le projet routier sous la menace duquel nous vivons depuis près de 20 ans a plus de validité que celles d'un Nostradamus... Dire que nous avons payé un bureau d'études pour cette Gaudriole* ! Heureusement, Gaudriot S.A. a fait faillite depuis... repris par Saunier, repris par... SOMI VAL à qui le CG45 a confié l'an dernier un contrat supplémentaire de 523 k€... Pourquoi changer une équipe qui gagne (au moins des sous) ?

Hélas, lors de sa rencontre avec M. le Préfet Bisch, ED n'a pu faire état que d'un **"trafic de 14 500 véhicules/jour"**, provoquant déjà une **"saturation"**, mais quand même avec **"80% de camions"** (sic). Hélas, car nous sommes sans doute les seuls à nous en souvenir, le même Eric Doligé en session le 7/12/1996 parlait déjà de **"15 000 v/j avec un nombre de camions affolant"** !

(Rappelons aussi que le % de camions sur le pont de Jargeau n'est en réalité que de 10% environ, d'après... le CG45. Miraculeusement, car il n'est que de 7%, voire moins, sur les routes accédant au pont...). Bref, **nous sommes repassés en dessous des trafics de 1996**, ce qui sans doute justifie l'urgence... de s'abstenir !

La question des **trafics en baisse** n'est pas le seul mensonge récurrent de l'exécutif du CG45 dans ce dossier. Mais c'est le plus emblématique, le plus avéré, et le plus fondamental car il ruine les pseudo-évidences qui fondaient le projet. Combien de temps ED aura-t-il l'**impudence** de le soutenir devant le préfet comme devant nous, les citoyens ?



* Contre-vérité affirmée par feu le bureau d'études Gaudriot pour le compte du CG45.

COMMISSIONS INTERCOMMUNALES D'ACTION FONCIÈRE : UNE FARCE, COMME PRÉVU !

Les compte-rendus des deux CI AF ne paraîtront qu'après les élections... mais les échos qui nous sont parvenus de celle du nord sont révélateurs de la farce que nous avons annoncée. Ça a commencé par un contrôle hyper-pointilleux des présences, tant était prégnante chez eux la peur qu'un opposant, voire même Thierry Soler, le Conseiller général local écarté d'office, se dotent de fausses barbes pour venir perturber cet important travail et gâcher la fête !

Puis ont été servies des explications d'une clarté telle que les pas-très-bien informés ont cru comprendre : que la déviation serait déjà déclarée d'utilité publique sur ce tracé ; qu'elle allait forcément se faire ; et donc qu'il y avait nécessité absolue d'entreprendre sans délai un remembrement autour du tracé imposé (voté en 2005). (Rappelons que la DUP n'existe pas, qu'elle est annoncée pour l'année prochaine depuis 2002 au moins, que les modifications de tracé n'ont pas été votées par l'Assemblée délibérante, et qu'aucune décision décisionnelle de réaliser le projet n'a été prise à ce jour).

Le "panel" de participants ayant été sélectionné avec une grande pertinence a donc voté comme un seul homme ce que l'exécutif départemental avait d'avance décidé. Seuls deux ou trois individus ignorants (ou héroïques?) se sont abstenus, mais ça ne compte pas. Rendez-vous... pas avant six mois, le temps de récupérer sa raison, sans doute...

Les Balbuzards pêcheurs sont revenus de migration le 22 mars :

Il est encore temps de vous inscrire à la Balbulette

Loire & biodiversité : <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com>



Site internet : <http://le-castor-enerve.fr> Contact : le-castor-enerve@orange.fr

Blog naturaliste Loire & biodiversité : <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com>



Membre de la fédération Nature Centre