

Les grands projets inutiles et nuisibles des années 2000

Luca Mercalli

Avec « Grand Projet » on tend à identifier un projet de construction / ingénierie pléthorique en taille par rapport à l'« échelle humaine ».

Depuis les temps anciens, on peut distinguer « grands projets » utiles et inutiles. La légendaire Tour de Babel était inutile et même néfaste, elle qui visait à atteindre le ciel et qui provoqua la colère de Dieu et la confusion des langues humaines. Les aqueducs romains ont été utiles, comme le Pont du Gard, mais inutiles ont été les pyramides d'Égypte et les arcs de triomphe impériaux, que nous admirons aujourd'hui au moins en terme de valeur esthétique.

Mais qu'est-ce que j'entends par « utile » et « inutiles » ?

A l'intérieur de tout produit manufacturé il y a des matières premières et de l'énergie: la pierre doit être extraite et coupée, l'argile des briques doit être cuite en abattant des arbres ou en brûlant du pétrole, le travail doit être fait par des hommes, des animaux et des machines. Certaines œuvres « rendent » des ressources qui ont été dépensées pour les réaliser en améliorant grandement la qualité de vie de la société, comme un aqueduc, un système d'égout, un réseau de communication. D'autres, une cathédrale, un palais, n'ont qu'une valeur symbolique qui, cependant, ont la fonction de représenter le sublime, le divin, l'au-delà, la puissance et le progrès. En ce sens je ne vais pas donner un démerite à l'inutile, parce que même les valeurs esthétiques et spirituelles sont nécessaires à l'homme, mais bien sûr la Tour Eiffel ne sert à rien et les 7300 tonnes de fer avec laquelle elle a été construite en 1889 pourraient améliorer peut-être la vie des Parisiens de façon plus concrète, par contre le Canal Cavour a été très utile pour nourrir des millions de personnes.

Jusqu'avant la révolution industrielle l'énergie – c'est-à-dire le travail – était largement fournie par l'esclavage, ou par un fardeau fiscal exorbitant de citoyens, ce qui a permis de faire autant d'utile que d'inutile, sans débat public. Voici la modernité, avec du pétrole à prix d'aubaine, les machines qui remplacent le travail humain et la technologie qui permet des choix audacieux.

L'Italie d'après la guerre était un chantier de grands projets, l'Autoroute du Soleil, des barrages, des réseaux d'électricité et de téléphone: ils sont utiles car ils permettent d'élever rapidement la qualité de la vie de millions de personnes, ont un avantage coût économique et un coût environnemental acceptable. Ils sont souhaités et invoqués par chaque communauté, ils sont des projets politiques, et le peu d'opposition locale est balayée par une grande foi dans le progrès.

La catastrophe du barrage de Vajont marque cependant une rupture avec le passé: les aspects économiques et l'autocélébration de l'œuvre par elle-même, le gain pour un cercle restreint de personnes, l'emportent largement sur l'intérêt collectif, et malgré les signes annonciateurs de l'effondrement, le politique n'a pas le courage de briser une séquence d'erreurs qui mèneront à deux mille morts en 1963.

Pendant ce temps, le niveau de vie augmente, et la grande œuvre salvatrice devient de moins en moins utile et nécessaire: dans les années quatre-vingt on peut dire que en Italie tous jouissent d'une bonne santé, l'entretien des infrastructures existantes devient plus important que la construction de nouvelles. Les années 90 marquent un revirement : le grand projet utile n'est plus une réponse à un problème partagé par une communauté locale ou nationale, et le grand projet inutile n'incarne plus la beauté sublime, encore comparable à un bien commun, mais il devient un monstre qui vit sa propre vie, il devient une occasion banale de réaliser un profit.

Les entreprises qui réalisent les grands projets sont devenues des prédateurs à plusieurs tentacules des ressources du monde, qui pour survivre doivent avaler les rivières d'argent en rendant du béton coulé, il n'est plus important pour quoi ou pour qui, il est important que le bulldozer avance et que la bétonnière tourne. Nous

sommes entrés dans l'ère du grand projet nuisible. Tout ça est possible par la combinaison des possibilités technologiques et des astuces financières, fausse monnaie, créée sur le papier avec tous les prêts qui seront les fardeaux des générations futures.

La plupart des grands projets des années 2000 sont promus à l'aide de la longue vague de la rhétorique du progrès et de la modernité, ce qui ne leur donne que des valeurs positives, et s'il y a des dommages à l'environnement à supporter, patience, il faut les mettre en comparaison avec les promesses alléchantes d'un avenir riant. L'argent est fourni par les contribuables de manière cachée, sans qu'il y ait une indication claire de combien est lourd le gigantisme infrastructurel sur les finances publiques. Et ainsi les dommages deviennent irréversibles : endettement public, la cimentification des sols, la fragmentation des biotopes, la contamination de l'air, de l'eau et des sols, le gaspillage d'énergie et des matières premières précieuses, la production des déchets, la destruction du paysage.

En ce sens, nous assistons à une sorte d'inversion du sublime: grand n'est plus synonyme d'admirable, mais la banalité du ciment et des techniques de construction afin de maximiser les profits produisent aujourd'hui des excroissances dépourvues de valeurs esthétiques, où personne n'a tenté d'affiner les formes, d'expérimenter des solutions qui, à une seule prétendue «utilité», adjoindraient au moins une vue agréable.

Le grand projet nuisible et non requis se transforme en un puits sans fond qui absorbe des ressources, ne résout pas les problèmes et produit de nouveaux dégâts et critiques dans un monde surpeuplé, où les espaces sont réduits.

Voilà que Matteo Melchiorre, un jeune historien vénitien, saisit ce moment de changement mémorable dans l'interprétation désormais décoctée du progrès cimentaire dans son dernier ouvrage littéraire et d'essai: « La bande de l'autoroute Fenadora-Anzu (*avec délires subversifs*) ».

L'autoroute fait partie du complexe de nouvelles routes dans les contreforts de Belluno qui sont proposées par des politiciens gourmands, un peu sans imagination, donnant au nouveau viaduc, à la nouvelle galerie, le pouvoir de transporter l'oxygène à l'économie locale, de soulever la fortune d'un déclin structurel.

Mais un petit groupe de gens honnêtes n'est pas d'accord, brise l'enchantement et ouvre nos yeux à la dévastation des territoires et des esprits introduit par le chantier sans fin. Il essaie de se battre de manière gauche et maladroite, mais à la fin il est trop tard, le processus est irréversible, « l'autoroute est équipée d'une force supérieure par rapport à ce qui l'entoure. Elle exprime un surplus d'énergie qui se réalise dans la facilité avec laquelle elle bat en brèche et grimpe sur chaque obstacle, selon son plan rectiligne. »

La sensibilisation est commencée trop tard, les esprits de la contestation sont trop peu nombreux, hésitants, inexpérimentés : « Paroles, nous sommes piégés dans les mots. De ceux dont on ne sort pas. Les faits, en attendant, il se peut qu'ils prennent la fuite. »

Pour Fenadora-Anzu les faits se sont échappés, et les prés verdoyants de Feltre il n'y en a plus.

Dans le Val di Susa, avec 70 000 citoyens contre les effets nocifs de la ligne à grande vitesse Turin-Lyon, il y a encore quelque espoir de reconnaissance des torts.