

AVANT-PROPOS



Nicolas Renard - Directeur de la Prospective, Institut Veolia

“ Face à la confrontation de visions opposées, le secret de l’acceptabilité sociale des grands projets réside dans la création de valeur partagée. Si celle-ci n’est jamais évidente, elle est néanmoins possible . ”

« *Les forêts précèdent les peuples, les déserts les suivent* »¹. Voies ferrées, autoroutes, barrages, canaux navigables, les grandes infrastructures infligent de profondes blessures au milieu naturel. Certes, on ne conçoit plus au XXI^e siècle de projets comme on les concevait il y a trois décennies : grâce aux normes environnementales et à la montée en puissance de la société civile, l’époque des aménagements à la hussarde est révolue. Mais comment éviter les dommages, et comment les compenser si on ne peut les éviter ?

En nous emmenant de l’Inde au Congo, de la Belgique aux États-Unis, ce numéro de FACTS donne, à partir de cas concrets, un aperçu de la façon dont les grands projets sont préparés, conduits, accueillis ou refusés. Chacun d’eux se situe au carrefour de multiples intérêts légitimes mais divergents. D’où la difficulté de dégager un consensus entre toutes les parties prenantes. D’où, aussi, l’intérêt de médiateurs qui aident à le trouver.

Aux critères de faisabilité technique, de viabilité économique et de préservation de l’environnement, s’ajoute celui de l’acceptabilité sociale, qui est devenu aussi important que les autres. Il nous renvoie au thème de la gouvernance. Bien qu’essentielle, cette question est délicate à traiter, car pour les projets qui traversent de vastes territoires, aucune structure de gouvernance ne préexiste. Il faut donc en créer une, mais elle sera d’autant plus fragile que jeune.

Veut-on une concertation sincère et équilibrée, ou bien cherche-t-on à imposer un fait accompli ? Beaucoup de promoteurs proposent des projets ficelés à l’avance et rechignent à les ajuster, sauf à la marge. Mais plus un projet sera conçu en catimini, moins la décision de le

mener sera jugée légitime, et plus sera élevé le risque d’une contestation vigoureuse. Toutefois, parce qu’ils sont grands, ces projets disposent d’un atout majeur : ils sont soutenus par les gouvernements qui détiennent un pouvoir énorme par rapport aux autres parties prenantes, y compris celui de changer la législation pour la rendre compatible avec l’infrastructure envisagée. Néanmoins, le monde associatif peut jouer un rôle crucial dans ces projets, en les faisant modifier et en favorisant leur appropriation par les populations locales.

Est-ce encore possible de construire des infrastructures lourdes, et si oui, à quelles conditions ? Comment rendre acceptable ce « *mal nécessaire* » ? La réponse passe par une identification et une répartition équitable de la valeur créée. Face à la confrontation de visions opposées, le secret de l’acceptabilité sociale des grands projets réside dans la création de valeur partagée. Si celle-ci n’est jamais évidente, elle est néanmoins possible.

En 2004, le WWF résumait ainsi sa position sur les barrages : « *[ils] sont à la fois une bénédiction et une malédiction* ». On pourrait en dire autant de bien d’autres infrastructures. Au niveau national, elles possèdent beaucoup d’avantages mais au niveau local, elles présentent surtout des inconvénients. Il y a clairement conflit entre deux sortes d’intérêt général : celui qui émane du national et celui qui naît du local.

Comment, alors, faciliter le dialogue de ces intérêts, pour prévenir tant la paralysie de l’action publique que son passage en force ? Les conditions de réussite des grands projets sont connues : logique partenariale, intégration des parties prenantes dès l’amont, exhaustivité de l’information, réduction des dégradations écologiques et des déplacements de population, qualité des mesures compensatoires, indemnisation équitable, consultation de bonne foi et non pas consultation-alibi, indépendance des expertises, ouverture aux alternatives, attention portée aux groupes vulnérables, contractualisation des engagements... Plus les pratiques seront collaboratives, plus le succès des nouvelles infrastructures sera assuré.

¹ François-René de Chateaubriand