

Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interactions des projets

Cécile Blatrix
José-Frédéric Deroubaix
Arthur Jobert
Yann Le Floch

La notion de territoire fait l'objet d'usages aussi variés qu'intenses dans les travaux sur les grands projets d'infrastructures, sous des sens parfois très différents qui ne sont pas toujours précisés. Cette diversité, voire cette dilution de la notion, ne doit pas conduire à l'évacuer mais plutôt à tenter de la préciser en mettant mieux en évidence la diversité de ses significations, et l'éclairage spécifique que permet d'apporter chaque approche. Le territoire est en effet un acteur à part entière de la mise en œuvre des projets.

Un territoire n'est pas seulement un espace géographique avec ses découpages administratifs et ses ressources répertoriées dans des inventaires, statistiques et autres études d'impact...(1) C'est également le théâtre de « jeux d'acteurs »(2). Ainsi, à l'occasion des procédures de débat public organisées autour des projets d'aménagement et d'infrastructure, les acteurs vont être amenés à se situer par rapport au territoire concerné qui va faire l'objet, au même titre que le projet lui-même, d'une construction collective(3). Certains territoires paraissent ainsi revêtir une réalité plus forte que d'autres, à telle point que l'acceptabilité des projets semble liée à l'espace considéré. À la fois instrument et objet de luttes, le territoire donne lieu à des processus de construction sociale où l'expertise va occuper une place centrale.

Cette perspective guide les trois recherches présentées ici, conduites dans le cadre du projet « Ménager le territoire : mémoire des acteurs et interaction des projets » (programme Évaluation-Décision du

PREDIT). Les projets d'aménagement s'inscrivent dans un territoire qui a une histoire et des spécificités ; ils sont susceptibles de structurer les représentations du territoire et délimitent des espaces de négociation. La « nature » du territoire à prendre en compte dans le cadre d'un projet d'aménagement (jusqu'où faut-il consulter ? jusqu'où faut-il indemniser ?) est elle-même enjeu de luttes. Les caractéristiques du territoire, son histoire, les représentations qu'en ont les acteurs peuvent donc contribuer à expliquer l'émergence, le déroulement, voire l'issue, des conflits d'aménagement.

Le territoire a été abordé dans cette recherche collective sous trois angles différents. Le travail conduit par Yann Le Floch à partir du cas du projet d'autoroute A85 (section Tours-Vierzon) visait à circonscrire les limites du territoire au-delà duquel on se sent affecté par un projet d'infrastructure à travers une photographie à un moment donné du sentiment de nuisance ressenti. L'analyse menée par Arthur Jobert s'attachait quant à elle à se focaliser sur un « territoire en crise », où un blocage fort existe autour d'un grand projet, afin de comprendre dans quelle mesure cette crise est le reflet d'une complexification de l'action publique. Enfin le travail mené par Cécile Blatrix et Frédéric Deroubaix cherchait à montrer, à travers l'analyse de deux procédures de consultation, comment deux projets dans un même territoire interagissent et se contraignent mutuellement. Le rapport au territoire est envisagé sous l'angle de la rivalité entre deux projets concurrents : le canal dit « Rhin-Rhône » et le TGV.

1) Que soit remerciée ici toute l'équipe « Enquêtes et débats publics : l'expérience démocratique » pour ses commentaires sur les différentes versions du présent rapport.

2) Alain de Romefort, « Partenariat, démocratie participative, évaluation et aménagement du territoire », in Jean-Claude Némery (dir.), *Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe*, Paris, Économica, 1994, p. 171.

3) Michel Barthélémy, Louis Quéré, « Les enquêtes d'utilité publique : une production collective ? », in Claude Quin (dir.), *L'administration de l'équipement et ses usagers*, Paris, La Documentation Française, 1995, pp. 281-299.

concertations

La confrontation de ces trois regards portés sur le territoire aura permis de dégager certains résultats significatifs quant à l'intérêt de cette notion de « territoire » d'abord, et quant à la portée de l'idée d'une territorialisation de l'action publique ensuite. Après avoir souligné les sens pris par le mot « territoire » pour les différents acteurs en présence en s'intéressant aux processus de construction sociale des territoires, on verra donc dans quelle mesure l'acceptabilité des décisions peut varier en fonction des territoires concernés, avant de s'interroger sur la portée et les limites d'une approche en terme de territorialisation de l'action publique.

La construction de territoires à travers un conflit d'aménagement

Un ou des territoires ? Représentations et usages du territoire

Un même espace est perçu et appréhendé différemment selon le type d'acteur considéré, en fonction de ses positions et dispositions. C'est ainsi que le territoire sera construit dans une logique de protection jusqu'à la sanctuarisation pour les écologistes, dans une logique de protection-compensation pour les riverains, et dans une logique de valorisation et de développement local et/ou, plus rarement, de protection de l'environnement par les élus locaux. Quant aux aménageurs, il s'agit pour eux de localiser l'ouvrage là où il est le plus rentable, mais aussi là où le risque de réaction « nimbyiste » est le plus faible.

Alors que les associations se font les porte-parole de la protection de l'environnement et du territoire, il apparaît que les représentations dominantes parmi les élus locaux en ce qui concerne les grands projets d'aménagement et d'infrastructure reposent encore fortement sur les thématiques du développement économique local, du désenclavement, des effets structurants de ces équipements sur le territoire.

Cette opposition entre les préoccupations des uns et des autres doit cependant à l'évidence être nuancée et précisée. Un des résultats de cette étude est en effet de montrer la complexité des rapports qu'entretiennent les acteurs avec les projets.

– Il convient d'abord de souligner le caractère composite des coalitions qui se forment autour des grands projets. Les élus mécontents d'un tracé qui les « ignore » peuvent s'allier avec des riverains opposés au même tracé pour des raisons inverses

(cas des riverains de l'Ognon s'alliant avec des élus jurassiens réclamant un passage du TGV Rhin-Rhône près de Dôle). Des élus peuvent encore être amenés à s'allier avec des associations pour s'opposer à un projet afin de mieux défendre un projet présenté comme alternatif (comme le montre la concurrence entre canal et TGV Rhin-Rhône). La formation de ces coalitions hétéroclites « porteuses » de représentations spécifiques du territoire suppose un travail « d'enrôlement » assumé tantôt par les uns (les élus), tantôt par les autres (les membres d'associations de protection de la nature ou de riverains...) qui, pour ce faire, instrumentalisent des expertises d'origines diverses : scientifique, administrative ou « profane ». (Cécile Blatrix et José-Frédéric Deroubaix).

– Si la logique économique semble primer dans les prises de position des élus, on note cependant que, dans certains cas, une prise de position autour de la préservation du territoire au nom de la protection de l'environnement peut également être utilisée comme un « levier politique » : le territoire et sa définition constituent un enjeu de luttes entre élus et peuvent donner lieu à des phénomènes de co-construction de leurs notoriétés (c'est ce que Arthur Jobert souligne à propos du Marais Poitevin).

– Au sein d'une même catégorie d'acteurs, il existe différentes manières d'occuper, de s'approprier le territoire : l'analyse menée par Yann Le Floch à partir du cas de l'autoroute A85 Tours-Vierzon montre que les constructions du territoire varient en fonction des caractéristiques des riverains : l'âge, le fait d'être propriétaire ou locataire, la profession exercée... ont des effets sur la perception du territoire et le degré auquel on y est attaché. Derrière le raccourci opéré par de nombreux acteurs qui expliquent la gêne ressentie et donc la probabilité de l'opposition par la plus ou moins grande proximité, une analyse fine mesurant plus précisément la propension à ressentir une gêne (et donc à s'opposer à un projet) en fonction de la distance, apporte des résultats éclairants. Le sentiment de nuisance comporte ainsi une dimension cognitive : on ne peut définir de manière objective et abstraite une gêne *a priori*. C'est ainsi qu'à distance égale, la sensibilité à d'éventuelles nuisances peut varier. Parmi les plus touchés en terme de proximité, on observe paradoxalement un infléchissement du sentiment de nuisance par rapport à des riverains plus éloignés qui semble devoir s'expliquer à la fois par un phénomène de rationalisation ou de disso-

nance cognitive («on fait avec»), et par les dispositions juridiques du droit de l'expropriation qui délimitent une bande de trois cents mètres au-delà de laquelle il n'existe pas de compensation aux nuisances éventuelles (dans la mesure où les exigences légales notamment en terme de bruit sont respectées).

On peut ici souligner le paradoxe qui fait que c'est parce qu'aucune compensation n'est prévue en droit que l'opposition a plus de chances de se manifester au-delà de 300 mètres (et jusqu'à une certaine distance). Rien n'interdit de penser que c'est largement du fait de l'absence de mesure précise de la nuisance ressentie en fonction de la distance que ce principe de non-compensation au-delà des 300 mètres peut perdurer(4). Le développement d'analyses du type de celles conduites par Yann Le Floch pourrait ainsi permettre d'élaborer non seulement un modèle de localisation des ouvrages mais aussi, pourquoi pas, un modèle de compensation de la nuisance perçue.

Le territoire fait donc l'objet d'une construction à la fois juridique (des textes le définissent en fixant des limites, des frontières, etc.) et cognitives (il est approprié différemment selon les individus et leurs caractéristiques socioprofessionnelles). Cette construction cognitive du territoire a pour caractéristique d'être à la fois un instrument et un produit de la lutte autour des projets.

Le territoire, instrument et produit de la lutte autour d'un projet

Les conflits autour des projets d'infrastructures donnent lieu à des constructions symboliques destinées à appuyer une position concernant le projet. On observe ce phénomène dans l'ensemble des cas étudiés où la lutte est d'abord une lutte pour imposer une définition du projet et du territoire concerné par le projet.

Très grossièrement, on peut schématiser les logiques qui président à ce type de construction selon la position des acteurs : alors que les défenseurs d'un projet s'attachent à mettre en évidence l'ampleur du territoire concerné par les avantages du projet, en soulignant par exemple la dimension européenne, internationale... de celui-ci, les opposants vont souvent s'efforcer, à la fois, de dénier cette définition dominante et de chercher tout ce qui présente un intérêt – écologique, historique, économique...

– concernant le territoire qu'ils veulent défendre. C'est à travers cette activité que va se former peu à peu l'identité d'un territoire.

Le projet de canal Rhin-Rhône est ainsi tantôt une «liaison Mer du Nord - Méditerranée», tantôt un «escalier à retardement de la Vallée du Doubs». Ce n'est qu'une fois le projet abandonné, et à l'issue d'un processus de concertation entre les anciens protagonistes de la controverse, qu'émerge un territoire «Saône-Rhin» plus ou moins consensuel, intégrant certains projets d'aménagement et en scotomisant d'autres (le projet de TGV Rhin-Rhône) (Cécile Blatrix et José-Frédéric Deroubaix).

Des définitions contrastées d'un même territoire s'affrontent de la même manière à l'occasion du projet d'autoroute Nantes-Niort, à travers (la dénonciation de) la mise sur le même plan des humains que sont les riverains, et des non-humains que sont les batraciens. Ici, même si le projet a donné lieu à des conclusions réservées de la commission d'enquête publique, ce n'est pas tant la victoire des porte-parole de ces derniers (les écologistes) qu'un arbitrage présidentiel, qui aboutit à une construction du Marais Poitevin en site unique et inviolable. Le conflit prend corps autour de constructions symboliques du territoire, mais ces représentations sont également le produit du conflit et de l'action collective : des habitants d'un même quartier de Niort (Saint-Liguaire) vont se rencontrer et se découvrir à l'occasion d'une lutte collective dont le résultat est de faire naître (ou renaître) une identité collective (Arthur Jobert). Dans le même ordre d'idées, après l'abandon du canal, la problématique de «l'axe Rhin-Rhône» devient, plus que jamais, une ressource argumentative : pour beaucoup d'acteurs il s'agit en effet de dire «puisque nous, habitants de l'axe Rhin-Rhône, n'avons pas le canal, on ne peut pas nous refuser le TGV». L'axe Rhin-Rhône est volontiers présenté comme risquant d'être «sacrifié». Loin de boycotter la consultation initiée par Dominique Voynet sur l'avenir du territoire entre Saône et Rhin, les acteurs socio-économiques vont ainsi s'en servir plus ou moins directement(5) pour dénoncer l'abandon du canal(6). La non-réalisation du canal donne lieu à la construction d'un territoire à partir de sa victimisation. Les acteurs revendiquent un droit à la différence(7) et réclament des discriminations positives en faveur des terrains gelés pendant de longues années par le projet qui a, paradoxalement, abouti à une sorte de sanctua-

4) Les fonctionnaires les plus critiques quant à cette non-compensation proposent de se fonder sur des mesures de données plus «objectives» telles que la dévalorisation des biens immobiliers, pour mettre en place un système de compensation à la fois plus équitable et qui rendrait les projets plus acceptables.

5) L'organisation de la concertation Voynet, dont le cadre ne permet pas d'évoquer le canal qui n'apparaît plus dans aucun document, scandalise ces acteurs qui se sentent victimes d'une quasi censure : «au SGAR on nous a interdit de parler du canal!».

6) Deux stratégies s'opposent désormais pour la relance du projet : reprendre le projet à l'identique (l'association Saône-Rhin Voie d'Eau 2010, qui se constitue au mois d'août 1997), ou défendre un projet «alternatif» (Provoideau propose la réalisation d'un barrage rejoignant la Saône à partir de Montbéliard et se combinant avec l'aménagement d'un canal Saône-Moselle.).

7) Jacques Manesse, «Égalité et droit à la différence. Territoires en quête de reconnaissance», in Daniel Gaxie (dir.), *Luttes d'institutions, Enjeux et contradictions de l'administration territoriale*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp. 109-137.

concertations

risation. Ironie de l'histoire, c'est le projet de canal abandonné qui permet de penser désormais le territoire. Ce sont jusqu'aux façons de nommer territorialement les projets qui révèlent la position des acteurs : (par exemple, TGV Rhin-Rhône pour ses défenseurs, ou TGV Belfort-Paris pour ses détracteurs). Implicitement, derrière ce type de formulation ce qui apparaît est la dénonciation d'une tromperie (sous couvert d'un projet c'est un autre que l'on veut faire passer). Certains territoires ou trajectoires sont aujourd'hui perçus comme illégitimes : la critique des liaisons en étoile autour de Paris fait désormais partie des ressources argumentatives des opposants. Même si la dénomination des deux projets en terme de Rhin-Rhône fait l'objet de discussions et controverses, la problématique de l'axe Rhin-Rhône est d'abord une façon d'apporter une plus-value aux projets : l'idée d'un couloir rhodanien proche de la saturation est largement admise et semble justifier à elle seule de nouveaux projets d'infrastructures. On trouve ainsi, tout particulièrement chez les socio-économiques (chambres de commerce et d'industrie), toute une rhétorique sur ce thème⁸⁾. Mais sous le terme d'axe Rhin-Rhône coexistent des représentations très différentes de l'espace à aménager et des projets pertinents. Dès lors, la constitution d'une alliance entre les coalitions défendant différents projets d'infrastructures sur un même axe apparaît impossible (Cécile Blatrix et José-Frédéric Deroubaix).

Expertise et construction du territoire

Les différents cas étudiés ont permis de mettre en évidence l'importance du rôle de l'expertise dans les processus de construction du territoire. En ce qui concerne le cas de l'autoroute Nantes-Niort, l'expérience de la mission Salmon-Legagneur montre également comment une opération à mi-chemin de la consultation et de l'expertise peut être utilisée comme un moyen de clore une controverse, en tentant de dépolitiser le conflit. Elle intervient en vue de légitimer *a posteriori* l'arbitrage présidentiel perçu comme illégitime. Mais le plus intéressant réside dans la reconstruction du territoire qui est au cœur de cette opération de relégitimation. Les membres de la mission remettent en cause l'opposition entre la Ville (Niort) et la Nature (qu'incarne le Marais Poitevin) : le Marais va jusqu'à la ville et l'urbanisation s'étend vers le Marais. L'ambiguïté des zones périurbaines nourrit la controverse (Arthur Jobert).

Des « ressources argumentatives » sont donc construites sur la base d'expertises diverses, scientifique, administrative ou associative qui vont permettre de légitimer ou, au contraire, de délégitimer les projets. Elles peuvent être utilisées « en soi » ou être « instrumentalisées » de telle sorte que c'est tout le processus de décision qui est remis en cause. Les opposants au canal, s'ils remettent en cause l'objet de la consultation de 1996 (les modalités de réalisation de l'ouvrage et rien que les modalités de réalisation), jouent cependant le jeu du débat technique au cours des réunions publiques. En revanche, pour le projet d'autoroute Nantes-Niort, l'opposition construite au fil de la controverse entre le marais Poitevin et la ville de Niort (les batraciens contre les humains) est étroitement liée à une remise en cause du processus de décision politique.

Territoires et acceptabilité des projets d'infrastructure

Il s'agissait ici de comprendre dans quelle mesure certains territoires peuvent paraître prédisposés à la contestation et pourquoi.

Il apparaît bien que les caractéristiques géographiques de l'espace considéré, mais aussi les caractéristiques socioculturelles des populations qui l'habitent, expliquent au moins pour partie la probabilité plus ou moins grande de résistances à l'implantation d'un projet d'infrastructure perçu comme nuisant (Yann Le Floch). C'est ainsi que la caractéristique de zone frontrière est propice à un brouillage des identités qui pourront être reformulées au gré des circonstances et des intérêts des acteurs. La position géographique de rurbain dessine en outre un profil sociologique d'opposants potentiels : les habitants issus des classes moyennes, ayant choisi de fuir la ville en faisant l'acquisition d'une habitation, et en (s')investissant ainsi dans le territoire. La prédisposition de ces acteurs à la contestation sera d'autant plus élevée qu'ils sont largement captifs, sensibles au thème de l'environnement, et qu'ils disposent de ressources qui leur permettent de s'investir dans l'opposition au projet. Certains acteurs vont ainsi jusqu'à expliquer la controverse par le caractère « marécageux » ou « sinueux » des habitants du Marais (Arthur Jobert). Les acteurs ne sont donc pas égaux devant le territoire : ce territoire n'existe pas avec la même acuité pour les différents types d'acteurs et ils ne se sentent pas tous également aptes à la défendre.

8) Voir par exemple le compte rendu de l'assemblée plénière de l'OITC Alsace Franche-Comté du 1^{er} avril 1998 à Besançon, L'axe Rhin-Rhône au cœur de l'Europe.

La probabilité de voir émerger un conflit pouvait également être liée à une expérience précédente de la lutte, à un apprentissage de l'activité d'opposition à un projet antérieur, bref en quelque sorte à une « mémoire du territoire ». Mais cette mémoire prend des formes inattendues dans la mesure où elle fonctionne à la fois comme ressource et comme contrainte pour les acteurs. L'exemple du canal et du TGV Rhin-Rhône montre ainsi que c'est davantage entre projets de même type dans différents espaces, plutôt qu'entre projets différents dans un même « territoire », qu'on observe des phénomènes de capitalisation des savoir-faire, et ce pour l'ensemble des acteurs concernés. Pour différents raisons, les opposants au TGV Rhin-Rhône vont s'appuyer sur l'expérience et l'argumentaire des opposants au TGV Méditerranée, davantage que sur l'expertise et l'expérience localisées accumulées par les opposants au canal (Cécile Blatrix et José-Frédéric Deroubaix).

Vers une territorialisation de l'action publique ?

L'analyse des politiques publiques est marquée par l'idée que l'on passerait actuellement d'une logique sectorielle à une logique plus territoriale de l'action publique. La connotation positive et la plus-value de légitimité qui semblent aujourd'hui attachées à cette notion de territorialisation expliquent son succès, qui n'a d'égal que son flou. Deux conceptions de la notion de territorialisation peuvent en fait être distinguées.

L'action publique territorialisée peut s'entendre comme une action différenciée en fonction des ressources et des handicaps ; cette acception est liée au développement du zonage et à la reconnaissance d'un droit à la différence à travers des mesures de discrimination positive en direction non pas de catégories de population, mais de territoires. Il s'agit d'adapter l'action publique aux spécificités locales. De ce point de vue, on passerait de l'aménagement du territoire à l'aménagement des territoires.

Plus généralement, la territorialisation de l'action publique renvoie à l'idée de la nécessité d'une approche globale et transversale des problèmes, d'une meilleure prise en compte des contextes et des acteurs locaux, impliquant également une plus grande participation. Ici, l'accent est mis sur le territoire comme lieu de défini-

tion, de mise en œuvre et d'évaluation des politiques publiques « territoriales », c'est-à-dire à partir des dynamiques locales, des réseaux et des systèmes d'acteurs locaux. Il s'agit non plus d'adapter une politique à un contexte particulier, comme dans la conception précédente, mais bien de « partir du territoire » pour définir, mettre en œuvre et évaluer un programme d'actions.

Sous cet angle, la territorialisation de l'action publique reste extrêmement difficile à saisir empiriquement et doit à l'évidence être précisée et nuancée. On a pu noter le flou de cette notion dont nous avons tenté de cerner les contours possibles dans chacun des cas étudiés. Or nos analyses pointent plusieurs limites qui, tout en le précisant, restreignent le sens qu'il convient de donner à cette notion.

Le travail d'Arthur Jobert, à travers l'idée d'une territorialisation des enjeux, souligne le caractère réversible des décisions du fait de l'opposition d'acteurs locaux. Si le processus de décision ne peut se comprendre qu'à travers l'analyse des contextes politiques et des rapports de force locaux, une intervention au plus haut niveau de l'État est toujours possible pour trancher, même si son caractère arbitraire est abondamment dénoncé. Ce constat vient aussi nuancer l'idée selon laquelle on ne pourrait plus aujourd'hui décider comme avant, de façon unilatérale et centralisée.

On s'aperçoit également que la territorialisation, au sens de prise en compte globale des caractéristiques d'un espace donné, n'est pas forcément prégnante pour l'ensemble des acteurs, en particulier du côté des services de l'État : en ce qui concerne l'autoroute Nantes-Niort il aura fallu les résultats partiellement défavorables d'une enquête d'utilité publique pour que le préfet et le Directeur des Routes décident du lancement d'une étude d'impact complémentaire sur le « Marais Mouillé ». Jusque-là en effet, c'est à partir de la seule emprise autoroutière que l'on raisonnait.

Dans le cas du projet de canal Rhin-Rhône, la territorialisation de l'action publique se lit par ailleurs autant comme un enjeu de luttes au sein de l'État central que comme un nouveau mode d'action publique. L'État central, comme le « local », est le lieu de luttes pour la définition des territoires concernés par les projets d'infrastructures, et le recours à des procédures de consultation du public est souvent un moyen pour faire évoluer le « front » de ces luttes. Au ministère de l'Environnement et

concertations

concertations

au secrétariat d'État aux Transports, on admet volontiers, avec le recul, que la consultation Rhin-Rhône de l'été 1996 était un outil stratégique fort intéressant pour retarder le projet jusqu'à la limite de validité de sa déclaration d'utilité publique.

L'observation de la conduite de deux projets dans un même espace conduit ainsi à relativiser l'idée d'une territorialisation de l'action publique, tout du moins en ce qui concerne les décisions en matière de grands projets d'infrastructures.

Du point de vue de l'organisation des procédures de participation du public, les experts des commissions de suivi se réapproprient de manières très différentes les procédures en fonction d'une capacité plus ou moins grande à endosser le rôle « d'expert en médiation sociale ». Cette capacité, liée à la fois à leurs propriétés sociales et à la marge de manœuvre qui leur est octroyée par les services de l'État instructeurs des procédures, permet, certes, une territorialisation, mais adaptée pour chacun des projets, dans des espaces qui leur sont propres : bassin versant du Doubs pour le projet de grand canal, territoires concernés par différents tracés ou options techniques envisageables pour le projet de TGV.

L'étude des projets de canal et de TGV dits Rhin-Rhône permet ainsi de montrer que rares sont ceux dont les prises de position ont pour principe une approche par territoire commun aux deux projets. Même quand c'est effectivement le cas, les logiques de la constitution des alliances (cas des associatifs) ou les contraintes de l'activité politique (cas des élus) conduisent les acteurs à privilégier une démarche projet par projet. On ne peut donc pas dire qu'une approche de l'action publique par le territoire ait succédé à une approche par projet ou par secteur d'action publique : au contraire, tout se passe comme si les approches par le territoire - qui existent indubitablement, ne serait-ce que dans les représentations et les discours des acteurs - ne parvenaient pas à s'incarner, à prendre corps dans le cadre du processus de décision publique français. L'idée d'une territorialisation de l'action publique doit alors être comprise comme une complexification de l'action publique résultant de la multiplication des acteurs qui vont prendre part au processus de décision et, partant, à l'activité de construction des territoires. Ce sont ainsi des territoires différents, construits par des acteurs pourtant partiellement communs, qui se superposent selon le projet considéré.

Cécile Blatrix est Docteur en Science Politique et Maître de Conférences à l'Université Paris 13 - Paris Nord. Ses travaux portent sur la question de la participation des citoyens à la décision publique. Dans le cadre de sa thèse de doctorat, elle s'est intéressée aux conditions d'émergence et d'institutionnalisation de ce qu'il est convenu d'appeler la « démocratie participative ». En s'appuyant sur le cas des grands projets d'infrastructure et sur l'exemple du TGV Rhin-Rhône, elle met en évidence les effets de l'existence de procédures dites participatives sur la participation du public et sur les mobilisations, et, plus généralement, sur la décision publique et le fonctionnement de la démocratie. C'est cette approche, qui se veut à la fois dynamique et « compréhensive », tenant compte de la structure locale des projets et des mobilisations, qui est adoptée dans le travail mené dans le cadre du PREDIT en collaboration avec José-Frédéric Deroubaix sur les interactions entre TGV et canal Rhin-Rhône.

Cécile Blatrix est l'auteur de plusieurs articles et contributions sur les différentes procédures de démocratie participative (enquête publique, référendum local, débats publics Barnier...). Une version remaniée de sa thèse est en cours de publication aux éditions Économica.

José-Frédéric Deroubaix est actuellement chargé de recherches au Centre d'Enseignement et de Recherches Eau-Ville-Environnement (Centre commun à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, l'École Nationale du Génie Rural, des Eaux et Forêt et à l'Université Paris XII - Val de Marne). Ses recherches portent sur l'acceptabilité sociale des réformes fiscales écologiques en France et en Europe. Elles visent à comprendre les conditions de mise en œuvre des instruments fiscaux dans le domaine de l'Environnement en général et dans celui de l'énergie en particulier.

Dans le cadre de sa thèse de Doctorat en sciences sociales, qu'il soutiendra à l'École Nationale des Ponts et Chaussées au cours de l'année 2001-2002, José-Frédéric Deroubaix a travaillé sur les usages sociaux de l'expertise scientifique et technique dans la construction des politiques de gestion de l'eau et des milieux aquatiques.

Au cours de ces recherches, José-Frédéric Deroubaix a été associé à la réflexion engagée par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement sur la réforme de l'évaluation environne-

mentale, de l'évaluation de projets à l'évaluation des plans, programmes et politiques.

Arthur Jobert a réalisé plusieurs études autour des conflits d'aménagements. Le travail réalisé dans le cadre du PREDIT insistait sur les dimensions territoriales de ces conflits. La reconstitution de l'historique d'une longue controverse donne à voir que la territorialisation d'un projet se nourrit à la fois du projet lui-même (en tant que résultat d'un processus de décision), d'éléments géopolitiques locaux plus ou moins stables (dit « mobiles ») et d'un travail de construction du territoire dans le feu de la controverse (jeux d'acteurs autour de définitions concurrentes du territoire). Dans une perspective plus large il a aussi mené une réflexion autour de l'émergence de l'expression « syndrome NIMBY » dont on trouvera une synthèse dans le numéro de la revue *Politix* sur le thème « Définir l'intérêt général » (n°42 deuxième trimestre 1998 ; « L'aménagement en politique - ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », pp.67-92).

Arthur Jobert est depuis 1999 chargé d'étude dans un groupe de recherche en sciences sociales de EDF (Recherche et Développement - GRETS). Ses travaux

sont orientés autour de l'analyse des controverses environnementales.

Yann Le Floch est docteur en Aménagement. Lors de ses travaux de recherche, il s'est attaché à montrer que les conflits entre riverains et maîtres d'ouvrage pouvaient être abordés sous l'angle d'une approche spatiale. Pour le programme PREDIT, il a proposé d'évaluer, par le biais d'une enquête auprès d'un millier de personnes, le rapport entre la gêne pressentie et la distance à une future autoroute. Ses résultats confirment une hypothèse intuitive de décroissance en fonction de l'éloignement mais surtout donnent une mesure de cette décroissance. Par la suite, dans la continuité de ces travaux, il montrera qu'il est possible de cartographier le territoire en fonction du nombre de personnes potentiellement affectées par un futur ouvrage. À l'issue de son doctorat, Yann Le Floch est devenu secrétaire général de la commission particulière du débat public sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône. Aujourd'hui, il travaille à Réseau Ferré de France où il assiste les chefs de projets dans la mise en œuvre des concertations.

summary page 137

concertations

