

Politique

Un projet pour la FFO

par Foletro et Opabinia

Forte de ses nombreux licenciés, la Fédération Française d'Othello (FFO) est reconnue et enviée par bon nombre d'associations. En effet, l'impact médiatique suscité par nos activités auprès d'un public de plus en plus jeune est tout simplement fabuleux. Parallèlement, grâce à une gestion rigoureuse, son budget est devenu colossal. Il est temps de mettre ces moyens et cette notoriété au service de nouvelles perspectives. Mais attention, les orientations financières doivent être mûrement réfléchies afin de satisfaire la majorité des adhérents. Pour franchir un cap, il nous a semblé évident qu'il fallait engager une coopération étroite avec nos voisins belges. En effet, leur fédération a connu un développement similaire à la nôtre. De plus, les échanges franco-belges liés à l'univers de ce jeu se sont multipliés, tant dans les tournois que les stages d'été, barbecues, trajets communs en voiture, hébergement et ravitaillement.

Un budget colossal au service d'un grand dessein

Aujourd'hui, la thésaurisation n'est plus d'actualité : il est temps d'inscrire enfin une partie non négligeable de notre budget dans un projet ambitieux qui permettrait de pérenniser le développement de ces relations.

Il s'agirait de creuser un tunnel reliant la France et la Belgique. La tâche est ardue mais pas insurmontable. En effet, nous pourrions nous appuyer sur l'expérience acquise lors de la construction du tunnel sous la Manche. On pourrait d'ailleurs envisager un partenariat avec la société Eurotunnel qui, en devenant opérateur du nouveau tunnel, aurait l'opportunité de sortir de l'impasse boursière. Il s'agirait même, à moyen terme, d'assurer l'interconnexion des deux tunnels au travers d'un dispositif construit sur le modèle des *hub* qui, dans les aéroports internationaux, synchronisent les correspondances entre lignes aériennes. À l'horizon 2020, ce *hub* souterrain aurait vocation à orienter les flux entre tous les tunnels d'Europe.

Un projet moins coûteux que le tunnel sous la Manche

La difficulté serait moins grande que pour le tunnel sous la Manche car aucune mer ne sépare les deux pays. On ne serait donc pas contraint de le creuser sur 30 km. Nous pourrions par exemple nous contenter modestement d'une longueur de 25 à 27 km. Les faibles risques d'infiltration constitueraient une autre source d'économie.

Ce type de projet suscite toujours une massive et évidente adhésion du public. Mais dans le même temps, tout le monde s'accordant à critiquer la pensée unique, des interrogations s'expriment. On se trouve alors confronté à de véritables poches de résistance. Celles-ci devraient rapidement disparaître à l'exposé du principal avantage d'un tel ouvrage. En effet, la distance parcourue sera nettement raccourcie : la Terre étant ronde, le tunnel diminuera les distances en allant en ligne droite, quand la route et le train suivent une

courbe. Ce gain kilométrique se traduira à court terme par de substantielles baisses des coûts de transport et d'émissions de CO₂, ce qui contribuera à stabiliser l'effet de serre.

Vers un essor des relations franco-belges

Ce projet sera aussi au service de l'Othello. En effet, les nombreux tournois internationaux organisés de part et d'autre de la frontière seront plus accessibles. Pour une somme modique, un joueur français ou belge pourrait emprunter ce tunnel et se retrouver à proximité relative du lieu du tournoi.

Relié au réseau ferroviaire et autoroutier, il compléterait à la perfection les possibilités de transport entre ces deux pays frères. De plus, en le creusant juste sous l'autoroute actuelle, on faciliterait l'évacuation des blessés en cas d'accident. Une façon de faire taire certains détracteurs qui estiment que cette autoroute n'aurait plus aucune utilité, ainsi que les associations ayant stigmatisé la sécurité déficiente de certains tunnels comme celui du Mont Blanc. D'autre part, les entrées se situeront un peu à l'écart des villes, de sorte que les riverains ne souffriront d'aucune nuisance sonore (quitte à « enfouir également les entrées du tunnel pour garantir une isolation phonique à cent pour cent », comme le suggère le rapport du premier expert dépêché sur place pour étudier les propositions des villes candidates).

Quelques provocateurs vite marginalisés

D'autres opposants ont émis des doutes quant à l'utilité même d'un tel tunnel, certains allant jusqu'à affirmer qu'il suffit de prendre sa voiture ou d'emprunter le train pour aller d'un pays à l'autre. Nous pourrions ne pas répondre à des arguments aussi légers qui relèvent à l'évidence de la provocation. Mais dans un souci d'apaisement, nous tenons à rassurer le public. En effet, loin de rendre obsolète ces moyens de transport traditionnels, le tunnel sera conçu pour les accueillir.

Des objectifs nobles

Au-delà de l'intérêt pratique, ce projet poursuit également des objectifs d'une grande noblesse. Pour tout humaniste fier des pacifiques relations franco-belges, la nécessité de relier nos deux pays par un tunnel s'impose dans le cadre du développement européen et donc, plus largement, pour le maintien d'une paix durable sur le continent. Grâce à ce projet, les joueurs d'Othello seraient à la base d'une construction utile. L'ouvrage deviendra vite un exemple lumineux pour le monde. Allons plus loin : y renoncer mènerait probablement au chaos.

Un manque de volonté politique

Une seule ombre au tableau : nous dénonçons aujourd'hui un manque de volonté politique des dirigeants de la FFO. Le projet n'a même pas été inscrit à l'ordre du jour de la dernière assemblée générale ! Nous souhaitons susciter un sursaut grâce à un lobbying agressif. C'est pourquoi nous avons choisi ce média pour nous exprimer.