

Expertise de tracés et traçabilité de l'expertise.

Jean-Yves Trépos
Valérie Bernat
Henri Barisel

Le déclenchement de procédures de consultation publiques offre l'opportunité d'observer certaines relations entre expertise et décision, qui sont ordinairement plus ou moins mêlées et plus ou moins opaques. Cette procédure est considérée ici comme un « forum hybride »(1), parce qu'elle n'engage pas seulement « l'action normale de l'État » (expertise technique, débat public, puis décision politique), mais parce que des connexions se recomposent à cette occasion entre : experts, commanditaires, contrôleurs de l'expertise (qui peuvent être distincts des commanditaires), destinataires finaux (la fraction de public, construite par la commande comme devant être bénéficiaire de l'opération), professionnels (qui auront à traduire en mécanismes durables les décisions), éventuels opposants et, le cas échéant, divers contre-experts (qui peuvent, eux aussi, être distincts des opposants) et toutes sortes d'amateurs (publics privilégiés, professionnels impliqués dans l'opération, opposants, etc.). On suppose ainsi que l'expertise se fraye un passage comportant une part d'incertitude dans un

monde qui était préalablement pacifié, coupant des liens ici, constituant des prothèses de liens là, révélant des liens insoupçonnés ailleurs, voire instaurant des liens paradoxaux, bref modifiant des routines et des « cela va de soi » — et donc qu'elle n'est expertise qu'à ce prix(2). Différentes chaînes d'actants (humains, objets, machines, dispositifs) interfèrent et s'accrochent plus ou moins, à propos de mesures (critères, instruments, résultats) et produisent du lieu commun(3). La limite entre décision et expertise s'estompe : la décision devient partiellement une expertise et il y a de la décision dans l'expertise, à la mesure de la réflexivité que produit le dispositif (c'est-à-dire qu'il est plus ou moins réinterprété par ses protagonistes) : par exemple, la présence d'acteurs indésirables (notamment les mécontents et autres opposants), fait l'objet d'anticipations chez les décideurs et sont autant de processus de décision ; tout comme la supputation d'arrière-pensées politiques déclenche chez des publics (usagers, riverains, etc.) des motions de défiance.

décisions

1) Une première formulation de cette notion figure dans : M. Callon et A. Rip, « Humains, non-humains : morale d'une coexistence », in : *La Terre outragée. Les experts sont formels, Autrement*, n°1, 1992. Pour une application plus récente : M. Callon, « Actor-network theory – the market test », in : J. Law and J. Hassard, *Actor Network Theory and after*, Oxford, Blackwell, 1999.

2) Il y a une événementialité de l'expertise, qui peut être plus ou moins cadrée par des équipements institués et/ou objectivés (comme des rituels de consultation publique ou de procédures de saisine), mais qui tend à s'inscrire dans une série chronologique comportant une dynamique spécifique (par exemple des temps forts de controverse-ce qu'on entend couramment par « événement »-, des accélérations, des ralentissements). Il faut

évidemment rapporter à cette événementialité tout ce qui se situe en amont de la décision de faire appel à l'expert : les réseaux d'interconnaissance et les formes de notoriété peuvent être interprétés comme des équipements contre-événementiels ou, pour adopter le vocabulaire de Michel Callon, des moyens de cadrer les externalités du marché (M. Callon, 1998, « An essay on framing and overflowing : economic externalities revisited by sociology », in : Callon (ed.) *The Laws of the Markets*, Oxford, Blackwell).

3) C'est-à-dire des schèmes cognitifs communs (dont certains sont des lieux communs, au sens courant de stéréotypes et d'autres, des points d'appui efficaces pour l'action), mais aussi des espaces communs (des espaces où l'on peut s'entendre).

La recherche présentée ici a porté sur l'analyse d'un processus d'expertise concernant le projet de construction d'une nouvelle autoroute en Lorraine: l'A32 (prévue pour doubler l'A31) et dont l'avenir présente une grande incertitude. L'ambition était de saisir l'ensemble des opérations appuyant une décision (voire certains aspects de la décision elle-même), dans un cas particulièrement significatif et encore rare: le déclenchement de la procédure dite de Débat Public, consécutive à la loi Barnier de 1995.

L'emboîtement des procédures.

L'analyse fait apparaître trois étapes distinctes d'un processus qui ne se limite pas à l'application de la loi Barnier: il y a un « avant » (1993-1998), au cours duquel s'effectue la construction sociale du problème, à l'échelon régional (un travail de rapprochement entre un diagnostic de saturation de l'autoroute A31, un sentiment d'insécurité dont la presse se fait largement l'écho et une perspective de développement économique régional), un « pendant » (mars-juillet 1999), où le dispositif de Débat Public se déroule normalement et un « après », qui est ressenti comme non-clos, puisque ressurgissent périodiquement des propos visant à remettre la question à l'ordre du jour. La situation dans laquelle se trouve ce projet aujourd'hui est pour le moins complexe: le rapport du Débat Public incite l'État à construire l'autoroute, mais ce n'est pas cette décision qui a été prise (l'A32 n'est pas inscrite au schéma régional), quoique la presse et les élus locaux semblent la croire encore possible, ce qui ne suffit pourtant pas à provoquer une controverse de grande envergure avec les associations d'opposants.

Ces trois étapes sont faites de continuité et de discontinuités. Elles s'emboîtent, même si des événements nouveaux les différencient.

S'il est difficile d'évaluer précisément le poids de cette histoire sur le déroulement du débat en 1999, plusieurs éléments tendent à montrer qu'elle a néanmoins des incidences non seulement sur son organisation et sur la constitution de ses acteurs, mais également sur la construction de la perception et de l'analyse des événements. D'une part, la façon subite dont le projet a fait son apparition sur la scène publique, au travers d'un article de presse révélant les hypothèses de fuseaux(4), a créé un choc. D'autre part, l'enchevêtrement et la superposition des événements et des procé-

dures ont contribué à créer un processus discontinu et flou, préjudiciable à la visibilité du dispositif. Pour les opposants, cette information en forme de révélation signifiait qu'au moment où le public aurait été en droit de discuter – selon un des principes de la circulaire Bianco – sur les grandes fonctions du projet, en amont des études de tracés, les consultations portant sur des aspects bien plus restreints (avec un principe arrêté d'infrastructure autoroutière, sur une zone d'étude circonscrite) avaient déjà été organisées. Cependant, des modifications et des compléments ont été intégrés au projet présenté en 1999: ferroutage, voies navigables et mise à trois voies de l'A31. Elles sont le résultat des enseignements tirés par le maître d'ouvrage du pré-débat (ou: « débat Bianco »). Si les choses ne semblent pas avoir beaucoup évolué entre les deux premières phases de cette histoire, la deuxième s'est conclue par une décision. Les éléments qui ont concouru à cette décision relèvent non seulement des modifications d'orientations gouvernementales, mais sans doute davantage d'un changement de contexte, plus favorable au développement de transports alternatifs à la route. Quelques événements ayant ponctué les débats entre ces deux phases semblent avoir mis à mal l'idée du « tout-autoroute » qui est dorénavant dénoncé par une part croissante des publics dans les débats.

La question de l'A32 ressurgit en décembre 2000, à la faveur de la discussion du Contrat de Plan État/Région. La période allant de décembre 2000 à avril 2001 est désignée par le Républicain Lorrain (R.L.) du 21 décembre 2000 (qui y consacre une page entière) comme cruciale pour le devenir de ce dossier. Le R.L. effectue à cette occasion une synthèse qui prend fait et cause (notamment par le billet éditorial de la page, intitulé: « Ambition ») pour la construction de l'A32, en donnant exclusivement la parole aux partisans de cette solution et en traitant par la dérision les opposants qui se trouvent amalgamés aux Verts (les collectifs associatifs ont disparu du discours). Cette rhétorique euphorique est marquée par des articles à visée anxigène (l'un des articles s'intitule: « A32: la peur au ventre »; un encart sur fond rouge précise: « 27 morts en 2000 ») et par un véritable encerclement discursif qui conduit à accepter l'idée qu'il n'y a pas d'alternative (« A31: des aménagements illusoires ou impossibles »; « Une seule autoroute dans le sillon mosellan »). Les énonciateurs auxquels les rédacteurs de la

décisions

4) Voir schéma.

page s'allient sont des élus de tous bords (sauf les Verts) et leurs instances (le Conseil Régional de Lorraine et le Conseil Général de la Moselle). La décision à propos de l'A32 n'apparaît toujours pas clairement. L'épilogue du Débat Public est interminable, alors même que le débat politique est très atténué. Cette situation est particulièrement intéressante pour le sociologue, puisqu'elle renvoie à un état original des formes intermédiaires de régulation sociale.

Les catégories d'experts et les argumentations.

Le CETE, expert institutionnel...

Si l'on s'en tient aux critères habituels(5), il semble bien que le CETE (Centre d'Études Techniques de l'Équipement) remplisse un rôle d'expert. Cependant, plusieurs éléments s'ajoutent pour lui conférer un statut spécifique. En effet, dans ce processus d'étude du projet, le CETE n'est pas un acteur comme les autres puisque, en même temps qu'il répond à une demande, il met en œuvre une procédure, des pratiques, des choix politiques et techniques émanant de l'État et qui s'imposent à tous les autres acteurs. Par ailleurs, il détient en exclusivité la plupart des données mobilisées pour concevoir ce genre de projet : études de trafic, évolutions. Son rôle correspond assez bien à cette figure de l'expertise qu'on désigne parfois comme « expertise d'aide à la décision »(6).

Une des spécificités de la place du CETE dans ce dispositif est d'être le seul expert présent et accompagnant l'ensemble du processus(7). Or cette présence continue ne signifie pas qu'il garde le même rôle et le même statut pendant toute la durée du processus(8). La constitution de l'expertise autour d'un projet se joue dans plusieurs temps : le temps de la définition du cahier des charges, ou de la commande du projet ; le temps des études ; le temps de la présentation publique. La dimension constitutive de l'expertise du CETE consiste notamment à savoir coordonner ces différents ordres d'enjeux portés par des acteurs régionaux, mais également institués par les autorités locales au travers de documents de planification. Par les études qu'il réalise, mais également par celles qu'il n'effectue pas, le CETE tend à orienter et à circonscrire le cadre du champ de décision et de participation du public.

La présentation des projets au public semble reformuler le sens de l'expertise du

CETE. Au cours des débats, il n'a pas été uniquement interpellé comme le metteur en œuvre de la volonté de l'État, mais également comme un expert parmi les experts. Contrairement à ce qui a pu être observé à propos d'autres débats(9), les techniciens du CETE n'ont pas, en cette circonstance, revendiqué et affirmé leur statut d'expert et la vérité impérative de ce qu'ils avançaient et il n'a pas été demandé à leurs interlocuteurs de les « croire sur parole ». Ils semblent plutôt s'être attachés à affirmer la validité de leurs données chiffrées, à délivrer des informations et à apporter des réponses techniques aux différentes suggestions émises. En aucun cas, il ne leur a été demandé d'être les incitateurs d'une mobilisation du public (c'est-à-dire l'expert participatif), ce qui aurait pu avoir du sens ici.

Les autres experts reconnus

Le projet n'a pas constitué, pour les experts invités à s'exprimer lors du débat, un terrain de recherche spécifique, mais s'est davantage présenté comme un cas d'application, une illustration, l'opportunité d'évoquer certaines approches ou démarches scientifiques élaborées par ailleurs. Le plus souvent d'ailleurs, les études présentaient davantage un caractère théorique que pratique et n'étaient pas directement inscrites dans la problématique ou le territoire du projet.

Plusieurs éléments participent au relatif désintérêt des publics pour le rôle, censé être didactique, de cette expertise. D'une part, l'expertise mobilisée vise plutôt à rappeler l'état des connaissances qu'à promouvoir des études spécialisées ayant trait au projet et pouvant en cela directement concerner et intéresser les populations. D'autre part, les thématiques abordées s'inscrivent dans des logiques de raisonnement selon lesquelles le territoire lorrain doit s'adapter à des sollicitations, à des demandes émanant d'actants extérieurs (autorités nationales, européenne, tendances économiques et de transports, groupes d'entreprises...). Elles privilégient certaines orientations et visent un certain type d'action à l'égard des publics qui sont venus en prendre connaissance. À l'exception de la prise en compte des thématiques explicitement réclamées (ferroutage, santé, etc.), les réunions thématiques initialement prévues s'inscrivent assez clairement dans un registre de justification du projet : justification économique, réduction de l'insécurité, minoration des effets sur

5) Voir : J.-Y. Trépos : *La sociologie de l'expertise*, Paris, PUF, 1996.

6) Cette figure classique de l'expertise s'oppose à celle, plus récente, de l'expertise participative (Trépos, op. cit., p.13-14)

7) Voir aussi : Pierre A. Vidal-Naquet : « La territorialisation de l'expert. Le cas des CETE », in : G. Decrop et J.-P. Galland (éd.), *Prévenir les risques : de quoi les experts sont-ils responsables ? La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1998, pp. 43-54.*

8) On peut aussi interpréter l'intervention du CETE, dans la phase d'amont, comme la mise en œuvre d'une professionnalité routinisée et non d'une expertise, qui n'apparaîtrait alors que lorsque l'on considère l'ensemble de la prestation du CETE.

9) En particulier à Boute-Carros (Débat public à propos de l'installation d'une ligne à haute tension dans les Alpes).

l'environnement. De ce point de vue, reconnaît le CETE, « les experts nous ont beaucoup aidé ».

L'expertise associative

Rapidement, des groupements se sont constitués comme forces de contre-proposition. Le niveau d'expertise revendiqué portait soit sur la technicité de la proposition faite, soit sur le statut de l'instance émettant la proposition. Le recours à des cabinets d'étude ou à des personnes compétentes sur les aspects mobilisés dans la conception de tels projets a permis de présenter plusieurs contre-propositions, voire parfois des suggestions.

Se sont ainsi manifestés, le comité d'entreprise de la SNCF de la région Metz-Nancy, la CFDT, la FNAUT, l'ADVMM (présidée par J. Chérèque) et l'AGGIR (l'association de riverains la plus active). Le propos d'un technicien résume leur sort : « Il y a eu des contre-propositions, c'était plus en tant que... c'était des idées lancées mais elles ne se sont pas appuyées sur des scénarios. Par exemple le comité d'entreprise de la SNCF [...]...Il disait : il faut faire ceci, il faut faire cela, sans pouvoir donner des chiffres à l'appui, sans pouvoir montrer une construction, c'était d'ailleurs quasiment impossible parce que ça aurait consisté à faire un nouveau dossier là-dessus... on pouvait faire des contre-propositions routières, autoroutières beaucoup plus facilement que ferroviaires parce que c'était reprendre le problème très en amont » (CETE).

La plupart des interventions recensées au cours des débats n'a pas porté sur les principes ou les modalités de mise en œuvre de l'expertise dans la construction du projet (remise en cause de la légitimité de l'expert ; remise en cause des objectifs de l'expertise ; remise en cause du choix de l'outil quantitatif ; remise en cause des résultats obtenus par l'outil quantitatif mobilisé par l'administration), mais sur les postulats politiques qui ont présidé à la consti-

tution de cette expertise, transformant ce qui aurait pu n'être qu'un débat technique en un débat essentiellement politique. Un des registres argumentatifs significativement mobilisés a trait à ce travail de mise en question des valeurs sous-tendues par le dossier.

L'improbable constitution d'une expertise du débat

Si l'on s'efforce de mettre le terrain étudié en rapport avec des processus plus généraux, quelques remarques s'imposent, qui resituent forums hybrides et Débat Public(10).

Certains (les politiciens, les techniciens) sont engagés dans l'équipement (par des mots) d'une forme (le Débat Public) permettant à des gens ordinaires de se prononcer sur des enjeux qui les dépassent ; la répétition et la fabrication de stéréotypes indiquent jusqu'où ils croient possible d'aller dans ce processus de politisation des pratiques sociales (plus les stéréotypes se multiplient, plus l'équipement est ample(11)).

D'autres (les opposants inorganisés, les gens qui font des remarques), sont poussés par le dispositif de politisation (le Débat Public) à stabiliser, par la répétition, des impressions et des intérêts assez disparates ; la cristallisation qui s'opère ainsi, fabrique d'autres stéréotypes, tantôt congruents avec les précédents (l'insécurité sur l'A31), tantôt divergents (les incidences sur la santé : la pollution autoroutière est-elle cancérigène ?).

Entre les deux se situent les opposants organisés qui ont réussi à faire entrer leur cristallisation (l'A32 n'est pas opportune) dans le dispositif de politisation (ils s'expriment plus que les partisans de l'A32), mais sans construire pour autant une contre-expertise (ils ne sont pas en mesure de définir un intérêt commun)*.

En d'autres termes, tous les propos sont durcis et figés, mais certains sont cristallisés, d'autres sont politisés. La coexistence

décisions

* Sur les contraintes de stabilité auxquelles les mouvements d'opposants aux autoroutes doivent faire face, voir : V. Catherin, **La contestation des grands projets publics. Analyse microsociologique de la mobilisation des citoyens**, Paris l'Harmattan, 2000. On trouve une approche macro-sociologique à plus long terme dans : C. Blatrix, **La « démocratie participative » de mai 68 aux mobilisations anti-TGV. Processus de consolidation d'institutions sociales émergentes**, Thèse Paris I, 2000.

10) Ces remarques reposent sur une problématique mise en œuvre également dans d'autres domaines. Voir : J.-Y. Trépos, *Les équipements politiques de la société civile* (à paraître en 2002).

11) Les dispositifs traitant du risque à l'échelle macro-sociale le montrent assez bien : les risques environnementaux (qui sont construits pour un large public) et les risques médicaux (dont les publics sont plus spécifiques) sont sans doute aujourd'hui ceux qui rassemblent le mieux les stéréotypes autonomistes (c'est-à-

dire ceux qui supposent qu'on ne peut mener aucune politique publique sans la mobilisation des destinataires potentiels) en une très grande diversité de dispositifs (réduction des risques toxicomaniaques, autonomie des personnes âgées et des malades chroniques, etc.). Les équipements construits à cette occasion peuvent être considérés comme « amples », dans la mesure où le seuil d'accessibilité est peu élevé (on parle d'équipements à « bas seuil », pour la substitution des produits opiacés).

de ces deux mouvements au sein du forum hybride se traduit par la constitution d'un nombre limité de lieux communs (qu'on pourrait définir comme des « stéréotypes partagés »), comme : « le ferroutage », apparu comme terme et devenu rapidement un thème. Le ferroutage est un lieu commun parce qu'il permet de se comprendre (grâce à la presse, on voit en gros ce que c'est) sans obliger à avoir une définition explicite (qui ferait apparaître des malentendus). D'autres termes, comme celui d'« approche multimodale », sont presque parvenus à ce stade, mais demeurent instables : s'agit-il d'une « approche complémentaire » de la construction autoroutière ou d'une « approche alternative » ? Posée comme telle au cours du Débat, l'opposition fait apparaître un malentendu sur la notion et « multimodal » peut facilement être dénoncé par telle ou telle partie prenante(12).

Jacques Defrance(13) avait montré que les Auditions publiques en France (à la différence de ce qui se passe au Royaume-Uni) fonctionnent sur un schéma asymétrique (les spécialistes sont sur la scène et tous les autres sont dans la salle, au lieu d'être face-à-face comme au R.U., où le modèle est juridique), ce qui ne laisse que deux issues : l'une consiste à « donner la parole » (forme de politisation sur un modèle pédagogique), l'autre consiste à « prendre la parole » (forme de cristallisation sur un modèle révolutionnaire). On voit bien que les débats-Barnier, en tout cas celui qui concerne l'A32, sont hantés par ces asymétries.

Le modèle pédagogique consiste à donner la parole pour permettre à des destinataires-bénéficiaires de s'approprier un schéma arrêté d'avance (le tracé à proximité du sillon mosellan) en le faisant fonctionner pour traiter des cas : il repose fondamentalement sur une hiérarchie des expertises, car les techniciens n'ont besoin

des cas apportés par le public que pour des ajustements marginaux (même si cela les conduit, comme à Boute-Carros, à des études complémentaires); l'expertise concédée au public est mineure (on espère que le public va découvrir « la complexité » de ces problèmes, comme dit un technicien du CETE).

Le modèle révolutionnaire paraît correspondre aux interventions associatives et déboucher sur un succès (ou plutôt deux : ce sont les opposants qui se sont le plus exprimés ; le projet d'A32 est repoussé sine die). Mais, si l'on y regarde de plus près, ce n'est pas le cas : d'une part, le Débat Public s'achève sur la préconisation de construire l'autoroute et non sur son inopportunité et, d'autre part, la décision politique de suspendre la construction ou d'y renoncer peut être la résultante d'un faisceau de causes très diverses. On ne peut donc attribuer la situation actuelle au succès d'une prise de parole qui n'a, de fait, pas permis de mettre en chantier d'autres modes de résolution des problèmes de circulation identifiés.

Quelle expertise a-t-on pu voir se constituer au cours de cette procédure ? Il y a bien un apprentissage : celui de l'utilisation d'un nouvel équipement de débat (cet apprentissage est induit par la politisation). Cet apprentissage laisse de côté la discussion sur la place des experts : il ne tourne la compétence politique ainsi construite que vers « la politique » (au sens courant) et non vers « la technique ». Du coup, on a « pris la parole », mais on a continué d'accepter les arguments d'autorité. Ainsi l'expertise alternative développée par un professeur de géographie de l'université de Metz, qui proposait l'utilisation d'un logiciel fonctionnant à la logique floue (fuzzyclass), n'a pas été prise au sérieux par ceux qu'elle aurait pu intéresser, d'une part parce que ce professeur est aussi conseillère régionale de droite et que les

décisions

12) Dans un encadré de la page spéciale du R. L. du 21 décembre 2000, le Préfet de Région soutient la construction de l'A32 (en signalant que les évolutions de trafic ont été sous-estimées), mais en l'incluant dans un projet de développement coordonné de divers autres moyens de transport (rail et navigation), démarche qui est qualifiée d'« approche multimodale ». Il se trouve que depuis la fin du Débat Public les propos du Ministre des Transport et du Ministre de l'Environnement sont apparus à la fois suffisamment antagonistes pour donner espoir aux deux « camps » et suffisamment convergents pour laisser penser que la décision traînerait en longueur. La position du Préfet témoigne de ces arbitrages. Ici, l'expertise a complètement durci. Le tracé

est devenu évident et la solution autoroutière s'impose aux lecteurs. Les techniciens du CETE sont rentrés dans l'ombre. Le Débat Public a disparu des propos (il est devenu pour le journal « l'enquête d'utilité publique ») et donc de la scène. Dans les articles postérieurs (en avril/mai 2001), le dossier n'a pas avancé et tout le débat sur le « multimodal » a disparu (comme le mot « ferroutage » avait disparu du même journal en décembre).

13) J. Defrance, « Donner la parole. La construction d'une relation d'échange », Actes de la Recherche en Sciences Sociales, n°73, 1988.

opposants sont plutôt à gauche et, d'autre part, parce que le souci de cet expert n'était guère de construire un « dispositif d'intéressement »(14).

Les paradoxes de la traçabilité

En définitive, cette procédure consacre un paradoxe : les participants s'accordent pour asseoir la légitimité des expertises sur l'expérience et sur la technicité (on ne peut pas raconter n'importe quoi), mais s'accordent aussi sur la relative marginalisation de ces expertises (elles se situent très en amont des discussions). Ce paradoxe repose sur le fait que les débats sont dominés par des définitions politiques contradictoires de l'opportunité de l'infrastructure. C'est après tout normal, puisque la loi Barnier est un équipement politique du Débat destiné à rassembler et à aligner des insatisfactions et des attentes qui sont cristallisées de manière très éparpillée. Mais cette politisation du débat pourrait, par une cristallisation spécifique, constituer comme expertises certaines pratiques sociales ordinaires, y compris même lorsqu'elles sont très peu technicisées. Ce phénomène ne se produit pas dans le cas de l'A32, alors qu'il s'est au moins esquissé dans le cas de Boutre-Carros.

Cette étude est, pour les chercheurs aussi, pleine de décalages, qui fonctionnent souvent comme des frustrations ou des sentiments d'échec. D'abord, on peut constater qu'il n'y a pas eu d'« expertise de tracés » : certes, des gens ont débattu et se sont opposés à propos de tracés, mais il ne s'agissait pas d'expertise sur les tracés qui étaient considérés comme des options, toutes étudiées avec la même technicité. L'expertise a porté sur les effets sociaux de ces choix.

Ensuite, on peut constater qu'il n'y a pas de « traçabilité de l'expertise » en amont du Débat Public : de nombreux documents sont inaccessibles et la suspicion plane sur l'enquête. Et, de fait, on ne voit pas pourquoi les représentants de l'État auraient suspendu leur méfiance : le sujet est encore très chaud et les sociologues, malgré la place flatteuse qu'ils prennent de plus en plus dans l'appareil d'État, ne sont pas encore des interlocuteurs suffisamment portés à afficher une déontologie nettement identifiable pour qu'on leur fasse confiance. On a essayé de faire une pragmatique sociologique de ce dispositif d'expertise, c'est-à-dire d'explorer les différents nœuds du réseau socio-technique qui s'est progressivement constitué. Compte tenu du

caractère politiquement instable du dispositif, certains de ces nœuds (où la réflexivité est peu développée) sont impossibles à pénétrer et ne peuvent être décrits que de l'extérieur, tandis que d'autres sont plus ouverts. Cette limite d'information n'a pas les mêmes conséquences pour une pragmatique que une analyse systémique : pour une pragmatique, cette limite est une donnée qui fait partie de la dynamique de la situation, au cours de laquelle certains actants fabriquent des « boîtes grises », que l'on peut chercher à analyser comme telles – au prix d'un investissement supplémentaire.

Mais, si elle n'existe pas pour les chercheurs, la traçabilité n'existe pas davantage pour les bénéficiaires supposés. On sent bien le hiatus qui subsiste entre le niveau macro-social, où la traçabilité acquiert le statut d'impératif catégorique, grâce à des affaires comme celles du sang contaminé, de la vache folle, des OGM ou de la fièvre aphteuse et le niveau méso-social (celui du débat sur l'A32), où l'impératif est davantage hypothétique, pour parler comme Kant. C'est ce hiatus que le dispositif de politisation (Débat Public) vise pourtant à combler : il serait donc utile de poursuivre l'observation de ces formes sociales intermédiaires.

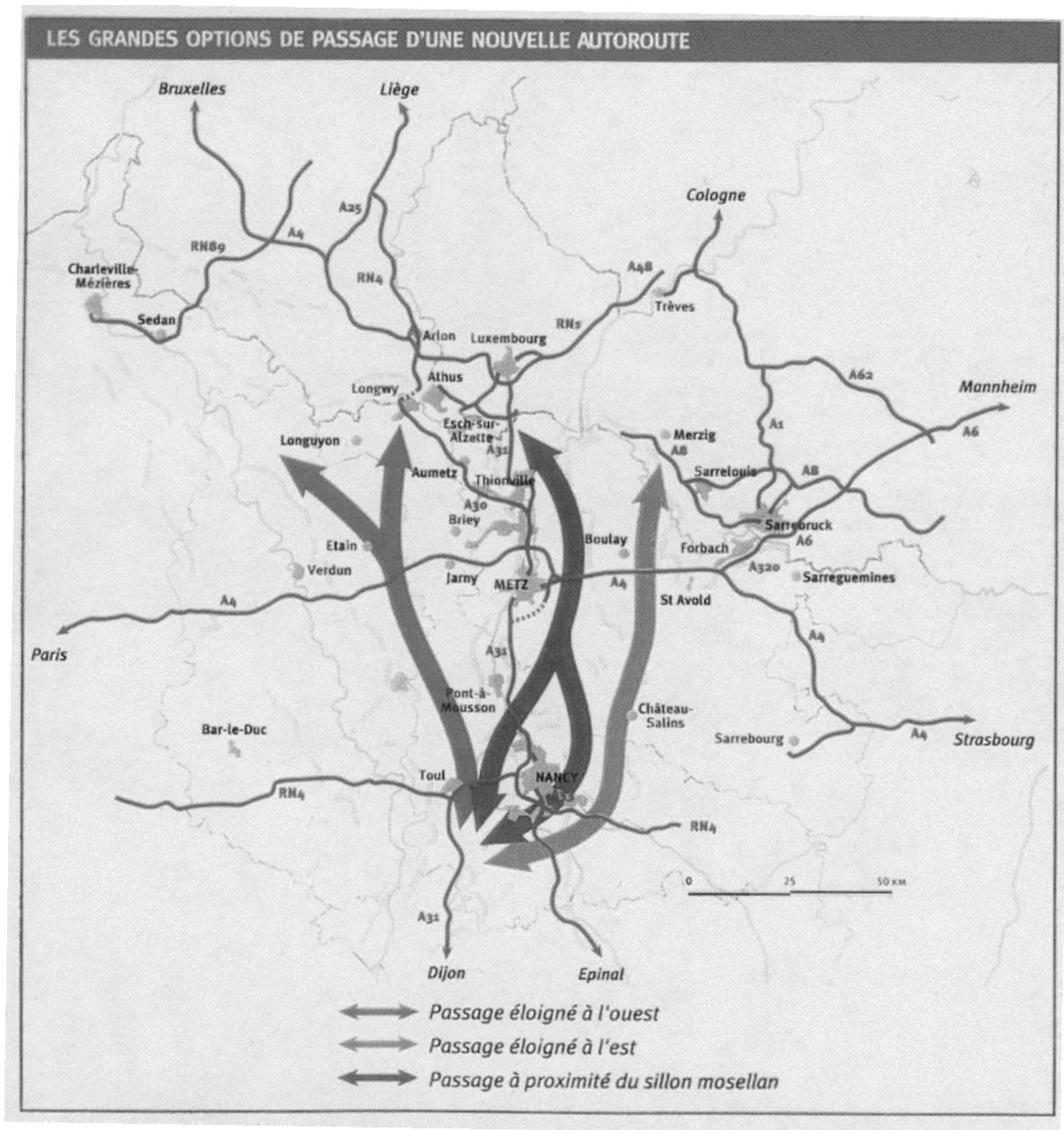
Jean-Yves Trépos
Valérie Bernat
Henri Barisel

summary page 140

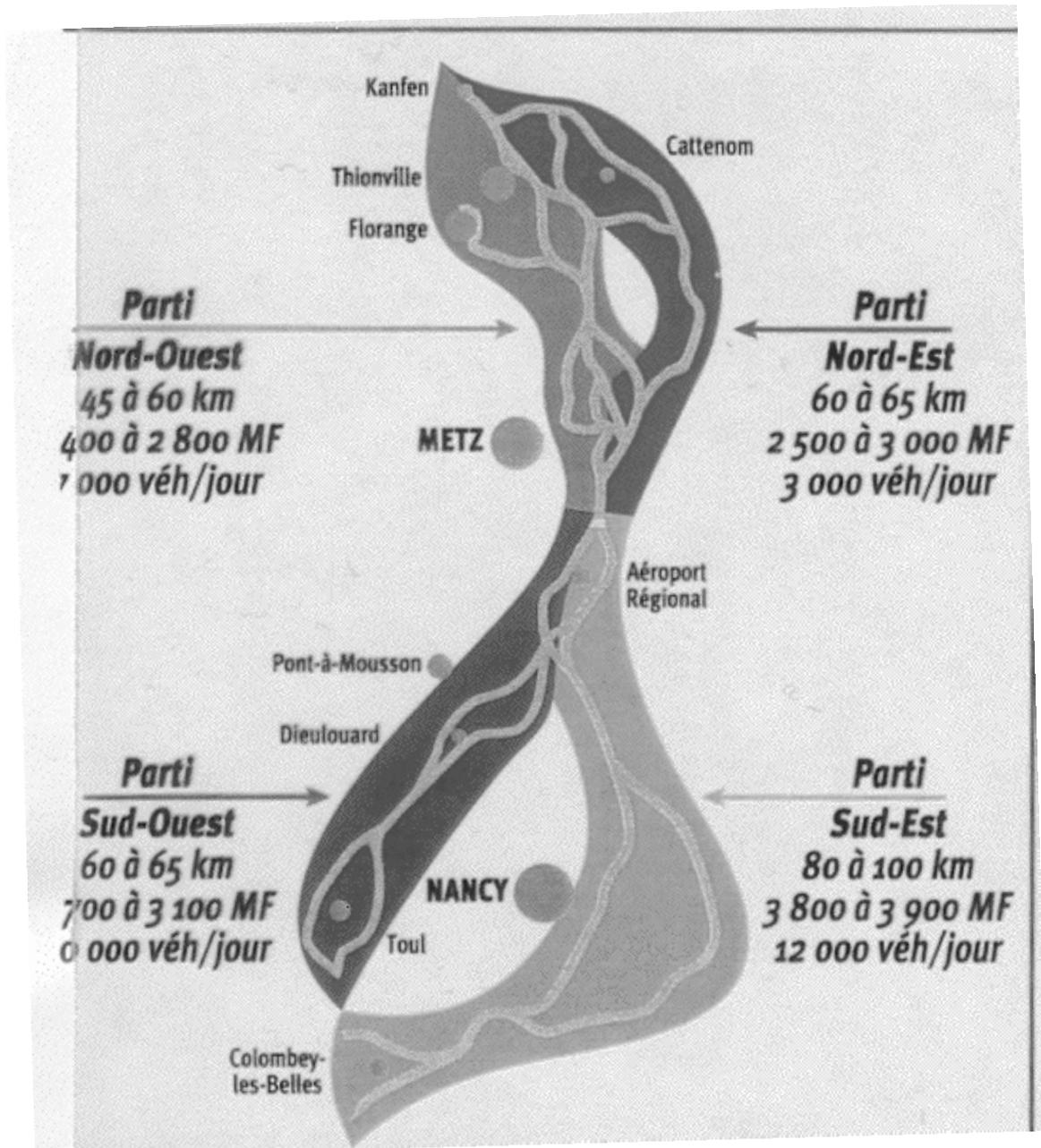
décisions

14) Dans la sociologie de la traduction formulée initialement par Michel Callon, l'innovation suppose : la problématisation, l'intéressement, l'enrôlement, la mobilisation.

Le document final du débat public présente les différents tracés qui ont été étudiés sous la forme de deux cartes, accompagnées de textes dont la rhétorique est nettement de la forme « entonnoir » (le lecteur est conduit par étapes vers la bonne solution).



« [...] A l'ouest : une autoroute dédiée quasi exclusivement au transit.
 Une liaison Toul – Longwy serait empruntée à 80% par des flux de transit en relation avec la Belgique et les Pays-Bas. Plus à l'ouest, en reliant Toul à Sedan, l'A32 ne déchargerait pas le sillon mosellan.
 A l'est : une utilité faible et aléatoire.
 Cet itinéraire déchargerait peu l'A32 et n'intéresserait pas le Benelux. La liaison avec l'autoroute sarroise A8 permettrait une ouverture sur l'Allemagne, mais le prolongement jusqu'à Trèves n'est pas envisageable ». (Document du Débat Public, p.9)



« [...]La localisation du tracé reste à préciser, à partir des contraintes environnementales et des objectifs fonctionnels. Au stade actuel des études, les variantes de l'A32 se présentent sous la forme de fuseaux d'une largeur de 1000 m. Ils ont été définis de manière à éviter les secteurs délicats sur le plan de l'environnement humain, physique ou naturel. Une fois le fuseau de 1 000 m retenu, de nouvelles études permettront, en concertation avec les communes, d'y situer précisément le tracé et d'établir le programme des mesures qui seront prises pour protéger l'environnement. De part et d'autre de l'aéroport régional, près duquel sera installée la future gare TGV, deux grandes familles de variantes, appelées partis, se distinguent, au nord comme au sud. L'itinéraire complet pourra combiner chacun des partis SUD avec chacun des partis NORD. Le parti SUD-OUEST, plus court, serait très performant pour l'écoulement du transit nord-sud, il compléterait bien les réseaux de transport existants et se prêterait à une réalisation par phases. Sur le plan de l'aménagement du territoire, il intéresserait plus particulièrement le triangle Nancy — Toul — Pont-à-Mousson. Ses impacts sur l'environnement seraient principalement liés au risque de pollution des eaux et, ponctuellement, à la traversée de certains milieux naturels. Le parti SUD-EST, plus long, capterait moins bien les flux de transit et sa complémentarité avec le reste du réseau de transport serait moins évidente. En particulier, ne recoupant pas l'A31, il ne constituerait pas un itinéraire de délestage très intéressant en cas de blocage. Ce parti privilégierait la desserte de l'Est nancéien et contribuerait à amorcer un maillon d'échange est-ouest au sud de Nancy. Ses impacts sur le milieu humain seraient comparativement plus importants. » (Document du Débat Public, p.10)