

## Texte de la vidéo « Preamble »

### Qu'est ce que l'intérêt général?

- Jean-Pierre Baillé (maire et conseiller général) : « la motivation principale des élus, c'est l'intérêt général. Très difficile d'apprécier l'IG parce que, je vous le disais à propos de la LGV, il est parfois confronté à d'autres notions, d'autres niveaux d'intérêt général et il est toujours, presque toujours confronté à l'intérêt privé. »
- Claude Gressier (haut fonctionnaire du ministère des transports) : « C'est une question vieille comme l'intérêt général que vous posez. Moi je rappellerai la déclaration des droits de l'homme « la loi est l'expression de la volonté générale » et donc dans ce pays la France dans lequel il y a toujours eu une puissance assez forte de l'Etat, l'Etat a toujours ou pendant très longtemps l'état, le parlement, été reconnu comme le porteur de l'intérêt général. Alors évidemment cet intérêt général il fallait le démontrer ce n'était pas la somme des intérêt particuliers, il fallait tenir compte des intérêt particuliers mais c'était un intérêt supérieur.»
- Jean-Luc Melenchon (député européen) : « Il n'y a pas de décision humaine évidente, par conséquent si perfectionnée que soient les institutions dont on disposera, demain ou après demain, parce que nous sommes pour les changer, il n'y aura jamais de situation où il n'y a pas de problème, où l'évidence s'impose. C'est pourquoi la référence à l'intérêt général, c'est déjà un grand progrès, de se référer à l'IG. C'est nouveau, mais pourquoi ? Par opposition à la simple affirmation des intérêts particuliers, privés. Il y a une logique à dire l'intérêt particulier de tel ou tel, il y a des sociétés où on veut ça très bien, ou même le concept d'intérêt général n'est pas admis»

### La planification des grands projet d'aménagement

#### Les schémas directeurs

- Claude Gressier : «Il faut vraiment se replacer dans l'histoire, en ce qui concerne les réseaux. Le réseau de chemin de fer c'est tout de même la sncf à l'époque qui véritablement réfléchissait à long terme, proposait des réseaux, bien sûr l'Etat était là, discutait. Mais la proposition d'origine était faite par l'entreprise sncf. Et je veux cite un exemple qui est en 1991, il y a eu un schéma directeur, les futures lignes à grande vitesse,(...) Il y a eu ce schéma directeur qui résultait de travaux de la sncf bien entendu mais avec des discussions très approfondies que nous avons eu ici au ministère(...). Pour les réseaux autoroutiers, c'est bien avant, mais là il y a eu des travaux essentiellement de l'administration, la direction des routes, avec des consultants diverses et variées. Mais il n'y avait pas de société d'autoroutes. Tout ça a été une création, je dirais, peu à peu, avec le service d'étude technique des routes et autoroutes, avec les ministres, qui demandaient d'y voir clair, d'avoir des schémas, notamment Albin Chalandon qui comme vous le savez a lancé la politique autoroutière. Il y avait des autoroutes avant lui mais il a donné un coup d'accélérateur formidable. Et il voulait bien entendu avoir une vision de moyen-long terme. (...) C'était l'époque du plan, c'était la grande époque de la DATAR. (...) Si vous prenez les réseaux de transport en 1960 et si vous les prenez aujourd'hui cela n'a rien à voir, ni en matière autoroutière (il existait un petit bout d'autoroute au sud

de Paris (...), ni en matière d'aéroport (1960 est l'année de l'inauguration par le général De Gaulle de l'aérogare Sud d'Orly. Les parisiens y venaient en famille le dimanche et le samedi voir les avions décoller). On était dans une époque de construction, de dynamisation, d'industrialisation, de construction du réseau de transport pour mettre la France en mouvement sur le plan économique. (...)

### **Le rapport Mobilité 21**

Claude Gressier : On y est plus parce que le monde a beaucoup changé, les réseaux de transports, en ce qui concerne le réseau autoroutier est tout de même très largement fait aujourd'hui. Il y a peut être des petits bouts à faire ici ou là, on peut discuter, mais l'essentiel a quand même été fait. Quand au réseau ferroviaire, au réseau de ligne à grande vitesse, avec les lignes qui sont actuellement en cours je pense qu'on est arrivé – comme l'a dit très justement la commission mobilité 21- a un point qui est satisfaisant, il faut maintenant avoir d'autres priorités : régénération du réseau existant (ferroviaire), meilleure exploitation, résorption des points de saturation à Lyon, à Paris, etc, avant d'imaginer de construire autre chose. »

### **Le rôle des élus**

#### **Les députés**

· Isabelle Attard (député) : « On peut donner notre avis, sans doute notre expression, lorsque nous sommes à l'assemblée ou à l'extérieur, dans notre circonscription, lorsqu'on parle ou notre parole a du poids. On est écouté et ça peut peut-être faire remuer les consciences. Mais en aucun cas on va pouvoir aller contre une décision, ce n'est pas nous les financeurs. On peut en discuter, alors voir le ministre, demander un rendez vous et dire franchement, là, c'est pas possible. »

· Alain Vidalies (député) : « Si on prend l'A65 tous les départements concernés ont du voter pendant des années des vœux, alors un vœux c'est quoi ? C'est l'expression concrète de la volonté, c'est pas notre pouvoir, mais on fait un vœu et on l'envoie au gouvernement en disant, puisque c'est vous qui devez prendre les décisions sur les liaisons autoroutières nous vous demandons de mettre en priorité, de faire un arbitrage au fond pour cette liaison. »

· Noël Mamère (député) : « J'étais à Langon, j'étais à Hendaye, ... le député c'est un représentant du peuple, ... si j'ai assisté à toutes ces manifestations c'est que j'estime en conscience que les droits du peuple et la volonté du peuple sont méprisés dans cette affaire, »

#### **Les élus locaux**

· Jean-Pierre Baillet : « L'Etat a décidé de faire passer une LGV, c'est la responsabilité de l'Etat alors moi j'ai l'habitude de dire qu'on vit dans une République donc les décisions qui sont prises sont prises par des gens qui ont de niveaux de responsabilité et des niveaux d'intérêt général et ces niveaux d'intérêt sont parfois contradictoires, peuvent parfois ne pas être concomitants, je veux dire par là que l'intérêt européen d'une LGV peut très bien se heurter avec l'intérêt local en matière d'environnement, en matière de culture, en matière d'équipement. Alors bien sûr moi je suis au niveau inférieur, je suis celui sur qui retombe cette cascade de décision. C'est pas moi qui ait décidé de faire passer la LGV là. Ceux qui ont décidé de faire passer la LGV là, nous sommes dans un régime démocratique, ce n'est pas un coup d'Etat. Il y a des gens qui ont voté pour eux sur des programmes. Ils font ce pour quoi ils ont été élus. (...)

Moi, en tant qu'élus local, responsable de la collectivité locale, en l'occurrence une communauté de commune, je considère que la LGV elle va se faire. Je n'ai pas à être ni pour ni contre, j'ai simplement à me dire « mon pouvoir à moi quel est-il ? » il est de regarder dans quelle condition et comment je peux faire pour limiter au maximum les inconvénients de cette infrastructure d'une part et d'autre part de voir si je peux optimiser le passage de cette infrastructure, si je peux en récupérer quelques bénéfices pour le territoire, soit en terme économique et surtout en terme social, aussi en terme social car si il y a du développement économique, il y aura des conséquences, et en minimiser les effets négatifs, les effets désastreux sur un certain nombre de mes concitoyens. »

· Alain Iriart ( Maire et conseiller général) : « Nous restons déterminés, vigilant sur le dossier, c'est notre rôle d'élus. Nous ne sommes pas seulement pour inaugurer les nouvelles places nous sommes là pour

prendre nos responsabilités sur des dossiers difficiles. C'est un dossier extrêmement complexe quand on regarde l'organisation des transports collectifs au niveau de l'Europe. Il n'empêche que si les députés s'intéressent à ces questions là les élus locaux que nous sommes s'y intéressent aussi pour notre territoire et pour les citoyens que nous représentons ».

Comment les élus construisent leur opinion ?

· Alain Iriart : « Ce que nous demandons aux élus qui pour l'instant ne partagent pas notre position c'est de s'impliquer comme nous l'avons fait sur le dossier. Aujourd'hui tous les rapports, qu'ils soient nationaux, internationaux ou européens vont dans le même sens. »

· Isabelle Attard « Un élu s'il veut se faire une idée logique, doit lire le plus d'études possibles. Il a des collaborateurs pour ça. Parceque on peut pas tout faire, donc on a besoin d'avoir les informations recueillies par les assistants, et écouter le plus de monde possible avec des avis les plus différents possibles. Une fois que ce travail est fait on est à même de voter des lois dans l'IG ».

· Geneviève Darrieussecq (Maire de Mont de Marsan, Conseillère régionale): « Écoutez bon, l'intérêt général pour moi c'est la somme des intérêts particuliers, c'est ça l'intérêt général . Alors comment on peut se forger, je crois que quand on vit dans un territoire, je dois dire que tous ces projets ont été portés bien avant que je sois élu y compris bien avant que je sois dans ce milieu politique, mais quand on vit dans un territoire je crois qu'on voit quels sont les inconvénients de vivre dans un territoire, il y a des avantages aussi, mais il y a des inconvénients dans l'exercice de votre travail, au quotidien, dans votre vie quotidienne, vous voyez quels sont ces inconvénients et vous avez envie que les choses bougent. Et je crois que les élus, il y a divers niveaux selon les élus, par exemple un élu régional doit avoir une vision stratégique régionale, il doit avoir une vision de tous son territoire. La vision régionale de ces infrastructures c'est très simple, l'autoroute c'est de mailler le territoire aquitain, la LGV c'est tout a fait un autre enjeu, c'est une ligne qui va être internationale, nationale et régionale, donc quelque chose qui va apporter globalement à l'ensemble du territoire. »

· Alain Vidalies : « C'est une idée, j'ai envie de dire, quasiment naturelle. Si vous vous intéressez pas au développement de votre territoire, c'est pas la peine d'être élu. Et même si vous êtes pas élu, je crois d'ailleurs que c'est une idée très largement partagée, quelques soient les opinions politiques des gens. On est sous le sceau de l'évidence. Nous étions tellement isolé. Dans la fonction d'un élu vous avez à essayer de développer votre territoire... Mais rencontrer en permanence des gens en leur disant mais regardez, pourquoi vous ne vous installez pas là ? « Mais attendez, comment je fais pour venir chez vous ? », c'est quand même la première des questions. « Comment on fait pour venir chez vous ? » Pour qu'on ne vous pose plus cette question vous dites bon et bien il faut que je change les choses. Et moi je suis aussi, j'ai presque envie de dire, un usager, je me rendais compte en permanence. Quand vous êtes député des Landes ce qui est mon cas depuis 19 ans, que vous devez aller toutes les semaines à Bordeaux. Et ben voilà. Ça l'expérience je la fait tout le temps. S'il faut prendre un avion il y a au minimum une heure, une heure et demi de route à faire. Aller prendre l'avion à Pau par la route, vous savez personne pouvait maîtriser le temps de parcours. Si vous prenez les camions vous arrivez quand vous pouvez. Si vous voulez partir de Mont-de-marsan jusqu'à Paris aujourd'hui, c'est un peu mieux, déjà mais c'est enfin, pas une aventure mais pas loin. »

### **Le mouvement contre les grands projets inutiles et imposés**

Martine Bouché (Association CADE) : « Au niveau du CADE s'était fin 2009, on s'était rendu compte qu'il y avait d'autres luttes ailleurs qui ressemblaient à la notre et on avait pris contact avec un certain nombre de personnes, et très vite, mais quand je dis très vite, c'est en 4-5 semaines, on est arrivé à écrire un texte fédérateur dans lequel chacun se reconnaissait. Et c'était très fort. On l'a appelé la charte d'Hendaye puisqu'on la signée à Hendaye à l'occasion d'une manifestation contre la LGV et qui en fait déjà disait que tous les projets qu'on nous présentait étaient faussés. Soit des prévisions surestimées, mais de beaucoup. Soit

des coûts sous-estimés et l'autre point sur lequel on se retrouvait tous, c'est la difficulté des citoyens à prendre part au débat public et à se faire entendre. Voilà donc on avait signé ce texte qui tenait sur une page et ça avait lancé des relations très étroites avec d'autres mouvements. Il y avait eu les No-TAV, notamment, du Lyon-Turin. Plus tard il y a eu Notre Dame des Landes, comme ça beaucoup de mouvements qui étaient très forts et malgré tout qu'on ne connaissait pas. On en entendait un petit peu parler, mais on ne savait pas, on avait nous même pas réalisé à quel point les pbs qu'ils avaient pour se faire entendre, les dénonciations qu'ils avaient vis-à-vis de leur projet, à quel point c'était similaire de ce que nous on vivait. On avait cru être un cas unique au Pays Basque, on croyait qu'il n'y avait qu'ici que RFF (Réseau Ferré de France) nous racontait des salades, que les politiques nous méprisaient (les pro-LGV je parle). Et en fait on s'est aperçu que c'était partout pareil quoi. Alors avec ces gens là, on s'est retrouvé plusieurs fois à des forums. On s'est retrouvé à Notre Dame des Landes qui est un haut lieu symbolique pour nous de grand projet inutile et on a pu comme ça renforcer nos liens et petit à petit on arrive à faire des choses communes qui sont de plus en plus efficaces je pense. »