

Espaces et sociétés : revue  
critique internationale de  
l'aménagement, de  
l'architecture et de  
l'urbanisation / dir. [...]

Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation / dir. publ. Serge Jonas. 1970.

**1/** Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

**2/** Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

**3/** Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

**4/** Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

**5/** Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

**6/** L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

**7/** Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisationcommerciale@bnf.fr](mailto:reutilisationcommerciale@bnf.fr).

## Oppositions locales et dynamique d'environnementalisation

*Marc MORMONT et Anne BERTRAND*

**S**ouvent conflictuels, certains problèmes d'environnement suscitent des protestations locales et une demande de participation des citoyens à la décision. Pourtant, la consultation des riverains, désormais organisée par différentes procédures (étude d'impact, enquête publique), ne réduit pas toujours les conflits. L'appel à la consultation des parties concernées émerge aussi à propos de choix technologiques, comme dans les autorisations de mise en marché : on parle alors de démocratie technique (Callon, 1998). Le terme *gouvernance*, issu du monde des affaires où il signifie la prise en compte des travailleurs, des cadres, des consommateurs et non des seuls actionnaires dans la gestion des entreprises, est depuis peu utilisé pour évoquer de nouvelles procédures de prise de décision qui prendraient en compte la diversité des acteurs et des enjeux. Une double argumentation est toujours présente : il s'agit de prendre des décisions plus efficaces, mieux adaptées et mieux fondées en fonction des "vrais" enjeux de l'environnement, mais il s'agit aussi de prendre des décisions dont la légitimité soit mieux assurée, auxquelles les citoyens puissent adhérer. C'est

peut-être la séparation même de ces deux questions qui est en cause et qui réclame un effort pour repenser les relations entre savoir et normes, entre connaissance et politique.

Nous abandonnons ici la perspective qui voit l'environnement comme un objet ou une série d'objets (eau, nature, bruit, etc.) relevant d'une ou de plusieurs politiques publiques. Nous faisons l'hypothèse qu'il s'agit plutôt d'une dynamique – au sens où la modernisation a pu constituer une dynamique – que nous analyserons comme processus de construction / déconstruction des objets mêmes auxquels elle s'applique. Visible dans des champs très différents, cette dynamique comporte notamment un déplacement continu des acteurs d'un champ à un autre, d'un niveau local à un niveau national, et pose des problèmes d'identification des unités de gestion pertinentes.

### **Construction : un modèle réduit**

Un exemple de construction d'un objet d'environnement nous servira de modèle. Il s'agit du site – somme toute restreint : quelques dizaines d'hectares – d'une vallée touristique assez pittoresque, emblématique d'une petite région rurale ardennaise. Le site est constitué d'un village, d'une colline boisée, et de prairies qui s'étendent de la colline vers la rivière. Celle-ci les encercle, formant une boucle typique. Dans cette région, et en particulier sur ce site, l'agriculture est devenue marginale : ne subsistent que deux fermes au village. La déprise agricole a entraîné le boisement en résineux de certaines prairies riveraines, au grand dam des naturalistes et des amoureux du paysage. Naguère, ce site a fait l'objet d'un classement à la suite d'un long conflit avec des campings installés illégalement et qui ont finalement été évacués. Le classement interdit certaines actions, il ne permet pas d'agir positivement et notamment de faire disparaître ces bois jugés inesthétiques. Le site est donc figé, ce qui ne satisfait complètement aucun des protagonistes.

Des ressources diverses, offertes par des programmes européens et régionaux combinés (développement rural, aides agri-environnementales) vont être mobilisées pour entamer une réorganisation foncière et un réaménagement du site à travers une opération de remembrement rural. Remembrer permettra de reprendre ces bois en les échangeant avec d'autres bois communaux ailleurs, de les reconverter en prairies permanentes pour les louer à des agriculteurs en les assortissant de contraintes et de primes agri-environnementales. La loi sur le remembrement permet de compléter cette restructuration foncière par divers aménagements écologiques et touristiques. Voilà qui devrait satisfaire plusieurs des acteurs concernés, à commencer par un des agriculteurs qui souhaite développer du tourisme à la ferme.

Qu'est-ce qui constitue ce site ? On dispose de deux interprétations possibles. D'un côté on peut, avec B. Barraqué (dans ce numéro), insister sur une dimension "commune" et locale en montrant les complémentarités et les synergies qui peuvent exister entre les usages multiples de ce site. Les aménagements écologiques peuvent constituer un attrait touristique ; ils sont même compatibles avec une pratique raisonnée de la pêche, laquelle bénéficiera d'un usage agricole peu intensif des berges. L'agriculteur trouvera dans tout cela de quoi promouvoir un tourisme vert et le village gardera sa quiétude, d'autant plus qu'on aura soigneusement aménagé des aires de stationnement pour les touristes en dehors du village. On peut donc imaginer ce site comme résultant d'un consensus, bien que certains acteurs soient soupçonnés de vouloir développer d'autres activités (parcours de 4X4) jugées incompatibles. S'il s'agit donc d'un bien commun, c'est qu'il peut constituer un bien collectif résultant des activités complémentaires des différents usagers et exploitants (c'est la dimension économique) et qu'a été constituée une *référence* commune à partir de laquelle vont s'orienter les actions : les pratiques des pêcheurs, des agriculteurs, voire des touristes qui seront guidés par une signalisation adéquate, vont s'ajuster les unes aux autres. Mais cette harmonisation des intérêts en présence se fait moins par une vision partagée du site, de sa vocation, qu'à travers des négociations très techniques qui vont par exemple en un endroit précis permettre d'aménager en même temps un bras mort de la rivière en frayère favorable aux pêcheurs et en zone humide propice à la flore locale. En langage économique, ce site est bien commun du fait des multiples externalités que son aménagement permet de créer entre des usages différents.

Un deuxième axe d'interprétation possible réside dans le fait que ce site, tel qu'il est redéfini par le programme d'aménagement, n'existe que par l'action combinée de forces et de ressources qui sont loin d'être communes aux acteurs locaux. Sa protection repose non seulement sur une législation (nationale) stricte, mais aussi sur la mobilisation vigilante d'associations écologiques ; la restructuration foncière ne serait pas possible sans le recours à des financements agricoles européens. Plus encore, ce site est constitué de multiples objets qui relèvent chacun d'instances de gestion (pêche, forêt, tourisme, etc.) et d'expertises (écologiques, hydrologiques, archéologiques, etc.) différentes. La caractérisation écologique du site, par exemple, repose essentiellement sur un inventaire de la flore et de la faune réalisé par des écologues en fonction d'une classification d'espèces et d'écosystèmes jugés importants au plan national ou européen.

Ce site, donc, s'il est bien commun de par les externalités qui y sont créées entre des usages différents, est aussi hétérogène et hétérogéré. L'hétérogénéité<sup>1</sup>,

---

1. La méthodologie socio-technique permet bien d'analyser cette hétérogénéité des objets "naturels" ; voir par exemple Mougenot et Mormont (1999).

c'est notamment celle des critères (écologiques, agricoles, hydrologiques, piscicoles, paysagers) au nom desquels le site est ainsi aménagé ; l'hétérogénéité tient au poids, à côté de considérations très locales, des normes de portée régionale, voire européenne, car le site est sous la protection de la Commission Régionale des Monuments et des Sites.

On ne pourrait comprendre le site, ni le conflit qui s'y déroule, sans prendre en compte cette double dimension. Ce cas est, à l'aune de certains problèmes d'environnement, microscopique. Comment analyser la production pourtant légitime d'un tel objet ?

### **Le mode de construction**

Le mode de construction importe autant que le résultat. Dans le cas étudié, l'opération est menée par un acteur unique : l'organisme chargé des remembrements. Il suit sa procédure habituelle : il s'appuie sur les études pédologiques, agronomiques, et écologiques pour proposer un plan de réaffectation des terres et les aménagements qui l'accompagnent. Sans entrer dans le détail, soulignons que la procédure est très formalisée<sup>2</sup> mais implique en pratique une série de négociations que l'agent de remembrement opère seul et discrètement avec chacune des parties. Il va voir les agriculteurs, les élus, la commune à plusieurs reprises, de manière à identifier leurs demandes et leurs exigences, jusqu'au moment où il pense pouvoir proposer un schéma de réorganisation satisfaisant pour tous. Il le propose alors en consultation publique à diverses instances. Cette manière de faire laisse dans l'obscurité le contenu de toutes les négociations et ne donne à voir qu'un résultat final. Celui-ci est un schéma cartographique des travaux à mener et un tableau de leurs coûts prévisionnels.

Ce schéma des travaux va faire éclater un conflit entre associations d'environnement et promoteurs du projet, à propos du tracé et du gabarit des chemins et routes à aménager. L'enjeu est le suivant : ces routes sont-elles susceptibles de favoriser le trafic des véhicules à moteur et ne doivent-elles pas être conçues, au contraire, pour l'empêcher et n'autoriser qu'un tourisme vert, pédestre, seul en accord avec la vocation écologique du site ?

Le conflit – déclenché par des associations écologiques qui ne sont ni propriétaires, ni gestionnaires d'aucun terrain sur le site, et donc non traitées comme partenaires dans ces négociations – révèle un nouvel aspect du processus de construction du site. En critiquant un point apparemment très technique de

---

2. Cette forte formalisation de la procédure, qui comprend des étapes et des actes très précisément définis, tient sans doute à ce qu'elle touche à la propriété privée et que tout vice de procédure permettrait des recours en annulation.

l'aménagement proposé (tracé et revêtement des voiries), les associations mettent en évidence un risque, un scénario du devenir du site et de ses usages ; elles le projettent dans le temps. Suite au conflit antérieur autour du classement du site, les associations se méfient des autorités locales et de certaines administrations qu'elles soupçonnent de vouloir continuer à promouvoir un tourisme intensif. Elles vont, grâce à leurs relais administratifs et politiques, obtenir une interpellation du Ministre au Parlement, puis une intervention de l'administration européenne de l'Environnement qui finance une partie du projet. Celle-ci va alors exiger une "concertation locale", c'est-à-dire une réunion des parties concernées où se trouvent des acteurs locaux mais aussi régionaux, bref exiger l'accord de toutes les parties. Le projet sera revu, le tracé des chemins modifié et un accord obtenu avec la commune sur le nouveau projet.

Cette fin heureuse n'a été possible que par un double mécanisme : l'intervention des plus hautes instances (européennes en l'occurrence) et la garantie offerte par une commission régionale de protection des sites et des paysages ; mais l'accord local, obtenu au prix d'une menace de coupure des financements européens, est cependant nécessaire. Il ne s'agit donc pas d'un accord seulement "local", mais il ne s'agit pas non plus d'un accord "imposé d'en haut" : l'accord satisfait une coalition d'acteurs locaux sur un projet qui réagence leurs projets individuels ou collectifs, tout en respectant les exigences d'administrations et d'acteurs collectifs régionaux et européens. C'est ce double niveau d'exigences, diversement armées de ressources financières, médiatiques et politiques, qui permet de comprendre cet accord – qu'il ne faudrait toutefois pas assimiler à un consensus ou à une gestion "en commun", car cet accord a exclu certains acteurs, et certains projets, réels ou potentiels.

La notion de gouvernance s'éclaire de cette double face de l'accord qui correspond finalement aux deux interprétations données plus haut de la nature "commune" de ce site. Comment articuler dans un projet local, sur un site particulier, des exigences différentes non seulement par leur contenu, mais aussi par leur degré de généralité, par les ressources et par les légitimations sur lesquelles elles s'appuient ?

## **Les conditions d'un accord**

Ce site articule en fait des biens publics, des biens communs multiples et des biens privés, essentiellement liés à un marché touristique. Tous ont des titulaires, des gardiens autant que des usagers ou des exploitants, à différentes échelles de pouvoir. Le site est certes commun, mais il est commun à un tel nombre d'acteurs que c'est d'un enchevêtrement qu'il s'agit et non d'une espèce de "communaux" à la Hardin. On peut considérer qu'il s'agit là d'un cas banal

(après tout, de nombreux sites ruraux ou urbains connaissent un tel enchevêtrement), ou y voir au contraire un cas exceptionnel par l'accord qui a pu y être construit, tant on connaît de situations conflictuelles où il se révèle impossible de concilier ainsi des usages multiples, d'accorder agriculture et écologie, tourisme et nature.

Cette observation importe car on glisse facilement du bien commun à la communauté, et plus encore à la communauté locale. Or, toujours dans notre exemple, il n'y a pas véritablement de communauté de gestion ou de prise en charge du site qui pourrait nous faire dire qu'un ensemble d'acteurs, situés dans un espace social défini, partagent les mêmes orientations d'action<sup>3</sup>. Au contraire, les pêcheurs n'habitent pas au village, les agriculteurs ont des terres ailleurs (pour l'un, la majeure partie de son exploitation), les propriétaires forestiers ne pensent qu'en termes de rentabilité. Il est vrai que dans ce cas l'ingénieur en charge de la forêt est aussi président de l'association touristique locale, que le village comporte autant de seconds résidents et d'entrepreneurs touristiques que d'habitants de souche. Et l'association écologique principale s'appuie sur un important réseau d'associations dans toute la Belgique et tire sa force de ce réseau (ainsi que des recours juridiques qu'elle peut tenter) bien plus que d'une implantation locale. On est loin d'une communauté de pensée ou d'intérêts, et la gestion en commun est loin d'être naturelle à des acteurs<sup>4</sup> dont chacun, dans sa sphère, tient plutôt les autres pour des adversaires. On ne pourrait véritablement parler de communauté que si tous ces acteurs devaient se mobiliser contre une menace extérieure pour défendre "leur" site<sup>5</sup>.

Si donc il y a communautés dans cette affaire, elles se trouvent plutôt dans les associations militantes qui sont les forces agissantes de ces conflits et interviennent au nom d'intérêts chaque fois spécifiques dont elles veulent faire reconnaître la légitimité et dont elles espèrent surtout qu'ils seront concrètement traduits dans des décisions et programmes locaux. Ces associations s'opposent, le plus souvent, à des groupements professionnels qui défendent d'autres intérêts spécifiques. La dynamique de construction d'un site commun vient bouleverser les hégémonies corporatistes de ces groupements professionnels et le monopole

3. C'est bien là la définition que Max Weber (1967), s'appuyant sur Tönnies, donnait de la communauté.

4. Notons en passant que tout ceci rend caduque une lecture qui poserait comme pertinente la distinction entre ruraux et urbains. Cette distinction ne rend aucunement compte des alliances et des représentations sous-jacentes. Par contre, il est vrai qu'une telle distinction présente un enjeu stratégique dans la mesure où certains acteurs vont revendiquer un aménagement rural pour signifier un retour à l'authenticité, à la nature, ou au contraire pour revendiquer une maîtrise locale (sous-entendu communale, c'est-à-dire de la petite ville commerçante proche qui est le chef-lieu de la commune).

5. Max Weber (*ibidem*) voyait dans cette opposition à l'autre le critère véritable de la communauté.



qu'ils exerçaient ou se disputaient sur des espaces spécialisés : aux agriculteurs les espaces agricoles, aux entrepreneurs touristiques les "zonings" touristiques, aux forestiers la forêt et aux autorités locales le soin d'arbitrer et de coordonner. En quoi y avait-il alors objet d'environnement ?

Le réaménagement du site n'articule pas seulement des "groupes". Il mobilise aussi des savoirs et des normes. Le classement du site plusieurs années auparavant – plutôt imposé aux acteurs locaux que souhaité par eux – est pratiquement irréversible tant serait longue et coûteuse la procédure de déclassement. Cela étant acquis, et acquis d'autorité régionale, toute stratégie de retour à une exploitation touristique intensive (camping, village de vacances, plages et attractions nautiques) est vaine : ce fait démobilise certains acteurs touristiques, les désengage, les prive de ressources et même de l'envie de se battre. Le consensus n'est pas endogène, il a des points d'appui solides dans des dispositions légales supérieures et des arrangements institutionnels étrangers à l'espace local.

Le réaménagement se base aussi sur des connaissances. Les écologues convoqués à caractériser la qualité écologique du site mettront en avant, sur base d'un inventaire multidisciplinaire, divers éléments tels qu'un affleurement rocheux unique en Europe, la qualité du paysage, des éléments de flore et de faune dignes d'être protégés. Mais ces caractéristiques "écologiques" n'auraient guère de poids si la loi n'imposait l'accord explicite de la Commission Régionale des Sites laquelle, par sa composition et le réseau des associations, affirme vouloir respecter totalement la vocation du site. Dans ce cas la qualification "naturelle" du site repose sur la conjonction de deux ordres : l'un de nature scientifique, l'autre de nature juridico-politique. Les savoirs valent par cette conjonction.

Mais que révèle encore ce cas ? Les associations, en mettant le doigt sur les routes et chemins, soupçonnent en fait les auteurs du projet de formuler implicitement, dans leurs choix techniques, des *engagements* à l'égard de certains développements touristiques. Une fois les chemins réalisés, qui empêchera un promoteur de proposer des balades en véhicules tout terrain, et qui empêchera les touristes de se saisir de ces opportunités ? Il y a là une troisième dimension de la construction du site : celle des engagements des acteurs, lesquels se traduisent éventuellement en dispositifs techniques et contribuent au devenir du site et de toutes les activités qui s'y organisent. Cette dimension des engagements – parfois enfermés dans des choix techniques, parfois exposés dans des chartes officielles – s'additionne aux normes et aux connaissances pour constituer le projet sur lequel un accord est possible. L'explicitation des engagements et de leur signification n'émerge qu'à travers une situation conflictuelle qui, à son tour, ne se dénoue que par l'action conjointe de forces locales et de ressources exogènes.

Ce cas a été présenté comme *constructif* puisque, mobilisant et articulant localement une combinaison spécifique de normes, de savoirs et d'engagements divers, il produit un objet dans une dynamique environnementale. Cet heureux épilogue fait de notre histoire un conte écologique. Par contraste, et avant de revenir sur la nature de cette dynamique, examinons d'autres situations.

### **Conflit et déconstruction : transports et nuisances**

Nous allons maintenant analyser des processus de *déconstruction* en nous appuyant sur les exemples de deux conflits concernant les nuisances liées aux transports. Le premier cas (Mormont *et al.*, 1995) est un projet de construction d'une ligne ferroviaire de fret destinée à relier le port de Rotterdam à l'Allemagne. Ce projet à visée écologique suscite une série d'oppositions locales qui, au départ, stigmatisent les nuisances multiples pour les riverains. Le second cas (Bertrand, 1999) est celui des oppositions au trafic aérien qui se développent dans plusieurs villes belges, en particulier autour de l'aéroport de Bierset (Liège), où les autorités cherchent à reconverter un ancien aéroport militaire en aéroport civil axé essentiellement sur le transport de fret. Cette option implique un trafic nocturne ; les nuisances sonores en sont d'autant plus incommodantes. Ces histoires ont plusieurs points communs.

Même si les oppositions, d'abord locales, argumentent autour des nuisances (elles peuvent être considérées comme égoïstes, ce que les autorités ne manquent pas de souligner en les qualifiant de "nimbyistes"), la dynamique des processus conduit progressivement les riverains des deux implantations à se fédérer en associations régionales, nationales, et même internationale dans le cas de Bierset : il s'agit pour eux de créer des coalitions politiques aussi larges que possible. Cette dynamique d'extension des oppositions a des effets sur les argumentations déployées : dès lors qu'ils s'associent sur différents sites, les opposants ne peuvent pas militer au nom de leurs seuls intérêts locaux. Nous verrons qu'ils se positionnent peu à peu comme les défenseurs d'intérêts généraux, comme citoyens.

Cette dynamique d'action va à l'encontre de la tendance des promoteurs qui, au départ, s'attachent aux dimensions locales de leurs projets. Dans le cas belge, ils formulent la question en termes d'arbitrage entre la création d'emplois dans une région particulièrement touchée par le déclin industriel et des nuisances dont ils pensent par ailleurs qu'elles peuvent trouver des compensations financières. Dans le cas hollandais, les autorités tentent de négocier localement des aménagements, tantôt avec les riverains, tantôt avec les autorités locales.

Le travail de déconstruction de l'argumentaire officiel mené par les opposants consiste donc à délocaliser le débat en cherchant à le situer au plan national, puis

européen. Ce faisant, les riverains élargissent aussi le registre des justifications qu'ils exigent de voir discutées aux différents niveaux de décision : comment justifier un développement aéroportuaire qui déplace seulement des emplois d'une région à l'autre puisque les compagnies qui s'installent à Liège viennent notamment d'une région allemande voisine d'où les protestations des riverains les chassent ? Comment justifier le développement de plusieurs aéroports dans des zones fortement urbanisées ? Comment valoriser la création de quelques centaines ou milliers d'emplois au regard des nuisances subies par des dizaines de milliers de riverains ? Comment justifier le développement du fret aérien si on prend en compte tous les impacts de ce mode de transport ? Les opposants appellent à la barre une série d'autorités, allant des représentants du pouvoir local à l'échelon européen. Nous qualifierons cette dynamique de "remontée" vers les choix politiques et technologiques. Dans le cas belge, les opposants commentent la politique régionale de transports (où chaque sous-région développe son propre projet aéroportuaire, sans réelle coordination), et remonteront vers la politique européenne en posant la question des normes de bruit qui peuvent être imposées aux compagnies aériennes. Dans le même mouvement, ils interrogent les raisons qui peuvent soutenir les privilèges accordés au transport de fret par voie aérienne alors que ce mode de transport est facteur non seulement de bruit, mais aussi d'autres pollutions<sup>6</sup>.

Une telle dynamique s'observe également dans d'autres cas, comme l'ont montré Mallard et Remy (1999), par exemple, avec l'affaire de l'eau potable en Bretagne. La constitution d'une sorte de front régional d'associations – comprenant notamment des consommateurs préoccupés d'eau potable et des naturalistes soucieux des rivières – conduit à ne pas focaliser l'action sur un seul aspect de l'eau. Par tous les moyens disponibles, notamment juridiques parce que l'action en justice permet de poser le problème de la responsabilité, les associations en viennent à questionner la politique agricole qui, favorisant l'intensification, se rend responsable de la dégradation de la qualité de l'eau. Finalement, le coût de l'eau potable ou l'impossibilité de respecter les normes n'est-il pas l'effet de l'engagement caché et continu de l'Etat dans une intensification agricole indiscutée et indiscutable ?

Cette dynamique de "remontée" politique conduit les acteurs, dans chacun de nos cas, à questionner les choix technologiques structurants et à identifier les autorités politiques responsables de ces choix, à pointer leurs engagements affirmés ou cachés. On a vu, dans le cas du "site-paysage", un processus analogue où c'était en définitive le choix technique, ici très local, de gabarit des

---

6. Le kérosène des avions, contrairement aux carburants utilisés par les transports terrestres et maritimes, est totalement détaxé, ce qui a évidemment une incidence considérable sur les coûts respectifs de ces différents modes de transport.

chemins qui était en cause. C'est, nous semble-t-il, que les options techniques, quelle que soit l'échelle de choix, sont aujourd'hui saisies par l'action écologique comme le point critique de détermination du devenir des sociétés et de la nature.

La mise en discussion des savoirs joue un rôle clef dans cette dynamique. Dans le cas de l'aéroport liégeois, les autorités locales proposent des mesures de compensation des nuisances. Ces mesures consistent à dédommager les propriétaires, soit par le rachat de leur logement, soit par subventionnement de travaux d'isolation acoustique, selon le niveau de bruit auquel ils seront soumis compte tenu des prévisions de trafic survolant l'endroit où ils habitent. Se dessine ici à nouveau une autre scène, apparemment plus locale, de débat. Les autorités aéroportuaires et politiques vont appeler des experts pour définir des "zones de bruit" auxquelles seront appliquées les différentes mesures envisagées. Cette procédure n'est pas rejetée en tant que telle par les opposants, qui vont cependant en critiquer les critères.

Se procurant eux-mêmes un logiciel d'évaluation spatiale des nuisances, les riverains établissent des "cartes de bruit" qui diffèrent de celles des experts en ceci qu'elles tiennent mieux compte, selon eux, des trajectoires réellement empruntées par les avions et des crêtes de bruit qui sont à l'origine des réveils nocturnes. Ils rejettent ainsi les moyennes logarithmiques utilisées par les experts qui, tenant certes compte des pics sonores, donnent toutefois un niveau sonore moyen sur 24h inférieur au niveau observé momentanément lors du passage d'un avion et, in fine, définissent des zones géographiques d'exposition beaucoup plus restreintes. En d'autres termes, le nombre de personnes réveillées la nuit est beaucoup plus important si l'on adopte les critères des riverains que si l'on retient ceux des experts. La confrontation entre des avantages économiques pour une région entière et des inconvénients locaux de qualité de vie étant au cœur de l'argumentation des autorités, rappelons-le, on comprend l'importance de ce débat d'apparence techniciste.

Mais en menant tant bien que mal cette controverse<sup>7</sup>, les riverains posent une seconde question qui est celle de la détermination des seuils de bruit, et mobilisent des évaluations scientifiques montrant que l'impact du bruit sur la santé est réel, même en l'absence de perception de cette nuisance. Toujours avec ce souci de montée en généralité qui anime chaque partie d'un conflit d'intérêts<sup>8</sup>, on voit ainsi les riverains s'efforcer de faire passer le bruit du statut de nuisance,

---

7. Les experts officiels ne reconnaissent pas aux riverains la compétence d'expertise qui validerait leurs propos techniques et les renvoient à leur conflit d'intérêts avec les dirigeants de l'aéroport ; une telle argumentation technique était pourtant rendue indispensable, du point de vue des riverains, par l'égoïsme et l'irrationalité que les dirigeants prêtaient à leurs actes et discours d'opposition.

8. Le premier, Luc Boltanski (1990) a attiré l'attention sur ce qu'il appelle la *contrainte de généralisation* à laquelle est soumis tout acte de dénonciation.

qui peut s'apprécier intersubjectivement, à celui de risque pour la santé publique : les conséquences d'une exposition sonore durable sont multiples et s'exercent à long terme ; elles ne sont pas immédiatement mesurables.

La dynamique que nous tentons de mettre en évidence conduit ainsi à questionner le statut des savoirs en relation avec le rapport social où ils prennent sens et efficacité. Comment, en effet, évaluer le seuil tolérable du bruit ? B. Barraqué a raison de souligner que la fixation de seuils de bruit s'est, jusqu'ici, limitée principalement aux contextes de travail industriel. Le bruit s'y évalue en termes de "maladies professionnelles" et donc en termes de conséquences dont la surdité (ou des degrés de surdité, si l'on affine un peu) est la mesure. Qu'il soit vrai que, dans un contexte ouvrier, et donc dans un certain rapport de travail, le bruit soit toléré en tant que composante d'une situation, nous ne le contestons pas.

Mais peut-on transporter cette notion dans un autre contexte, tel celui d'un riverain proche d'un aéroport ? Cela pose deux questions inter-reliées. Une question de connaissance d'abord : que sait-on exactement des impacts du bruit, et de certains types de bruits (il s'agit ici de pics de bruit au milieu d'un environnement nocturne calme) sur la santé humaine ?<sup>9</sup> Une question de légitimité ensuite : quel rapport social entre riverains et compagnies aériennes ou autorités locales peut-il intégrer ce bruit ? La situation classique de travail ouvrier intègre en quelque sorte le bruit (dans certaines limites qui relèvent de la négociation collective) comme composante de cette situation, avec des contreparties qui peuvent être propres au métier considéré. Ainsi, le savoir sur le bruit et la santé, éventuellement traduit en seuils et normes, ne prend son sens que dans le rapport social où il s'inscrit.

C'est précisément ce rapport social dans lequel le bruit peut être négocié qui fait cruellement défaut dans le cas des aéroports. A certains moments, les riverains refusent de se laisser enfermer dans une discussion experte sur le bruit ("*À quoi bon des études pour montrer le niveau du bruit ? Nous on sait bien qu'il y a du bruit, on le subit tous les jours*"), car ce qu'ils veulent c'est discuter avec les autorités politiques pour leur poser la question de la légitimité de leurs décisions, pour discuter du nombre et de la qualité des emplois escomptés, pour discuter finalement de ce à quoi s'engagent les autorités par ce projet et cette manière de traiter les nuisances. À d'autres moments, ils mobilisent leurs propres

---

9. Ce type de bruit interdit aussi une référence simple au tapage nocturne qui est l'autre modalité classique de traitement du bruit dans nos sociétés. Or, le tapage nocturne, c'est précisément le bruit dans une logique de voisinage, de bien commun ; mais quel voisinage est pensable entre une multinationale de courrier express et les pré-retraités de la sidérurgie locale ? Nos riverains n'ont pas exclu les plaintes pour tapage nocturne de l'éventail de leurs actions, mais ils l'ont fait en guise de manifestation, sachant pertinemment que ces plaintes n'étaient pas recevables sur le plan juridique.

experts, obtiennent de faire recommencer les études, et contestent la définition des zones ainsi que les montants des compensations proposées. Derrière ces attitudes en apparence contradictoires, c'est la recherche d'un espace de négociation et de débat qui anime les opposants : la mesure du bruit, son évaluation, ne peuvent pas en être séparées.

Si l'on réunit ces deux dimensions, l'action des associations apparaît caractéristique : en même temps remontée vers les politiques européennes de transport et descente vers le sommeil de l'individu. Là se trouve une spécificité de cette *dynamique de construction / déconstruction* qui se donne comme objet l'espace de vie et son devenir : le souci et la capacité de démêler les multiples médiations qui peuvent relier l'individu dans ce qu'il a de plus privé, voire de plus intime, aux choix politiques (et finalement technologiques) les plus globaux. Ce travail suppose le plus souvent un questionnement des connaissances scientifiques et techniques. Et une conséquence en même temps qu'un deuxième aspect de cette dynamique réside dans le souci des opposants, implicite mais cohérent, de toujours examiner simultanément les connaissances, les normes et les engagements (ou responsabilités) des acteurs impliqués : une volonté de saisir concrètement la question sous ces trois dimensions rassemblées et non plus séparées.

## Interprétations

Quels points communs subsistent entre l'aménagement d'un site à vocation écologique et touristique et ce processus d'implantation d'un aéroport ? Notre hypothèse est que l'on peut y observer un même processus de construction / déconstruction que nous suggérons d'appeler *environnementalisation*, et qui se caractérise par les quelques traits suivants.

D'abord se manifeste un refus opiniâtre des associations de riverains et d'environnement de diviser les questions – qu'il s'agisse d'un paysage, un aéroport, une ligne de chemin de fer – selon les découpages institués en autant de micro-objets séparés. Cette attitude s'appuie sur la radicalisation de certains enjeux : la nature à protéger absolument dans un cas, la santé des riverains dans l'autre sont dramatisées. On pourrait y voir, comme Mary Douglas (1982), un certain sectarisme des actions militantes, ou encore une attitude stratégique du faible qui tendrait à poser des enjeux non négociables pour forcer le rejet des décisions ; mais on peut y voir aussi un changement plus profond d'attitude qui consiste à chercher à définir ce qu'il y a de commun – ou de général, au sens de Boltanski – dans ces projets, à s'appuyer sur des éléments forts parce que reconnus comme communs (la nature, la santé...) pour finalement débattre de ce qui fait espace de vie commune dans les décisions. Ce que demandent et défendent les opposants, c'est avant tout de savoir dans quelle histoire est pris

leur espace et quelle est leur propre place dans cette histoire.

Or, ce que dit l'action des associations, c'est précisément que le soin d'édifier ces histoires n'est plus à laisser à une hiérarchie établie de pouvoirs superposés qui forment l'armature de nos systèmes politiques. Dans le site paysager il y a de l'intérêt public, et il y a un enchevêtrement d'autres intérêts. La nature, dans sa complexité locale, implique une multitude d'histoires et d'acteurs que ni l'État ni le marché, ni un compromis entre les deux ne peuvent prétendre s'approprier. De même, le développement d'une infrastructure de transport engage aussi bien des individus que des choix politiques européens. Il y a alors dans l'action des opposants une dynamique d'aller et retour continuels entre les niveaux, de remontée vers les choix macro-politiques et de descente vers la situation la plus particulière, et cette dynamique exige finalement, à travers beaucoup d'actions et de tâtonnements, que les autorités explicitent l'enchaînement des justifications et des responsabilités qu'elles font valoir pour tous<sup>10</sup>.

Cette dynamique pousse les associations à une attention très forte à la technique. Lorsqu'ils s'opposent au tracé des chemins, lorsqu'ils contestent les méthodes de mesure du bruit ou discutent des types d'avions autorisés, les opposants se transforment en experts en se glissant dans les failles de l'expertise officielle. Dans leur pratique, ces acteurs ordinaires semblent savoir que les options techniques, celles qui concernent des objets, constituent les lieux stratégiques de choix qui se dissimulent souvent derrière des arguments scientifiques. Telle dynamique peut conduire à une inflation d'expertise et d'études scientifiques, surtout lorsque les autorités les utilisent pour renforcer leur légitimité et refuser de négocier. Elle ne se comprend que si l'on saisit à quel point l'intérêt pour les choix techniques conduit en fait les associations, par leurs dynamiques d'action réunies<sup>11</sup>, à se poser en tant que défenseurs de biens menacés plutôt que seulement comme gardiens de biens possédés. Ce que met en cause la contestation du tracé des chemins est bien le risque que ce choix *technique* fait peser sur le devenir du site, de la nature et de tout ce qui y est associé. Et c'est bien par le biais du risque pour la santé publique que le développement de l'aéroport, puis le tracé des zones de bruit, sont contestés. C'est dire que les opposants se montrent, par ce biais, capables de s'inscrire dans

10. Ce constat renforce encore la critique que l'on a pu faire des approches regroupant systématiquement sous le terme NIMBY (*Not In My Backyard*, "pas dans mon jardin") toutes les actions d'opposition à des projets d'implantation (Bertrand, 1997).

11. Il est très important, méthodologiquement, de distinguer les associations – que l'on peut caractériser par leur objet, leur style d'action, leur composition sociale ou celle des intérêts défendus – de la dynamique d'engagement qui va réunir des associations naturalistes, des groupes de riverains, des groupes d'experts bénévoles, des associations de villages ou de quartiers dans une série d'actions où les rôles changent, où les objectifs se négocient et se modifient pour constituer une force multiforme et difficile à représenter dans les catégories politiques classiques.

le temps et d'obliger les autorités et les promoteurs à penser eux aussi le temps des projets et des espaces, donc de les inscrire dans une histoire.

Cette dynamique a deux ressorts sociologiques fondamentaux. Le premier est l'individuation croissante de nos sociétés : celle-ci n'est pas, contrairement à un schéma sociologico-moralisateur qui continue d'opposer individu et société<sup>12</sup>, repli sur l'individu, mais bien constitution de l'individu comme instance de jugement et d'engagement. Ainsi s'exprime un riverain de l'aéroport de Bierset, travailleur indépendant et membre de la principale association d'opposants :

*"Moi je vais perdre des affaires en étant dans Net Sky, c'est sûr et certain. Je l'ai fait après avoir réfléchi longuement. Je me suis dit que j'ai envie, lorsque j'arriverai au bout de ma vie avec des malles entières de discours, de bonnes paroles et d'idées intelligentes, de rêves, de poésie, qu'au moins j'aie eu le courage de mes opinions. Voilà. Et ça c'est ce qui est le plus embêtant pour la SAB<sup>13</sup>, parce que quand vous êtes arrivé à virer votre cuti à ce niveau-là et à être bien dans votre peau dans ce que vous faites, vous devenez un véritable adversaire. Parce que ça a été assimilé, digéré, pensé, et vous êtes en cohérence avec vous-même, et donc quelque part c'est un combat qui vous dépasse, c'est un combat de respect de soi-même, de dignité, et les risques que vous prenez – bon ça j'en ai discuté avec mon épouse, elle m'a dit OK. C'est quelque chose qui me fait du bien, aujourd'hui, de faire ça. Je suis content de le faire, dans l'esprit. Je ne sais pas si on va gagner, peu importe, mais je suis content de faire ça. Je suis un peu content comme quand j'étais dans la marche blanche à Bruxelles avec les 300 000 autres".*

Cet exemple, comme bien d'autres, indique que la mobilisation autour d'une cause – géographiquement localisée dans les cas développés ici, ou centrée sur certaines "franges de la société" que sont les enfants dans le cas de la "marche blanche" ou d'autres groupes qui se constituent comme tels depuis quelques années (immigrés, personnes âgées, malades du SIDA, les myopathes, etc.) – ne revient plus seulement à défendre des intérêts bafoués mais à interroger, par là-même, le fonctionnement d'une société dans son ensemble. Par référence à une tradition marxiste, on a pu dire que l'engagement politique semblait diminuer. Il faudrait aujourd'hui envisager plutôt l'hypothèse de nouvelles formes d'organisation de la participation publique, par lesquelles des personnes s'assemblent sur base de préoccupations relatives à leur vie quotidienne, non directement liées à leurs conditions de travail, et recherchent d'autres modalités de fonctionnement démocratique<sup>14</sup>.

La possibilité en est notamment offerte par la multiplication des réseaux

12. On trouve chez Elias la critique de l'utilisation de ce couple.

13. La Société Aéroportuaire de Bierset, qui exploite l'aéroport.

14. Notre constat est aujourd'hui renforcé par le tout récent projet de création, en Belgique, d'un " syndicat de la vie quotidienne " (*Le Soir*, 3 août 2000).



d'affiliation que permet la mobilité. La sociologie des associations, en particulier environnementales, montre bien l'extrême mobilité des individus dans une série de réseaux associatifs (voir notamment Micoud, 2000). Elle indique à quel point la complexité – celle d'un site paysager, par exemple, ou celle des multiples critères qui peuvent justifier une infrastructure de transport – est à la fois organisée et contre-balançée par la multiplication des réseaux qui permettent de faire circuler les informations, qui permettent aussi aux individus de se référer à une diversité de valeurs.

Le second ressort sociologique de la dynamique d'environnementalisation se trouve du côté des connaissances avec, notamment, l'accès de plus en plus intensif des citoyens organisés à des informations et connaissances qui ne restent plus cadrées et enfermées dans les réseaux institutionnels dans lesquels et pour lesquels elles sont produites. Sans oublier les moyens de communication, l'élévation du niveau général de formation, nous constatons que les associations sont composées de personnes issues de champs socio-professionnels divers, et notamment de retraités instruits (sur ce dernier aspect voir Leborgne, 2000). Cette diversité de ressources donne aux associations un accès à l'expertise et les rend capables d'élaborer de véritables contre-expertises.

Cela fait émerger un autre rapport au savoir : les connaissances sont appréciées en regard des situations concrètes qu'elles sont convoquées à éclairer. Dans le cas du site paysager, les connaissances écologiques ne sont pas mises en cause car elles s'appuient sur une décision légitime de classement du site qui a déjà fait histoire, qui a déjà tranché la question de la vocation du site, mais les engagements des autorités locales à respecter ces choix collectifs sont mis en doute lors de la critique des techniques de tracé des routes. Ce lien entre connaissance et situation socialement construite est, autant que la qualité de l'expertise ou la légitimité de la science, ce qui assure la validité des connaissances produites. Mais la suite de l'affaire fait aussi apparaître un travail de mobilisation de connaissances diverses : expertes (d'hydrologue ou d'écologue), ou dites profanes comme celles des pêcheurs. L'action, la discussion (souvent sur le terrain) permettent de recombinaison ces savoirs divers dans des objets situés et qui répondent aux engagements des partenaires.

Lorsqu'elles s'engagent dans des débats d'expertise sans en avoir la compétence reconnue, les associations cherchent moins à éprouver le degré de vérité des études ou la fiabilité intrinsèque des techniques (dans le cas des risques) que les engagements des autorités qui sont consciemment ou non cachés dans les études, les normes, et les choix technologiques. De même que le tracé des sentiers peut dissimuler un engagement dans un scénario de développement, le choix d'une voie de chemin de fer, d'un tracé de route, d'un développement aéroportuaire comporte des hypothèses sur l'avenir qui doivent être mises à jour.

Il en va de même dans des situations de risque technologique ou industriel, où la crainte est aussi liée à une défiance à l'égard du décideur qu'à un doute scientifique ou technique.

Ce que nous appelons alors *dynamique d'environnementalisation*, ce n'est pas un intérêt pour l'environnement en tant que somme d'objets relevant des politiques environnementales. C'est plutôt un processus qui ne se laisse pas enfermer dans nos catégories habituelles du changement social ou culturel, par lequel des acteurs s'organisent autour d'enjeux ponctuels et localisés pour démonter ou déconstruire, et parfois construire, l'enchevêtrement des savoirs et des responsabilités qui font de ces problèmes apparemment locaux des moments cruciaux d'une histoire qu'ils ne désespèrent pas de faire histoire commune. Nuisances, aménagement de sites, implantations industrielles ou autres problèmes locaux sont les déchirures à travers lesquelles les acteurs cherchent à voir et à reconstruire cette trame.

### **Gérer, décider : quel modèle ?**

Comment décider alors ? La négociation n'a rien de nouveau, en tant que méthode. La sociologie des organisations a montré que l'agent local de l'État central est un négociateur. Mais cette négociation peut être qualifiée de néo-corporatiste : c'est celle que Durkheim appelait de ses vœux<sup>15</sup>. Rappeler Durkheim n'est pas innocent car il représente bien, avec son modèle des corporations, ce que l'on peut appeler "le modèle industriel de la décision démocratique". Dans ce modèle, la tâche de l'État est moins de décider de tout que d'assigner des objets à des espaces spécifiques de négociation. Le motif principal que mobilise Durkheim est l'incapacité de l'État à connaître les situations concrètes de travail et d'organisation des secteurs de la vie sociale et économique. Il constitue alors les organisations professionnelles comme les entités capables de connaître des choses et de représenter les groupes sociaux en prenant en compte leurs propres modes d'engagement dans les situations.

Ce modèle (néo-)corporatiste n'a jamais réussi à remplacer complètement les formes de représentation territoriale sur lesquelles l'action de l'État modèle son

---

15. Dans son introduction à la deuxième édition de *La division du travail social* (Paris, Alcan, 1911), Durkheim insistait sur l'incapacité de l'État de définir les règles et les arrangements forcément locaux entre les partenaires sociaux ; il mettait en doute de manière radicale la possibilité que l'échelon territorial soit encore pertinent, et souhaitait une sorte de république des corporations. L'argument essentiel de Durkheim nous paraît résider dans une double incapacité de l'État : cognitive d'une part, car il ne peut connaître le détail des arrangements possibles, des contraintes, des solutions possibles ; sociale d'autre part, car il faudrait selon Durkheim des organismes intermédiaires susceptibles de socialiser les individus, c'est-à-dire d'être à la fois autorité et objet d'identification. Pour un commentaire plus détaillé voir Mormont (1999).

organisation tout en appliquant le même cadre de pensée : l'agent local de l'État peut négocier avec les représentants locaux grâce à l'adéquation qu'il peut réaliser entre l'intérêt public, les connaissances du milieu local et les formes de représentations sociales qui s'y développent.

Hajer (1999) montre, dans le cas de Munich où est en cause le schéma des transports de l'agglomération, que la consultation des populations locales peut très bien conduire au statu quo (maintien du privilège à l'automobile du fait du poids électoral des migrants journaliers) alors qu'une négociation néo-corporatiste, y compris avec une firme automobile, conduit à des propositions plus "soutenables" du point de vue environnemental, s'orientant vers les transports collectifs. On pourrait suggérer que l'auteur, dans cette analyse, emprunte deux travers : celui de prétendre savoir quelle solution est la plus "soutenable", et celui d'assimiler consultation populaire et forme plus démocratique de décision.

Nous avons voulu montrer ici que, dans cette dynamique d'environnementalisation, se pose le problème de construire en même temps les objets et les entités de décision et de gestion, et non d'assigner des objets prédéfinis à des entités – existantes ou à créer – à travers de nouvelles procédures plus locales, plus démocratiques ou plus concertées. Aussi longtemps que l'on peut séparer aisément (sans contestation) la définition de l'objet, les connaissances qui le concernent et les normes à adopter, on peut rester dans des schémas de décision classiques – même renouvelés : la question est alors simplement d'assigner les normes aux entités concernées. Mais la dynamique que nous avons mise en évidence interdit précisément de les séparer sans discussion.

La question politique est alors de mettre en place des procédures capables de bénéficier de cette dynamique d'environnementalisation, c'est-à-dire des modes de prise de décision et de gestion qui vont mobiliser simultanément, en les faisant communiquer à chaque étape, les connaissances, les normes et les engagements des personnes concernées. Cela implique de mettre la question de la décision publique dans une double perspective : celle d'une histoire, en ce sens qu'il s'agit moins de décider que de construire un devenir (qu'il soit d'un site, d'une ville, d'un territoire), et celle de l'expérience. Différents auteurs (Latour, 2000 ; Sabel, 1999) ont insisté récemment sur cette dimension expérimentale ; nous soulignerons pour notre part deux aspects cruciaux de cette seconde perspective.

D'une part, rappelons l'importance qu'il y a à mener effectivement des expériences et à les évaluer : cela implique que l'État se pose comme organisateur et évaluateur d'expériences de gestion et de prise de décision. En l'occurrence, l'harmonisation des usages de l'espace rural pourrait faire l'objet de programmes permettant à des coalitions d'acteurs (locaux, associatifs,

scientifiques et économiques) d'expérimenter des formules nouvelles, de produire des connaissances adaptées<sup>16</sup> ; il reviendrait alors à l'Etat de faire le bilan, de prendre en compte les critères de jugement des acteurs eux-mêmes, d'analyser les coûts, de généraliser ce qui peut l'être. Il faut pour cela, plutôt que de s'attacher à des "niveaux de pouvoir", raisonner en termes de coalitions et d'associations d'acteurs capables de s'organiser effectivement pour expérimenter.

D'autre part, les choix techniques apparaissent décisifs dans tous les cas évoqués. Ce qui importe par conséquent peut-être le plus, c'est de donner à ces coalitions les moyens d'examiner, d'analyser et d'évaluer les choix techniques et d'opérer des choix pertinents eu égard aux enjeux que les acteurs identifient de leurs points de vue multiples et discutés. Le cas du site paysager illustre le fait qu'un choix technique "banal" peut jouer un rôle décisif dans l'issue d'un conflit parce qu'il conditionne en fait le devenir de ce site. Le conflit des aéroports illustre quant à lui la nécessité de penser les choix de transports dans des procédures beaucoup plus larges (dans l'espace et dans le temps) sans pourtant oublier que la localisation des infrastructures suppose elle aussi une démarche soucieuse des histoires régionales qu'elles vont infléchir. La première démarche pourrait être, en ce cas, de faire un bilan approfondi et collectif de tous les problèmes et conflits liés aux grandes infrastructures de transport en Europe. Cela reviendrait notamment à renforcer la capacité de choix des acteurs entre des options techniques souvent présentées comme optimales, sinon uniques.

## Conclusion

En analysant un processus d'*environnentalisation* plutôt que des problèmes à résoudre, nous avons mis l'accent sur le fait que la décision, ses modalités et procédures, impliquent et suscitent la déconstruction et la reconstruction de l'objet de la décision. En d'autres termes, la définition de ce qui pose problème, de ce qui est à décider, suppose autre chose que d'identifier des objets et des entités de gestion : cela suppose de remettre en discussion ce qui fait l'objet, ce qu'est un site, un mode de transport, un bruit. En nous appuyant sur quelques cas empiriques, nous avons pu suggérer que cette discussion n'est pas jugée souhaitable au nom d'un postulat théorique mais rendue inévitable par

---

16. Nous tenons à marquer la différence entre une démarche d'expérimentation/évaluation telle que nous la proposons ici et les "nouvelles" tentatives de débat public, de concertation ou de négociation (les conférences de consensus, par exemple). Ces tentatives sont valables à notre sens si et seulement si elles s'insèrent dans une démarche d'apprentissage.

la dynamique des conflits d'implantation<sup>17</sup> : si ces conflits trouvent leur origine dans des désagréments très concrets, vécus ou anticipés, ils sont nourris surtout de la difficulté des acteurs à s'accorder sur ce qui est à inclure ou à exclure du problème traité. C'est cette difficulté même, non intégrée dans des dispositifs destinés à la traiter, qui produit une désagréable impression de blocage dans de nombreuses situations.

On remonte alors nécessairement à la question de la validité en situation, de l'objet en histoire. Cela paraît très déstabilisant car on a affaire à un processus de validation où sont évalués en même temps les connaissances, les acteurs et les responsabilités. Très souvent, les analyses socio-techniques l'ont bien montré, ces processus se stabilisent autour de choix techniques, de seuils, de normes. Mais la connaissance n'est valide en situation qu'à certaines conditions. Nous avons voulu rappeler que derrière ces éléments techniques opèrent souvent des engagements et que leur explicitation, le "dévoilement" de ces engagements par les opposants n'est pas seulement une dénonciation mais est indispensable à leur validation politique, qui est la clef de la décision.

## Références bibliographiques

- BERTRAND A. (1997), Pas d'expert dans mon jardin, *Environnement et Société*, n°18 : 77-93.
- BERTRAND A. (1999), Du sommeil contre des emplois : l'expertise peut-elle trancher ?, in : MORMONT M., ZWETKOFF C. *et al.*, *Dispositifs institutionnels et perceptions sociales de l'expertise*, rapport de recherche, SSTC, Belgique.
- BOLTANSKI L. (1990), *L'amour et la justice comme compétences. Trois essais de sociologie de l'action*, Paris, Métailié.
- CALLON M. (1998), Des différentes formes de démocratie technique, *Annales des Mines*, Janvier : 63-73.
- DOUGLAS M. (1982), *Risk and Culture : An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press.
- HAJER M. (1999), Democracy in the Risk Society ? Learning from the New Politics of Mobility in Munich, *Environmental Politics*, n° 3 : 1-23.

---

17. Nous entendons les conflits d'implantation au sens large de toute dispute portant sur l'utilisation d'un même territoire à des fins différentes par différents acteurs. Différentes approches de ces conflits ont été présentées lors d'un colloque organisé à la FUL en janvier 1997, dont les actes sont parus dans le numéro 18 d'*Environnement et Société*.

- LATOUR B. (1999), *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, La Découverte.
- LEBORGNE M. (2000), La mobilisation associative entre l'élu local et le citoyen lors du débat public relatif au projet de ligne THT entre Boute et Carros, in ; MICOUD A., *La dynamique des associations de nature et d'environnement*, Rapport de synthèse, Ministère de l'Environnement, Cresal, Saint-Etienne.
- MICOUD A. (2000), *La dynamique des associations de nature et d'environnement*, Rapport de synthèse, Ministère de l'Environnement, Cresal, Saint-Etienne.
- MOUGENOT C. & MORMONT M. (1999), Governing biodiversity, *International Journal of Environment and Pollution*, 12, 4 : 414-435.
- MORMONT M., GOMES S. & SPAARGAREN G. (eds) (1995), *Transport and Risk Communication*, Bern-Frankfurt, Peter Lang.
- MORMONT M. (1999), Un questionnement durkheimien du développement durable, *Environnement et Société*, n°21 : 69-80.
- MALLARD A. & REMY E. (1999), Comment les associations renouvellent le débat sur la qualité de l'eau, *Environnement et Société*, n° 22 : 69-85.
- SABEL C.F. (1999), Conception, délibération et démocratie : le nouveau pragmatisme, *Environnement et Société*, n° 22 : 113-143.
- WEBER M. (1967), *Economie et Société*, Paris, Plon, trad. fr.