

La constitution d'un réseau d'expertise environnementale

Jacques Lolive
Anne Tricot

acteurs

Notre recherche porte sur la signification des conflits concernant les grands projets d'infrastructures de transport (notamment les autoroutes) dans les Alpes du Sud. Nous les analyserons comme la constitution progressive d'un réseau d'expertise environnementale.

On assiste en effet depuis les années soixante-dix à une mobilisation forte contre les projets d'infrastructures de transport ainsi qu'à une montée des préoccupations environnementales dépassant largement un phénomène de mode. Devant cette situation, l'administration centrale s'efforce d'impulser des tentatives récurrentes de démocratisation des processus de décision (loi Bouchardeau, circulaire Bianco, loi Barnier...) qui témoignent d'une généralisation des procédures de type délibératif. Malgré cela, les conflits perdurent, les lobbies et les controverses se développent. Dès lors quels enseignements tirer de cette évolution ? Il semble qu'aux yeux des opposants, un surcroît de débat public ne suffise pas pour démocratiser des politiques de transport technocratiques appuyées sur l'expertise technico-économique. Les associations posent une exigence supplémentaire : définir les conditions pour que s'opère un véritable partage de l'expertise ? Deux stratégies sont tentées par les contestataires :

- la contre-expertise dans le champ des transports qui s'oppose terme à terme à la politique combattue dans la mesure où elle s'incarne dans les projets techniques et l'expertise qui les formate;
- le déplacement d'expertise sur le terrain de l'environnement qui utilise la question environnementale pour bousculer l'expertise transport qui a trouvé son assise scienti-

fique durant les années 1960 à travers la modélisation des trafics.

Nous les analyserons l'une après l'autre. Dans la première partie, nous étudierons la signification commune des conflits des grandes infrastructures de transport (TGV Méditerranée, A58, A51, Nice-Cuneo) en France : les associations tentent de développer la stratégie de contre-expertise (au sens large) que nous venons d'évoquer. Cette stratégie experte est enrichie par une seconde, plus pragmatique, de saisie d'opportunités environnementales. Dans la seconde partie, nous quitterons le terrain strictement français pour analyser l'émergence d'une expertise environnementale alpine fondée sur la constitution de réseaux associatifs internationaux transalpins (ITE et CIPRA). Pour conclure, nous nous interrogerons sur les conséquences de ces évolutions sur notre modèle français de politiques publiques.

L'EXPERTISE ASSOCIATIVE ISSUE DE LA CONTESTATION DES GRANDS PROJETS PUBLICS EN FRANCE

Le blocage des projets par la mobilisation territoriale

Il existe une relation entre la mobilisation et le caractère technocratique et centralisé des politiques de transport en France. Certes ce trait de notre culture politique nationale est en train de changer sous les effets conjoints de la décentralisation et de la construction européenne, mais les évolutions sont lentes. Les politiques de transport sont des politiques à boîte noire(1). Ce sont des politiques publiques singulières

1) Sur cette notion, cf. J. LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, préface B. LATOUR, Paris, L'Harmattan (coll. *logiques politiques*), 1999.

dont le référentiel — les principes essentiels et les choix stratégiques — est inscrit dans les dispositifs techniques et l'expertise qui les formate. C'est pourquoi les options premières des politiques de transport tendent à échapper aux débats politiques traditionnels. La politique autoroutière illustre ces durcissements. Les choix stratégiques effectués en France dans les années cinquante — à savoir la priorité à l'automobile, le soutien à la productivité nationale, les modes de financement par concession, etc. — se sont irréversibilisés en s'inscrivant — sous forme d'évaluations microéconomiques, de contraintes financières, de modèles mathématiques, etc. — dans les études de trafic qui constituent le cœur de l'expertise transport(2). Elles incorporent donc un *problem setting*(3), une certaine formulation du problème à résoudre dans le champ des transports. Une fois posé ce cadre, la solution technique autoroutière apparaît comme évidente et nécessaire. Le projet se présente comme le *problem solving* — la solution du problème, le « one best way ». Ensuite l'expertise formate le projet et lui transmet les normes du passé, rendant progressivement toute formulation nouvelle difficile. *L'irréversibilisation* est une autre contrainte qui pèse sur la remise en cause de la politique autoroutière. Cette politique est en effet une politique de réseau : son objet est la constitution, la réalisation *sur une longue période* d'un réseau de transport et de communication. Les segments d'infrastructure, les tronçons réalisés selon les opportunités, irréversibilisent progressivement le projet global de la grande ligne ou du réseau. Cette stratégie peut se décliner de différentes manières :

– L'existence d'un projet a une intensité variable : chaque étape parcourue (inscription sur une carte, dans un scénario prospectif, réservation des emprises, inscription au budget, etc.), chaque palier franchi sont des points d'appui qui rapprochent le projet de sa réalisation.

– La réalisation de chaque composante d'un tracé plus grand favorise les autres. Trois exemples : on peut réaliser les dessertes avant l'axe principal ; la réalisation de la RN202bis favoriserait celle de l'A58 ou du tunnel de la Lombarde, et réciproquement ; pour chaque projet, l'étude de trafic du projet A (la nature et la quantité du trafic prévu et donc la rentabilité attendue de A) inclut la réalisation de B et C (qui fournissent une partie du trafic de A).

– Chaque projet du programme (auto)-routier occupe le terrain : il consomme des

financements, des terrains favorables et fait peser sur des projets alternatifs des contraintes renforcées : spatiales, budgétaires, concurrentielles, techniques, de compatibilité, etc.

Face au poids conjugué de l'expertise transport et des grands projets qui tendent à irréversibiliser les processus décisionnels, les opposants déploient une stratégie inverse. Si l'on prend l'exemple des Alpes-Maritimes, le blocage des grands projets azuréens (A8bis, RN202bis) en affaiblissant les contraintes spatiales et budgétaires qui permettaient de tout structurer autour desdits projet a permis de rouvrir un champ de possibles. Parmi les caractéristiques de la mobilisation qui assurent ce blocage, deux semblent essentielles : la coordination par le projet et la mobilisation territoriale.

La constitution de la Coordination des Alpes-Maritimes contre le projet A8bis(4) a suivi les projets au plus près et la coordination des associations locales initiales s'est faite « par les infrastructures elles-mêmes ». On assiste à une mise bout à bout d'associations ayant des sensibilités différentes (surtout associations de riverains, associations de communes riveraines, syndicats agricoles) mais qui suivent le tracé. Cette *coordination par le projet* leur permet d'agir sur plusieurs fronts : éviter le « saucissonnage des projets » pour avoir une vision d'ensemble des infrastructures programmées sur un même territoire ; surveiller les procédures, notamment celles qui rattachent le projet à ses territoires d'implantation ; ralentir voire bloquer des projets non souhaités.

La *mobilisation territoriale*(5) constitue une figure répandue d'extension des intérêts personnels. Elle marque le passage de la défense d'un groupe restreint de riverains à celle des habitants d'une petite région. L'extension du bien commun défendu par les associations passe par la mobilisation d'un nouveau territoire, « le pays de Vence », qui trouve son unité et son identité dans la contestation d'un projet perturbateur. Les associations opèrent une *montée en généralité* passant de la défense des intérêts riverains au combat pour un développement harmonieux du Moyen-Pays. Par ailleurs, la controverse impulsée par les associations a joué un rôle d'analyseur du dispositif technique. Initialement la contestation portait sur l'infrastructure de transport, mais elle a progressivement débordé sur le *milieu associé*(6) du projet : les schémas directeurs de planification urbaine (les SDAU de Cannes-Grasse-

2) Pour une analyse détaillée, cf. A. TRICOT, *L'Empire du milieu : quand les controverses environnementales interrogent la conception et la conduite d'un projet autoroutier*, Thèse de géographie et d'aménagement, Université de Pau, 1998.

3) *L'opposition entre problem setting et problem solving est développée par D. SCHÖN, The Reflective Practitioner (How Professionals Think in Action)*, Basic Books, New York, 1983.

4) *Qui se nomme aujourd'hui la Coordination 06 des associations pour un schéma intermodal des transports.*

5) Sur cette notion cf. J. LOLIVE, « La montée en généralité pour sortir du Nimby : la mobilisation associative contre le TGV Méditerranée. », *Politix*, n°39, 3^e trimestre 1997, p. 109-131.

6) Pour le philosophe des techniques Gilbert Simondon, l'objet technique se fabrique en même temps que son environnement. La notion de milieu associé désigne le milieu (à la fois technique et naturel) qui rend possible le fonctionnement de l'objet technique. Cf. G. SIMONDON, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubier, 3^e éd., 1989, p. 50-60. Pour une application récente de cette notion, cf. A. TRICOT, *op.cit.*

Antibes et Nice) que les associations vont tenter de bloquer. La stratégie des associations s'attaque au projet en détruisant progressivement le milieu associé qui permettait sa réalisation.

La contre-expertise autoroutière

Dans la mesure où les associations s'affrontent à une politique durcie par l'expertise et les projets, la transformation de cette politique passera par l'émergence d'une nouvelle expertise. Comment analyser le processus de constitution d'une expertise ? Michel Callon et Arie Rip(7) considèrent l'expertise en constitution comme un assemblage d'éléments hétérogènes, un réseau tissé entre les acteurs humains qui s'allient, les procédures qui déterminent le répertoire d'action des humains et enfin les connaissances et artefacts qui stabilisent les alliances.

Le schéma de la page suivante *L'anti-expertise autoroutière ?* dresse la cartographie sommaire de cette nouvelle expertise associative.

Si l'on commente ce schéma, on constate que l'expertise constituée par les associations se développe progressivement en s'opposant point par point à l'expertise autoroutière dans l'acception large définie précédemment. En France, ce formatage des mobilisations associatives par les projets socio-techniques qu'elles combattent s'explique sans doute parce qu'elles tentent de rattraper une symétrie vis-à-vis de la politique technocratique que ces projets incarnent et soutiennent. Considérée isolément, cette stratégie de contre-expertise (au sens large) dans le champ des transports est souvent vouée à l'échec parce que les associations ne disposent pas d'un anti-laboratoire(8) pour s'opposer au monopole d'expertise de l'administration. Une autre stratégie est possible, les contestataires pourraient déplacer l'expertise sur le terrain de l'environnement pour prendre à contre-pied les experts des administrations.

Les conflits nationaux étudiés dans cette première partie de l'étude vont nous fournir un premier exemple de prise en compte de l'environnement : la *saisie d'opportunités* s'appuie sur certains des lieux qui composent le territoire d'implantation du projet. Les lieux sont à la fois des terrains de conflit et des « briques » de l'argumentation(9). Non seulement chaque lieu d'impact mobilise des forces (les riverains et les personnes concernées) mais il fournit un registre d'argumentation utilisable

contre le projet. Par exemple(10) de fin 1992 à 1994, lors des combats tardifs des opposants du TGV Méditerranée, l'argumentation de la CARDE s'organisait autour d'un portefeuille de lieux du département des Bouches-du-Rhône : zone inondable à Mallemort ; impact paysager du viaduc à Cazan-Vernègues-Alleins ; protection de l'Aigle de Bonelli à La Barben ; mauvais choix pour l'aménagement du territoire (projet de technopole) à l'Arbois et combat pour un passage du TGV en tunnel sous les Pennes-Mirabeau. La collection des lieux permet l'addition des forces et la fabrication d'une argumentation.

Parmi les opportunités présentes dans les territoires d'implantation du projet, il en est qui jouent un rôle déterminant : ce sont les zones à risques. Cette utilisation du risque opère un *déplacement d'expertise* et permet de mieux justifier les recours auprès des tribunaux administratifs. Ainsi la crue du Var de novembre 1994 à Nice va justifier le recours à une expertise complémentaire pour évaluer les projets d'infrastructure de transport concernés (A58 et RN 202bis) : l'expertise hydraulique. Ce déplacement d'expertise débouche sur un affrontement entre les logiques routières et des logiques hydrauliques défendues notamment par des responsables de l'Agence de l'Eau au nom du fonctionnement physique du Var. Mais la principale efficacité de cette saisie opportuniste du risque réside dans la possibilité de justifier les recours auprès du Tribunal Administratif. L'annulation du SDAU de Canne-Grasse-Antibes pour la non-prise en compte du risque d'inondation qui entraîne la suspension du PIG du projet d'autoroute en août 1997 le confirme amplement.

L'avenir constitué par « un effet de mémoire ».

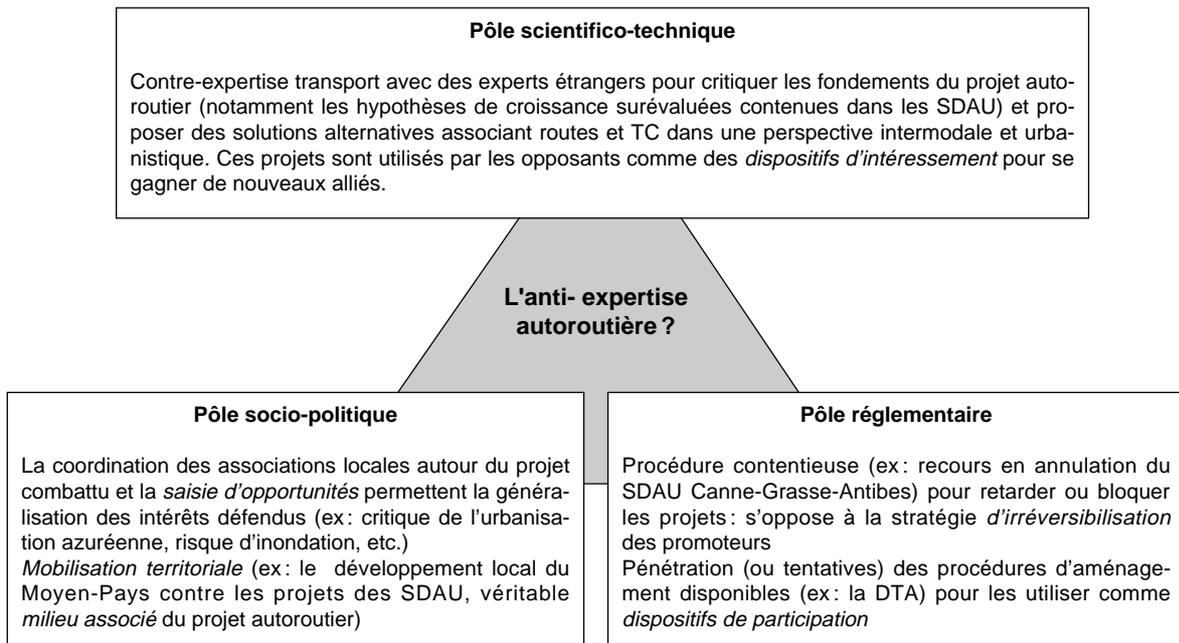
L'étude des conflits français ne permet pas de conclure à l'émergence au sein des réseaux associatifs d'une expertise environnementale stricto sensu. La stratégie opportuniste, quelle que soit son efficacité, ne permet pas aux associations de déplacer l'expertise du projet vers des savoirs qu'elles maîtriseraient mieux que les promoteurs des projets. Cependant le diagnostic peut changer rapidement. En effet, le suivi des conflits sur une période longue (dix ans) et à propos de dossiers divers, nous invite à penser à un apprentissage des procédures de conduite des projets de la part des contestataires élus et associatifs. Tout se passe en effet comme s'il y

7) M. CALLON, A. RIP, « Humains, non-humains : morale d'une coexistence », *Autrement, Série Sciences en société* n°1, janvier 1992, p. 140-156.

8) Sur cette notion, cf. B. LATOUR, *La science en action, La Découverte*, Paris, 1989, p. 123-149.

9) Pour une analyse détaillée, cf. J. LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, op. cit., p. 126-128 et 220-222.

10) Nous empruntons cet exemple au conflit du TGV Méditerranée car il regroupe la plupart des arguments disponibles. Mais les opposants de l'A58 et de l'A51 ont également composé leur propre portefeuille de lieux-arguments.



avait un *effet mémoire* qui commençait à se mettre en place d'un projet l'autre.

L'ÉMERGENCE D'UNE EXPERTISE ENVIRONNEMENTALE ALPINE

Alors que le premier type d'expertise associative, *une contre-expertise transport élargie*, se forme en France à travers la contestation des grandes infrastructures de transport ; le second type, *une expertise environnementale alpine*, que nous allons étudier à présent, se fonde sur la constitution de réseaux associatifs transalpins et l'introduction d'un nouveau principe de légitimité basé sur l'argumentation écologique. Il risque à terme de déstabiliser les politiques publiques à la française.

La constitution de réseaux associatifs transalpins

Les associations des Alpes du Sud françaises, celles du Nord, mais également les associations de défense mobilisées dans les Pyrénées, sont connectées à deux réseaux internationaux transalpins, la Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) et Initiative Transport Europe (ITE).

Le système démocratique suisse accorde aux citoyens des droits d'intervention étendus en matière législative par le droit « d'initiative » selon lequel les citoyens hel-

vétiques ont la possibilité de demander une modification de la constitution fédérale sur tel ou tel point. Grâce au droit de « référendum », ils peuvent faire en sorte qu'une loi fédérale soit soumise au vote du peuple. Depuis l'introduction du droit d'initiative en 1891, douze seulement ont recueilli la majorité des cantons et du peuple (double majorité), l'Initiative des Alpes pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit (en abrégé l'Initiative des Alpes) est la douzième. Elle prescrit le transfert du trafic (marchandises) de transit alpin de la route vers le rail et interdit l'extension de la capacité des routes de transit dans les régions alpines. Elle implique l'interdiction dans un premier temps de la circulation des poids lourds de plus de 28 tonnes sur le territoire helvétique. En février 1995, l'Initiative des Alpes, l'association qui a lancé et fait valider la votation du même nom, organise le Colloque de Lucerne pour fêter le premier anniversaire de la votation. D'autres associations, fédérations et collectifs européens y étaient invités pour faire le point sur les possibilités d'étendre l'expérience suisse au reste de l'Europe. ITE est née de cette réunion.

Le réseau Initiative Transport Europe (ITE) s'emploie à renforcer les contacts entre les organisations de protection de l'environnement et les mouvements d'opposition aux excès du trafic de transit, ainsi qu'à améliorer la diffusion et l'échange

acteurs

acteurs

d'informations sur un plan européen. De façon générale, le vocable Initiative Transport Europe désigne l'ensemble des groupements d'opposition au trafic de transit actifs dans l'arc alpin et les autres zones sensibles d'Europe (Pyrénées, pays de l'Est, etc.). ITE a environ 29 membres collectifs actuellement(11). ITE joue essentiellement le rôle de structure d'informations pour les membres du réseau des associations alpines. Spécialisée sur les transports alpins, elle tient annuellement des forums, édite une page d'information mensuelle « fax ITE », et dispose d'un site Internet (comme d'ailleurs les trois autres organisations internationales mentionnées ci-dessus). Elle permet également la mise en commun d'actions revendicatrices comme la pétition pour la RPLP(12). Quelles sont les logiques d'actions d'ITE ? D'une part, des actions revendicatrices sur le modèle de l'Initiative des Alpes (forte campagne de sensibilisation avec un débouché décisionnel précis) mais élargie aux instances de l'Union Européenne et, d'autre part, la mise en place d'une expertise environnementale sur les transports dont les dispositifs de fiscalité (la RPLP) constituent un point dur.

La CIPRA a été fondée en 1952. C'est une organisation non gouvernementale représentant une centaine (101 membres en 1999) d'associations et organisations dans les 7 pays alpins : Autriche, Allemagne, France, Italie, Liechtenstein, Suisse, Slovaquie. C'est une centrale internationale avec 7 représentations nationales et une représentation régionale (Sud Tyrol).

En septembre 1991 CIPRA-France est créée(13). Elle s'emploie dans le cadre d'une approche globale à la préservation du patrimoine culturel et naturel dans l'espace alpin. Ses objectifs sont les suivants :

- initier et promouvoir les mesures visant à la protection de la nature et du paysage;
- élaborer les projets de développement dans les Alpes en suivant le principe de prévoyance, soit de façon respectueuse de l'environnement et de ses aspects sociaux;
- réduire les charges environnementales dans les Alpes de façon efficace et durable à un degré non nuisible;
- promouvoir une ample conscience alpine dans et au-delà de l'arc alpin.

Comme pour ITE, nous retrouvons les références à la rationalité environnementale (principe de précaution, développement durable). Les deux réseaux font la promotion de la *Convention alpine* un texte législatif signé en 1999 par les huit états alpins(14) et qui est censé permettre un développement durable des régions alpines. Mais à la différence d'ITE, qui défendait un intérêt focalisé(15), l'opposition au trafic de transit, la CIPRA défend un intérêt pluridimensionnel, la protection des Alpes.

Comment introduire de nouveaux principes de légitimité ?

La mise en réseau transalpin va permettre d'introduire un nouveau principe de légitimité(16) dans les conflits, se référant à

11) Parmi les membres français d'ITE, on trouve la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement (FARE SUD), la FNAUT, la FRAPNA Isère, Association conseil des Chamoniards, Embrun Écologie et Transports, la Fédération Européenne du Mont Blanc (regroupant des associations du Val d'Aoste de la vallée de Chamonix et du Valais) l'Association pour le respect du Site du Mont Blanc (ARSMB) et la Coordination Jura-Alpes-Méditerranée (COJAM).

12) La RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations) est une taxe favorable à l'environnement qui impose les poids lourds à chaque kilomètre parcouru. Outre les coûts d'infrastructure, l'orientation de la RPLP est la prise en compte des coûts environnementaux et autres coûts externes non couverts dans le trafic routier.

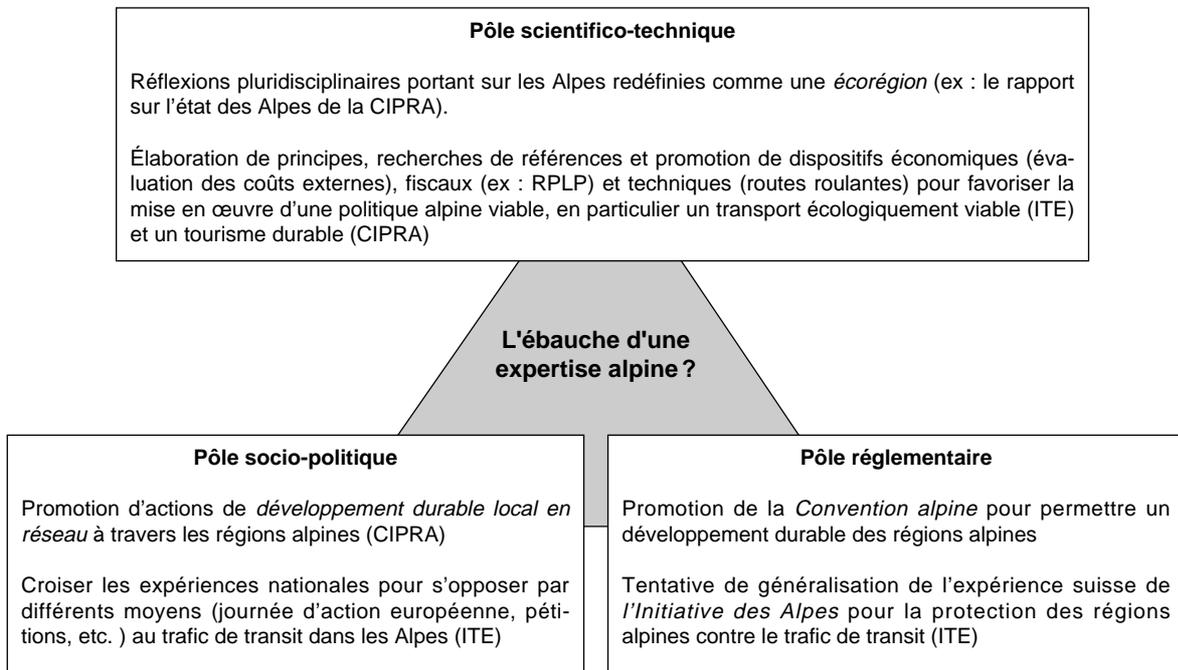
13) Elle regroupe notamment les associations et fédérations suivantes : Club Alpin Français (CAF), Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature (FRAPNA), Fédération Française de Randonnée Pédestre, Fédération Française de la Montagne et de l'Escalade, Moun-

tain Wilderness, Parcs Nationaux des Écrins et du Mercantour.

14) Allemagne, Autriche, Confédération Helvétique, France, Italie, Principauté du Liechtenstein, Principauté de Monaco, Slovaquie.

15) Sur cette classification des associations en fonction de l'intérêt qu'elles défendent : cf. P. LASCUMES, op.cit.

16) Dans leur ouvrage, les sociologues Boltanski et Thévenot analysent les différents principes de légitimité en usage dans nos démocraties modernes. Les auteurs appellent cités ces formes de légitimité différentes — civique, industrielle, domestique, marchande, inspirée, de l'opinion — qui sous-tendent nos actions lorsqu'elles sont soumises aux contraintes de l'espace public. Elles correspondent à autant de manières de mesurer la grandeur des personnes. Cf. L. BOLTANSKI, L. THEVENOT, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991. À ces six cités déjà éprouvées, il convient d'en ajouter une septième, en cours d'élaboration, la cité verte ou justification écologique.



l'argumentation écologique. Les sociologues Lafaye et Thévenot(17) analysent ainsi cette justification écologique qu'ils nomment *cité verte* : l'attention portée à l'environnement et sa protection permettrait d'établir un ordre de grandeur entre les personnes et les choses qui peuplent la cité verte. Est grand ce qui est « vert », propre, biodégradable, recyclable, ou s'oppose à ce qui pollue. Les grands êtres peuvent être des éléments naturels comme l'eau, l'atmosphère, l'air, le climat, des êtres génériques comme la faune, la flore. Est petit ce qui pollue. Mais l'élaboration de ce nouvel ordre de justification rencontre des obstacles.

L'analyse des conflits suscités par de grands projets français d'infrastructure, comme le TGV Méditerranée(18) ou le tun-

nel du Somport(19), révèle la faiblesse relative de la justification écologique dans les contestations associatives. Ainsi, l'étude sur le conflit du TGV Méditerranée démontre l'effacement de la justification écologique dans le conflit et l'hégémonie des grandeurs domestique et civique(20) dans la mise en valeur de la nature en France. Pourquoi cette faiblesse de la cité verte ? C'est qu'en France, la nature est profondément domestiquée — modelée par les activités humaines : agriculture, urbanisation — et civique : découpée, organisée en une multitude de communes. La situation est très différente aux États-Unis où le rapport à la nature passe par l'expérience de la *wilderness* : la nature vierge, l'étendue sauvage(21).

acteurs

17) C. LAFAYE et L. THEVENOT, « Une justification écologique ? (Conflits dans l'aménagement de la nature) », *Revue française de sociologie*, n° XXXIV-4, Paris, octobre-décembre 1993, p. 495-524.

18) Cf. J. LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, op. cit.

19) Cf. les deux études suivantes : V. BARNIER, O. SOUBEYRAN, *La controverse du Somport. Éléments de réflexion sur la conduite des grands projets d'aménagement*, document de travail, mars 1995 et L. THEVENOT (dir.), *Le traitement local des conflits en matière d'environnement. Une comparaison France - États-*

Unis, rapport final pour le Ministère de l'Environnement, vol. 1 et 2, 1^{er} décembre 1996.

20) Très schématiquement, pour suivre les théories de la justification de Boltanski et Thévenot, on parlera de cité civique lorsque les revendications associatives portent essentiellement sur la démocratisation des procédures de décision et de conception des projets ; on parlera de cité domestique lorsque les revendications associatives portent plutôt sur la défense des territoires, des patrimoines et leur maîtrise locale par les habitants (développement local).

21) Cf. L. THEVENOT, *idem*.

Une autre limitation réside dans la nouveauté de cette cité verte qui n'est pas encore passée dans les mœurs et les habitudes de la population. Les jugements concernant la grandeur verte s'appuient sur des instruments et des épreuves rares et fragmentaires qui ne sont ni systématisés ni coordonnés, ni répandus dans l'ensemble de la population. Seuls les convaincus, les militants peuvent les mobiliser.

Enfin, la cité verte tranche avec les autres conceptions de la justice plus classiquement humanistes. Elle inclut des générations futures et des êtres non humains dans la définition d'une justice proprement humaine. Comment rendre légitime dans nos ordres politiques la défense des espèces animales, des biotopes et l'indignation qui saisit certaines personnes devant leur destruction bien qu'ils ne soient pas humains ? Dérogeant à la règle de commune humanité, la justification écologique se fait taxer d'antihumanisme

L'émergence d'une expertise environnementale alpine

Le réseau transalpin permet de dépasser les différentes limites du concept de cité verte.

Il permet d'abord de faciliter et de populariser des jugements écologiques (verts) sur les Alpes. C'est l'intérêt des actions de la CIPRA qui fournissent des exemples, des indicateurs et des labels à travers les informations et les formations du réseau. La CIPRA s'appuie sur ses 7 représentations nationales (et sa représentation régionale) et leurs réseaux de correspondants pour procéder à des échanges d'informations et d'expériences afin de fournir des repères pour des jugements verts sur les Alpes. Je donne deux exemples : l'établissement d'un Livre blanc et d'une liste noire qui recensent des exemples en rapport avec la convention alpine, de réalisations positives et négatives du point de vue de la durabilité ; et le réseau de communes « Alliance dans les Alpes » destiné à présenter des exemples de réalisations locales pour faciliter la mise en œuvre de la Convention alpine en présentant des exemples concrets.

La référence aux Alpes permet ensuite, dans les propos et les publications des responsables de la CIPRA, de nous faire sortir de la seule nature domestiquée quadrillée par les communes. Les Alpes constituent un espace de nature sauvage (*wilderness*). La littérature de la CIPRA, et notamment le *rapport sur l'état des Alpes*(22), vise à redéfinir les Alpes comme un espace

proche de la nature qu'il faut protéger et développer durablement. C'est une *écorégion* : un territoire hybride, où l'écosystème se mêle au dispositif territorial traditionnel à la fois domestique et civique.

Enfin, la définition de l'écorégion se fait à la fois par rapport aux fonctionnalités naturelles (biodiversité, etc.) et par rapport aux usages sociaux et économiques. Cette catégorie permet de croiser les deux et de privilégier l'interdépendance entre les usages sociaux et les fonctions naturelles. Cette interdépendance structure le territoire. Les habitants inclus dans l'écosystème alpin peuvent y faire un bon usage de la nature. Le compromis de l'écorégion permet de lever une limitation de la cité verte : son antihumanisme sans la rabattre sur les justifications existantes (on oublierait alors l'entité environnementale).

La constitution des réseaux transalpins et la référence à un nouveau principe de légitimité permettent un véritable déplacement de l'expertise transport vers une expertise environnementale centrée sur l'écorégion alpine. Pour analyser cette expertise naissante, nous reprendrons la grille d'analyse déjà utilisée précédemment. Le schéma *L'ébauche d'une expertise alpine* de la page précédente résume ces analyses

Pour conclure, nous rappellerons les différents facteurs dégagés dans cette recherche qui risquent à terme d'affaiblir le modèle français des politiques publiques à boîte noire.

L'analyse nous a permis de dégager deux configurations d'expertise très différentes. Les contestations dans l'hexagone produisaient une première configuration d'expertise caractérisée par l'opposition frontale des réseaux d'expertise : l'expertise transport à la française (noyau d'une politique à boîte noire) et le réseau parallèle de la contre-expertise associative. Cette opposition n'empêchait pas des effets d'apprentissage dirigés où les associations s'imprégnaient des rationalités transport(23). L'explication de ce paradoxe réside dans le fait que la contre-expertise associative reste en partie sous l'emprise du projet technique qui la formate. N'ayant pas une plasticité suffisante, le projet technique joue finalement un rôle de *point de passage obligé*. Il fonctionne comme une sorte d'entonnoir rétrécissant fortement le champ des traductions.

En revanche la configuration qui se dessine actuellement sous l'action des réseaux associatifs transalpins pourrait bien être très différente. Elle mettra en présence

22) Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA), *Rapport sur l'état des Alpes. Données, faits. Problèmes. Esquisses de solutions*, Edisud, 1998. Publié en quatre langues (français, italien, allemand et slovène), ce rapport réunit sur 472 pages des articles de 70 scientifiques et auteurs connus.

23) L'équipe du sociologue Pierre Tripiet avait mis en évidence cette séquence pédagogique. Cf. D. JACQUES-JOUVENOT, P. L. SPADONE, M. TAPIE-GRIME, P. TRIPIET, *L'administration de l'équipement et l'usage de ses réalisations, rapport pour le séminaire « L'administration de l'équipement et ses usages »*, Conseil général des ponts et chaussées - 2^e section, février 1993, notamment p. 27-29 et p. 31-32.

dans un proche avenir le réseau d'expertise transport à la française avec un réseau d'expertise environnementale centrée sur un objet propre : les Alpes. L'expertise transport risque alors d'être relativisée par la promotion d'autres expériences nationales et déstabilisée par la diffusion du référentiel environnemental.

La constitution des réseaux transalpins pourrait ainsi produire à terme un affaiblissement du modèle français d'expertise autoroutière. Les principaux responsables associatifs sont Autrichiens, Suisses allemands et Allemands. Ils utilisent beaucoup plus la justification écologique que les Français. La rationalité technique n'a pas le même poids en Italie ou en Suisse qu'en France. Le lobby routier n'a pas la même force en Suisse et en Autriche que dans nos frontières. Les cultures politiques ne sont pas seules en cause : les Alpes constituent une contrainte forte pour l'expertise autoroutière. Elle doit tenir compte de cet amplificateur des distances et du temps, en

un mot des coûts, que constituent les Alpes (24). Avec la prise en compte de l'écorégion alpine se dessine l'ébauche d'une expertise environnementale spécifique dont la conjonction avec la Convention alpine et les propositions des États « protecteurs » (Suisse, Autriche) pourrait fonder des politiques alternatives s'opposant aux politiques sectorielles du transport et du tourisme. Une fois mise au point dans les Alpes, ce type d'expertise environnementale pourrait bien être exporté dans d'autres massifs montagneux, comme les Pyrénées(25).

Jacques Lolive
Anne Tricot

24) C. RAFFESTIN, « Les routes et les transports routiers dans l'arc alpin », *Le Alpi et l'Europa. Economica e trasporti, Laterza, Bari (Italia), 1975, p. 427-488.*

25) Comme en témoigne la présence de représentants des associations du Somport dans les différentes réunions du réseau transalpin ITE.

summary page 136



acteurs