

« La plupart des élus restent englués dans la religion de la croissance matérielle »

JEAN GADREY

LA FOLIE DES GRANDS TRAVAUX



CHRISTOPHE MORIN/IFP

Est-ce la fin de la trêve hivernale à Notre-Dame-des-Landes ? Le rapport de la commission dite de « dialogue », mise en place par le gouvernement au plus fort des affrontements dans cette petite commune de Loire-Atlantique, était en tout cas attendu pour la mi-avril. Quel en sera le contenu ? Entre les partisans du projet, qui ne veulent pas entendre parler « ni d'abandon, ni de retard, ni de moratoire », comme Jacques Auxiette, le président socialiste du conseil régional des Pays de Loire, et ses opposants qui veulent, au minimum, un moratoire, il y a la voie étroite du classique « complément d'enquête ». Une piste évoquée le 10 mars par Claude Chéreau, le président de la commission de dialogue, dans un entretien au *Monde*.

Ces éventuelles études complémentaires auraient surtout l'immense avantage de préserver un fragile *statu quo* à la fois dans la majorité (entre les socialistes et leurs alliés Verts) et surtout sur place. Où la tension est toujours palpable entre la menace d'expulsion des cabanes « illégales » construites sur le futur site – ordonnée par le tribunal de Saint-Nazaire le 26 mars – et la prochaine manifestation nationale prévue le 13 avril, sous le nom de « *Sème ta Zad* », comme « zone d'aménagement différée » (version Vinci) ou plutôt « zone à défendre » (version écolos décroissants). Et où de nombreux paysans, venus de toute la France, viendront aider à implanter des projets de maraîchage et de petits élevages.

Reste qu'au-delà de Notre-Dame-des-Landes, de nombreux autres grands projets comme l'EPR de Flamanville, la liaison grande vitesse entre Lyon et Turin ou encore la construction de stades de football pour l'Euro 2016 sont de plus en plus contestés par les populations locales. Comme pourrait l'être le projet de construction du canal Seine-Nord Europe. Inutiles, polluants et coûteux : tels sont, en effet, les trois reproches majeurs faits à ces grands travaux, souvent pharaoniques. Surtout en ces temps d'austérité pour les dépenses publiques.

Jean Gadrey

Professeur émérite d'économie à l'université de Lille, membre du conseil scientifique de l'organisation altermondialiste Attac, il s'est fait connaître par ses travaux sur les « nouveaux indicateurs de richesses ». Une critique argumentée et constructive du culte du produit intérieur brut (PIB) et de la croissance à tout prix, incarné aujourd'hui, selon lui, par « les grands projets inutiles ».

Cette critique argumentée du culte de la croissance à tout prix, est notamment portée par l'économiste Jean Gadrey. Dans un entretien décapant, il dessine aussi les contours d'un modèle de société à la fois plus sobre et durable. **OLIVIER NOUAILLAS**

**Coût réel :
1 milliard?**



L'aéroport Notre-Dame-des-Landes

» **LANCEMENT DU PROJET** : en 1963 par Olivier Guichard (maire de La Baule). Puis relancé en 2000 par le gouvernement Jospin.

» **ARGUMENTS POUR** : l'actuel aéroport de Nantes-Loire-Atlantique sera bientôt saturé et occasionne beaucoup de nuisances sonores. De plus, la Bretagne et les Pays de la Loire ont besoin d'un aéroport international comme outil de développement économique.

» **ARGUMENTS CONTRE** : l'actuel aéroport de Nantes peut absorber la croissance du trafic et le nouvel aéroport utilisera 1650 hectares de terres agricoles dont 96 % sont constituées par des zones humides, ce qui est contraire à la loi sur l'eau. De plus, le transport aérien ne doit pas être encouragé, car il est l'un des grands émetteurs de gaz à effet de serre.

» **COÛT PRÉVISIONNEL** : 561 millions d'euros (partenariat public/privé avec le groupe Vinci).

» **COÛT RÉEL** : autour de 1 milliard d'euros en comptant l'ensemble des infrastructures pour y accéder.

» **MISE EN SERVICE** : en 2017 ? (si les procédures en cours ne retardent pas le projet).

LA VIE. Dans une tribune publiée dans *Libération*, fin décembre 2012, et signée par de nombreux économistes, vous écriviez que la résistance à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes n'est pas un « kyste », comme le disait Manuel Valls, le ministre de l'Intérieur, mais au contraire « le symbole d'une crise de civilisation ». Que voulez-vous dire par là ?

JEAN GADREY. Ce terme, emprunté à Edgar Morin, signifie tout simplement que nous assistons à la fin d'un vieux monde. Celui qui a connu son apogée en France à l'époque des Trente Glorieuses ou aux États-Unis au moment du fordisme. Une période où les gains de productivité étaient très importants, avec une forte croissance matérielle et une hausse continue du niveau de vie. Le tout s'étant effectué sans grand souci des dommages collatéraux, notamment écologiques. Il est vrai aussi qu'à cette époque, la croissance s'accompagnait d'un certain nombre de progrès sociaux : éducation, santé et même réduction des inégalités.

Ce monde a commencé à basculer à partir des années 1980, sous les coups de boutoir de la révolution conservatrice américaine et anglo-saxonne mise en œuvre à la fois par Ronald Reagan et Margaret Thatcher. Révolution conservatrice qui a consisté à remettre en cause le modèle keynésien, qui se caractérisait par une présence de l'État dans l'économie comme investisseur et garant du progrès social. Avec l'avènement du capitalisme financier, les actionnaires

« DANS UN PAYS COMME LA FRANCE, LE TRANSPORT AÉRIEN NE CONCERNE QUE 20 À 25 % DE LA POPULATION. IL RESTE UN MODE DE TRANSPORT INÉGALITAIRE »

ont remplacé les managers et les industriels, et les inégalités ont recommencé à augmenter. Et, au bout de 30 ans de ce système néolibéral, nous connaissons une conjugaison de crises : financière, économique, sociale, climatique et même démocratique...

Mais en quoi ce projet d'aéroport est-il le symbole de cette crise de civilisation ?

J.G. Ce n'est pas le seul symbole de ce type dans le monde. Il y a des résistances semblables, notamment au Brésil, contre des projets de très grands barrages. Au Mexique aussi, la population s'est opposée victorieusement à un projet d'aéroport surdimensionné. Mais il est vrai que le projet de Notre-Dame-des-Landes est une sorte de précipité des différentes crises : énergétique (on va, contrairement à ce qu'affirment ses promoteurs, vers une hausse exponentielle du coût de l'énergie), climatique (le transport aérien est, au kilomètre/passager, de très loin l'un des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre), alimentaire (avec

**Coût réel :
26,1 milliards ?**



l'artificialisation d'un millier d'hectares de terres agricoles, dont 96 % de terres humides, au détriment d'un maraîchage de proximité qui pourrait contribuer à nourrir une grande agglomération comme Nantes), des dettes publiques (avec un endettement à haut risque des collectivités locales qui soutiennent ce projet). Et tout cela pour une utilité sociale contestable : je rappelle que dans un pays développé comme la France, le transport aérien ne concerne que 20 à 25 % de la population. Cela reste donc un mode de transport inégalitaire. En apparence, cela ressemble à un problème local mais, de fait, ce projet a une dimension nationale et internationale. Il est une parfaite illustration de cette crise de civilisation.

Les principaux arguments des partisans de l'aéroport sont d'ordre économique : on parle d'abord d'aménagement et de développement du territoire – en l'occurrence du Grand Ouest –, de créations d'emplois...

J.G. Nous vivons dans une société dominée par l'économique, par le culte de cette croissance, par une conception du développement des territoires d'abord fondé sur leur attractivité et leur mise en concurrence. Pourquoi le développement d'une région devrait-il passer, de façon prioritaire, par la construction d'un nouvel aéroport ? Sachant, d'abord, qu'il y en a déjà un à Nantes. Sachant, ensuite, qu'il

« À FLAMANVILLE, L'ARGUMENT CONSISTE À DIRE QUE CELA COÛTERAIT AUSSI CHER D'ARRÊTER, ET QU'IL VAUT MIEUX DONC ALLER JUSQU'AU BOUT ! »

y a d'autres modes de transport, comme le train. Sachant, enfin, que le bien vivre humain ne se réduit pas à l'attractivité économique. On fait comme si la finalité du développement d'un territoire résidait dans les moyens matériels qui sont mis à sa disposition. La bonne question, c'est de savoir quelles sont les richesses humaines, sociales et écologiques que nous visons en priorité, l'économie n'étant qu'un moyen pour y parvenir. Si on se met à penser le développement du Grand Ouest ou de la métropole nantaise en terme de bien vivre de ses habitants dans un monde durable, on aura une évaluation différente de ce projet.

Ce qui est frappant dans tous ces grands travaux, c'est le dépassement des coûts, en dizaines de millions, voire en milliards. Pourquoi cette inflation ne stoppe-t-elle pas ces projets ?

J.G. Ce sont, en effet, tous des grands projets à la fois inutiles et de plus en plus chers. Mais il y a deux cas de figure. Celui où le coup est déjà parti, comme à Flamanville, et où l'argument consiste à

La liaison TGV Lyon-Turin

» LANCEMENT DU PROJET : 1991.

» ARGUMENTS POUR : diminution du trafic de camions sur les routes des Alpes au profit du fret ferroviaire.

» ARGUMENTS CONTRE : bétonnage de 500 hectares de terres agricoles, le tunnel devra être creusé dans une roche pleine d'amiante et d'uranium.

» COÛT PRÉVISIONNEL : 12 milliards (partenariat France/Italie/Eiffage).

» COÛT RÉEL : 26,1 milliards selon un rapport de la Cour des comptes (novembre 2012).

» MISE EN SERVICE : En 2025 ? (si l'Europe vient au secours du financement).

Coût réel : de 50 à 450 millions chacun ?



DR/ALPACA/ANDIA.FR

Dix stades de football

» **LANCEMENT DU PROJET** : en 2010, lors de l'attribution de l'Euro 2016 à la France.

» **ARGUMENTS POUR** : rénover ou construire dix stades modernes en France (Lens, Lille, Lyon, Nice, Marseille, Paris, Saint-Denis, Saint-Étienne, Bordeaux, Toulouse) pour accueillir cette compétition.

» **ARGUMENTS CONTRE** : selon un rapport de la Cour des comptes du 7 janvier 2013, les sommes publiques allouées à la construction des stades ont été prélevées en partie dans les fonds du Centre national du développement du sport, censé soutenir le sport amateur. De plus, leur construction entraîne souvent une hausse des impôts locaux.

» **COÛT PRÉVISIONNEL** : de 50 millions d'euros (au minimum) pour les rénovations à 450 millions (pour les plus chers).

» **COÛT RÉEL** : chaque projet, souvent en partenariat public-privé (Vinci, Eiffage...) a nécessité d'importantes rallonges budgétaires, comme celui de Lyon (14 millions d'euros rien que pour sa partie sportive, sans compter les infrastructures de transport évaluées à 50 millions).

» **MISE EN SERVICE** : en dehors de celui de Lille – inauguré en septembre 2012 et pour lequel une enquête judiciaire a été ouverte sur les conditions d'attribution – tous les autres chantiers ont pris beaucoup de retard, en raison à la fois de surcoût et d'obstacles juridiques.

dire que cela coûterait aussi cher d'arrêter et qu'il vaut mieux donc aller jusqu'au bout ! Et puis il y a le cas où le coup n'est pas encore complètement parti (Notre-Dame-des-Landes ou le TGV Lyon-Turin), où on organise la sous-estimation des... coûts. Avec l'aide de cabinets d'études qui, un peu comme les agences de notation, sont payés par ceux qu'ils conseillent et non par des organismes indépendants et pluralistes.

Pourquoi ces grands projets continuent-ils à fasciner autant les élus politiques ?

J.G. La plupart des élus restent englués dans la religion de la croissance matérielle dont ces grands projets sont la marque. Tous ces élus veulent avoir leur grand aéroport, leur grand stade (comme celui de Lille, juste à côté de chez moi), leur grand port, leur liaison à grande vitesse. Au fond, l'érection, si je puis dire, de grandes choses visibles – comme dans le passé les pyramides égyptiennes ou les statues de l'île de Pâques – apparaît pour le grand chef économique et politique comme le symbole de son inscription dans l'Histoire. Une sorte de quête d'éternité et d'immortalité. Alors que de très grandes politiques sociales et environnementales – qu'il faut distinguer des grands travaux – ne leur semblent pas aussi marquantes.

De plus, à travers les partenariats public-privé qui sont la marque de fabrique de tous ces grands projets inutiles, on assiste à des liaisons de plus en



À LIRE

Deux livres de Jean Gadrey :

Les Nouveaux Indicateurs de richesse (La Découverte, 2004) et *Adieu la croissance, bien vivre dans un monde solidaire* (Alternatives économiques/ Les Petits Matins, 2012).





**Coût réel :
8,5 milliards ?**

plus dangereuses entre les élus politiques et les entreprises de construction et de travaux publics. Les lobbys patronaux ont d'ailleurs été extrêmement actifs auprès de la Commission européenne à Bruxelles, dans les années 1990, pour promouvoir ce type de grandes infrastructures de transports, considérés comme une condition de la croissance. Et aujourd'hui, cela aboutit à la privatisation des aéroports, comme le Portugal vient de le faire en confiant les siens à Vinci.

Vous qui avez travaillé sur les nouveaux indicateurs de richesse, pourquoi continue-t-on à parler uniquement en termes de taux de croissance et de produit intérieur brut (PIB) ?

J.G. Ce basculement vers ces nouveaux indicateurs ne se produira pas tant que le système politico-médiatique n'aura pas admis que le progrès, ce n'est pas uniquement produire et consommer toujours plus. Pourtant, ils existent : l'empreinte écologique de nombreuses ONG, l'indicateur de développement humain de l'Onu, l'indice de bien-être de l'OCDE, certaines statistiques améliorées d'Eurostat...

Il est pourtant plus que temps de changer de schéma de pensée, car dans le cadre de cette crise de civilisation, deux mythes vont bientôt s'effondrer. D'abord, celui de la croissance infinie dans un monde fini. Ainsi, en Europe, il est plus que probable que nous ne connaissons plus jamais des taux de croissance supérieurs à 2 % par an. François Hollande, par exemple, n'a pas une position tellement différente de celle de Nicolas Sarkozy quand il affirme qu'« il faut aller

L'EPR de Flamanville

» LANCEMENT DU PROJET : 2005-2007.

» ARGUMENTS POUR : lancer le nucléaire de la troisième génération et en faire la vitrine du savoir-faire technologique français.

» ARGUMENTS CONTRE : le projet est contradictoire avec la volonté de sortir du « tout nucléaire » et d'engager la transition énergétique.

» COÛT PRÉVISIONNEL : 3,3 milliards d'euros (partenariat EDF/Areva/Bouygues).

» COÛT RÉEL : 8,5 milliards d'euros, en raison à la fois de nombreux incidents sur le chantier et d'un durcissement des règles de sécurité après l'accident de la centrale de Fukushima.

» MISE EN SERVICE : en 2016 ? (quatre ans de plus que la date initialement prévue).

chercher la croissance ». Certes, il n'ajoute pas comme son prédécesseur « avec les dents », mais il reste dans le même leitmotiv. L'autre mythe, qui est très présent à Notre-Dame-des-Landes, c'est celui de la mobilité mondiale à grande vitesse pour un nombre croissant d'individus, allant de plus en plus loin et de plus en plus vite, à des coûts de plus en plus bas. Le « low cost », le « high speed » et le « long distance » : le mythe prométhéen de l'abolition des frontières du temps et de l'espace sans aucune considération sociale et écologique, parce que tout cela a des coûts cachés gigantesques, comme le réchauffement climatique.

Mais la fin de la croissance est d'abord vécue comme une catastrophe pour l'emploi. Par exemple, la récession est un mot qui fait de plus en plus peur...

J.G. Moi aussi, en tant qu'économiste, le mot me fait peur. Une récession dans un contexte où l'ensemble du système productif continue à rechercher des gains de productivité à l'ancienne, sur le modèle des Trente Glorieuses, ne peut conduire qu'à des catastrophes sociales et à la hausse du chômage. Il faut donc en finir avec ce productivisme effréné et mettre le cap, au contraire, sur une croissance qualitative et non plus quantitative. De nombreux exemples existent où on peut créer de l'emploi durable et écologique. Le développement de l'agriculture biologique, la rénovation thermique des logements anciens, la construction de logements sociaux à haute performance environnementale, la priorité aux énergies renouvelables, les services aux personnes, notamment âgées, sont autant de secteurs avec des gisements d'emplois par centaines de milliers et qui peuvent tous améliorer la qualité de la vie. C'est une autre logique, décentralisée et locale, que celle des grands projets inutiles.

« UN MYTHE VA BIENTÔT S'EFFONDRE : CELUI DE LA CROISSANCE INFINIE DANS UN MONDE FINI »

Plutôt que le « *big is beautiful* », il faudrait donc promouvoir le « *small is beautiful* ». Autrement dit, de multiples petits projets au lieu de grands travaux.

J.G. Oui et non. Pour que ces milliers de petits projets utiles voient le jour dans les territoires, il faut aussi qu'il y ait une grande politique au niveau de l'État. Sinon, cela ne se verra pas. Je me souviens ainsi d'une intervention que j'avais faite, il y a une dizaine d'années, au conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, où tout le monde se félicitait de l'implantation de l'usine Toyota, à Valenciennes, avec 4000 emplois. Certes, ce n'est pas négligeable, mais en 20 ans, l'économie sociale et solidaire a, elle, créé dans cette même région 40000 emplois, soit dix fois plus.

Par exemple, on ne développera pas des ceintures de maraîchage ou d'agriculture biologique, permettant de fournir les villes en alimentation saine et de proximité, sans une grande politique de récupération du foncier périurbain. Même chose pour les énergies renouvelables, qui ont besoin à la fois d'une fiscalité nationale incitative et de petites structures adaptées aux réalités du territoire. Tout cela, on pourrait le faire avantageusement dans le Grand Ouest à la place de cet aéroport inutile.  INTERVIEW OLIVIER NOUAILLAS