

Derrière chez moi... l'intérêt général

Le député socialiste à Rennes

Dominique Boullier

10

Sommaire

- 9 Avant-propos
- 13 Un bois et une zone verte
gagnent face à la route
et au TGV!
- 37 Inventer les formes
nouvelles du débat
public local
 - La délimitation des collectifs
 - L'élaboration technique :
supports et solutions
 - La mise en forme des représentations
 - La domestication des passions
- 89 Conclusion
- 94 Notes
- 95 Bibliographie

Avant-propos

Voici le récit d'une bataille très ordinaire qui a pourtant eu des résultats extraordinaires : des riverains ont obtenu l'abandon d'un projet de route, puis celui d'un tracé TGV qui menaçaient le bois le plus proche de la ville de Rennes (le bois de Sœuvres). La mise en perspective de ce récit, dans le sens d'une philosophie politique à usage pratique, constitue une théorie réaliste qui prend au sérieux tout le travail ordinaire et matériel de construction d'une cause locale pour qu'elle prétende à la généralisation.

Un tel récit ou de tels travaux ne sont pas rares dans les sciences humaines et c'est de ce point de vue que je me situe d'abord. Ce travail prolonge des recherches sur la constitution de collectifs dans des environnements très différents, sur ce qui les fait tenir ensemble, notamment lorsque la technique est le support privilégié de leur coordination – groupes dits « médiatisés », comme les cibistes, ou plus récemment les sapeurs-pompiers (Boullier et Chevrier, 2000) –.

Mais, ma situation au moment de ces événements n'était pas du tout celle d'un chercheur et ce n'est pas en cette qualité que je me suis intéressé à ces associations. Locataire d'une maison sise dans les environs, je pouvais en fait prétendre au statut de riverain de ce bois. Écologiste, j'étais déjà connu sur le secteur pour avoir été candidat à diverses élections. En ces occasions, j'ai été amené à participer chaque fois au lancement de ces groupes et des actions qui font l'objet de ce récit. Ultérieurement, à la demande du Plan urbain construction architecture, je suis revenu en qualité de chercheur sur ce qui s'était produit depuis environ cinq ans. Enfin, pour ajouter encore à la complexité de la situation, je me dois de préciser que je n'étais pas seulement un riverain ou un militant écologiste de base, mais que j'exerçais également les fonctions d'élus municipaux, adjoint au maire de Rennes, durant une partie de la période ici évoquée.

La méthode d'observation participante adoptée est donc quasi introspective et surtout, non préméditée... ! Elle me permet de fournir un récit assez détaillé tant sur les faits que sur l'interprétation des situations et le climat vécu « de l'intérieur » par les

membres de ces groupes. Cette chronologie a été validée par mes compagnons de lutte à qui vont tous mes remerciements ; de « si petits » riverains, nous dit-on souvent (ou « si étroits »), avec qui j'ai vécu de grands moments, qui m'ont tant appris et qui peuvent nous apprendre tant, à tous, pour rendre vivante une démocratie participative et de projets. En revanche, les analyses qui suivent le récit restent les miennes et sont inévitablement marquées par mes propres positionnements politiques et scientifiques.

**Un bois
et une zone
verte gagnent
face à la route
et au TGV!**

En 1994, le Conseil général lance l'étude pour une route de liaison entre Chantepie et Vern-sur-Seiche, destinée à continuer le barreau de contournement de Rennes qui, en fait, double la rocade. Une partie de cette route est à créer, l'autre partie existe déjà et traverse le bois de Sœuvres, bois le plus proche de Rennes et accessible à pied depuis les quartiers périphériques. Ce bois fait partie de la ceinture verte prévue au SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) et même de la « zone verte et de loisirs » sur laquelle débouchera une coulée verte en provenance de Rennes. Il est privé à 80 % mais fréquenté toute l'année, surtout dans sa partie publique, propriété du Conseil général.

Je lance un communiqué pour appeler à une réunion des opposants potentiels à cette route. Elle se tient le 10 février 1995 dans une salle communale de Chantepie en présence d'une vingtaine de personnes. Quasiment au même moment, une autre association se crée à l'initiative des habitants d'un lotissement situé sur une autre partie de route. Le groupe de protection du bois de Sœuvres ne se constituera pas en association officielle, la nécessité ne s'en faisant pas sentir. En effet, l'action doit être de courte durée et la distri-

bution des postes constitue toujours un exercice d'équilibre périlleux. De plus, un autre groupe s'est déclaré sur la même ligne d'opposition, et seule une réunion des deux aurait pu justifier la création d'une association. Le groupe se choisit délibérément un nom positif : « Pour une alternative à la traversée du bois de Sœuvres » (et non contre).



Le site des actions de l'association du secteur Blossne/Bois de Sœuvres au Sud-Est de Rennes et les faisceaux d'entrées du TGV prévus initialement.

Le noyau dur du groupe est formé d'un habitant du bois, vivement opposé à l'augmentation du trafic et à la vitesse actuelle des voitures, d'un autre dont la famille possède une partie du bois, et de moi-même. S'y ajoute une femme riveraine un peu plus éloignée et à mi-chemin géographiquement des « territoires » des deux groupes d'opposants (son mari est membre de l'autre groupe, ce qui crée un lien interne fort utile !). Ces personnes sont pourtant sur des positions politiques diverses, voire opposées. Deux autres écologistes connus comme tels font aussi partie du groupe. Des agriculteurs riverains viennent également aux premières réunions mais deux d'entre eux vont créer des problèmes en portant des accusations qui renvoient à des rivalités de voisinage : ils sont fermement priés de se retirer. Cet acte est fondateur pour le style de relations que nous voulons créer. Un autre agriculteur retraité restera et sera élu sur la liste de gauche d'une des communes. Quelques Rennais vont venir dans un premier temps, mais se découvriront rapidement peu familiers du domaine : les discussions supposent en effet de connaître le secteur en détails et c'est toujours autour des cartes qu'elles se déroulent.

Le noyau du groupe ne dépassera jamais dix personnes. La représentativité ne se nourrit pas ici du nombre, mais la capacité à mobiliser ce nombre devient vite un critère. Une exposition publique du projet est lancée par le Conseil général bien avant l'enquête publique. Les invitations à donner son avis, sur un registre ouvert à cette occasion, sont bien suivies dans une commune mais peu dans l'autre. Un premier débat public au cours duquel l'ingénieur du département chargé du dossier se retrouve totalement dépassé par nos arguments. Nous remettons en cause des principes qu'il considère comme évidents. Par exemple, une route droite est supposée plus sûre qu'une route avec virages et lorsque nous affirmons le contraire en raison de la vitesse élevée des voitures, il trouve cela totalement irrationnel. Les deux associations lancent des actions communes et s'efforcent de garder une coordination, même si certains membres de l'autre association se méfient très fortement des écologistes ou des politiques en général. On observera notamment le souci de l'un d'entre eux de garder le contrôle de la parole publique devant les médias, contre les supposés professionnels de la politique (auxquels je suis assimilé) mais

sans mesurer la compétence de communication que cela suppose.

Les actions ont commencé tôt, bien avant l'enquête publique. Les projets du département sont revus deux fois, mais ne changent pas sur le fond. Un énorme rond-point surélevé à trois voies (63 MF) est construit plus loin sur la rocade et doit accueillir la nouvelle route. La menace se précise. Des accidents se produisent depuis longtemps à un carrefour situé sur le tracé de cette route. Une sorte de bataille se déclenche pour enrôler les blessés : le Conseil général s'en sert pour démontrer la nécessité d'un aménagement, et donc de « sa » route ; nous montrons qu'il faut certes depuis longtemps un aménagement, mais que le département ne s'intéresse qu'à sa route et non à la sécurité, puisqu'il ne l'a toujours pas réalisé.

Les élections de 1995 tombent en plein milieu de l'action. L'un des maires candidat (et élu) se déclare clairement contre la création de la route. L'autre candidat (et élu) a, sur tous les dossiers, une attitude plutôt tiède, visant à ne se fâcher avec personne (car la route lui convient finalement afin d'accélérer l'urbanisation de la commune et de faire payer le Conseil général pour certains axes).

Un membre de l'association se retrouve adjoint d'une commune et moi-même adjoint à l'environnement à Rennes. La bataille n'est pas encore gagnée et ce passage dans les instances élues n'est pas forcément un avantage (méfiance accrue, mise en retrait nécessaire pour éviter la confusion des genres, etc...). En fait, cela permet surtout de récupérer des dossiers, des cartes, d'avoir accès aux sources, et aussi de s'exprimer publiquement dans des commissions, voire dans les assemblées élues pour faire avancer notre point de vue. Mais sur ce premier dossier, rien ne sera obtenu grâce à cette position d'élus.

Petit à petit, nous gagnons des alliés, aidés en cela par l'incapacité de la commune de Chantepie à définir une vraie politique et à justifier son choix du « tout routier » autour du bourg. Les débats publics organisés deviennent parfois très vifs, essentiellement du fait de certains membres de l'autre association, alors que nous veillons à nous présenter comme des forces de propositions. Un des membres conçoit, par exemple, tout un nouveau système de rond-point pour répondre au trafic. Nous étudions le problème du trafic routier en prenant en compte tous les projets à venir (nouvelle quatre-voies

Rennes-Chateaubriant, ouverture d'un boulevard urbain et de la rocade Est vers le nord). Nous proposons des solutions de voies parallèles pour les vélos et les piétons avec des chicane pour ralentir les véhicules, afin de montrer qu'il n'existe pas une seule solution au problème de la sécurité. Enfin, nous diffusons des dessins et des dossiers.

Autre enrôlement : un manoir classé avec son parc, relativement éloigné de notre secteur, mais que nous connaissons bien. Nous apprenons, en allant voir l'architecte des Bâtiments de France, qu'il existe une zone assez large autour de ce manoir qui doit être préservée. Et la route passe en plein dans cette zone. Nous obtenons même une lettre officielle de l'ABF reprenant ces affirmations. Tout cela finit par rendre le dossier un peu plus « pourri » avant même que l'enquête ne soit engagée.

En réalité, nous traitons tous les arguments méthodiquement, un par un, et construisons notre dossier tout en étant prêts à profiter de toutes les opportunités pour trouver de nouveaux alliés (sans cependant dénaturer notre raison d'être).

Les services techniques de l'agglomération (agence d'urbanisme) se révèlent

suivre les directives des élus et ont en fait planifié cette route dans leurs schémas de développement pour la commune, comme pour l'agglomération. La seule présence du tracé sur une carte devient un argument fort contre les riverains qui ont acheté une maison : il est aisé de leur dire qu'ils savaient qu'une nouvelle route devait être créée. La « carte-programme » finit par faire exister un territoire par anticipation.

Le Conseil général se lasse de notre entêtement avant même de lancer l'enquête publique. Le vice-président, responsable des routes et maire d'une commune située en bout de tracé (et donc intéressé par la route), pense que c'est une bonne façon de punir les élus des autres communes : ils n'auront aucun aménagement, ni sur la route, ni pour le carrefour dangereux (on réalisera seulement un tourné-à-gauche sur lequel on a déjà dénombré cinq morts, du fait du refus de réduire la vitesse sur l'axe Rennes-Chateaugiron !).

La victoire est obtenue par abandon discret du projet (pas d'inscription au budget des routes pour les années à venir). « L'association de fait » disparaît, même si les personnes se rencontrent encore et si certains sont toujours inquiets de voir resurgir le projet. Dans les

nouveaux schémas routiers de l'agglomération, la route a bel et bien disparu !

Quelques mois plus tard, un rebondissement inattendu a lieu. Un des riverains, pilier du groupe, me signale que l'un des tracés, pour l'entrée du TGV dans Rennes, prévoit un passage par le bois de Sœuvres. Il a plus d'informations que moi qui suis pourtant élu !!! Nous organisons, en plein mois de juillet 1997, une réunion publique et faisons paraître un communiqué dans *Ouest-France*. Une vingtaine de personnes se présente, dont des anciens du groupe, presque tous riverains. Un premier plan d'action est aussitôt dressé car le public est très « remonté ». Je récupère les tracés des fuseaux (nord en deux variantes et sud, au ras du bois) que la mission TGV a élaborés et transmis aux maires, mais qui n'ont pas été diffusés.

Les mêmes problèmes resurgissent, certains critiquant à tour de bras les élus, d'autres reprenant des querelles anciennes. La menace de la division pèse dès le départ : un des participants nous fait savoir qu'il compte créer sa propre association car il veut mobiliser des personnalités qui habitent dans le secteur (sous-entendu des gens de poids et des responsables !). Je le préviens qu'il s'illusionne

sur la volonté de ces notables de se mobiliser dans ce genre d'affaires. Lors de la réunion suivante, il admet avoir été surpris par l'échec de ses tentatives mais reste fixé sur son objectif d'association propre, ce qui irrite fort les autres participants. Nous reconnaissons cependant son rôle en lui proposant la vice-présidence de l'association. Les susceptibilités, les honneurs, participent aussi de la vie quotidienne des associations et doivent être gérés sérieusement plutôt que dénigrés a priori. En janvier 1998, nous créons donc une véritable association, avec statuts et postes de responsabilité. Un débat sur le nom de l'association permet, une nouvelle fois, de se positionner de façon positive, et non contre un projet : l'ABS (Association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Sœuvres). Le secteur géographique s'est élargi par nécessité. L'objet ne se limite pas au TGV et j'argumente pour montrer qu'une zone verte si proche de la ville est soumise à une pression constante (station du Val, extension de zone commerciale, infrastructures routières, etc...). Il faut prévoir un projet général, un « schéma de secteur », qui nous sera toujours refusé par le District. Le nom de l'association permet de se positionner dans ce sens.

Dès les premières réunions, un noyau d'une dizaine de personnes va se révéler plus actif (surtout des hommes). Un agriculteur écologiste et hébergeant un magasin de produits fermiers bien connu est directement concerné par le tracé et se joint au groupe. Un spécialiste de photographies et de reproductions nous aidera beaucoup pour la qualité de nos documents, de nos présentations publiques.

Le membre le plus créatif, déjà en verve sur les tracés de route, imagine un tracé central entre les fuseaux nord et sud, beaucoup plus court (de 1,2 km), sans toucher aux habitations. Certains trouvent que ce n'est pas notre travail de trouver des solutions à la place des techniciens. Cette position se retrouve souvent dans les associations qui se limitent à la critique et sont incapables de discuter. Avec ce tracé, placé le long d'une ligne à haute tension qui marque déjà fortement le paysage, nous ne repoussons pas le problème vers d'autres riverains (ceux du tracé nord) et nous admettons que d'autres puissent refuser aussi les nuisances. Ainsi, nous pourrions devenir des interlocuteurs valables pour toutes les associations qui vont s'emparer de notre proposition de tracé central.

De même, le débat pour ou contre le TGV aurait définitivement marginalisé notre association. Certains membres, opposés viscéralement au projet, sont prêts à faire la démonstration que le TGV est un gaspillage et qu'il vaut mieux du pendulaire. C'est prendre le risque de se couper de l'opinion dominante comme de celle des élus qui sont tous favorables au TGV au nom du « désenclavement de la Bretagne ». Nous adoptons dès lors une position publique disant que nous sommes d'accord avec le projet TGV mais qu'il doit être amélioré : tout cela renforce encore notre ligne de contribution positive. C'est sur ces bases que sont envoyés des courriers et des demandes de rendez-vous à tous les élus et administrations concernés (Conseil régional, Conseil général, District, maires, préfet).

Revenons un peu en arrière pour voir plus précisément le rôle des élus dans cette affaire. En septembre 1997, je prends position publiquement au conseil municipal de Rennes pour refuser le tracé sud pour l'entrée dans Rennes lors d'une délibération sur la participation de la ville au groupe de travail mis en place par le préfet. Cette position n'est pas reprise par mes collègues élus qui

n'ont guère vu le problème (notre association n'est pas encore née) et veulent à tout prix garder, jusqu'au bout, l'unanimité entre les communes pour ne pas affaiblir la défense du projet TGV Bretagne. Mais, à la même époque (septembre 97), une association locale de riverains se saisit du dossier. À leur demande, je les rencontre en tant qu' élu : ils habitent tous dans Rennes même, au bord (parfois à dix mètres) de la petite ligne de chemin de fer Rennes-Chateaubriant que la mission TGV a projeté de doubler pour le tracé sud. Ces riverains vont monter leur propre association, qui, par la suite, soutiendra notre projet de tracé central et restera constamment en liaison avec nous.

On relèvera avec intérêt que, cette fois-ci encore, deux types d'acteurs sont enrôlés : des riverains en lotissement qui subissent des nuisances, et des défenseurs de la nature (comme nous apparaissions). Dans notre premier combat contre la route, les riverains urbanisés ont eu du mal à faire le poids car ils étaient informés du projet avant l'achat de leur maison, et c'est la défense du bois qui a primé. Dans le cas du tracé TGV, il est clair que la seule visite sur place, dans ce quartier urbanisé, permettait de constater

l'étroitesse de la voie et la proximité extrême des habitations, alors que le projet TGV n'avait encore jamais été évoqué dans aucun document d'urbanisme et que certaines constructions dataient de l'année précédente ! Cela n'a pas contribué à relever l'image des grands corps d'État, qui ne se sont sûrement pas déplacés avant de tracer leur trait ! Le poids des nuisances, pour ces riverains urbains, a sans doute été plus fort dans ce cas, ce qui a engendré une mobilisation active et massive que nous ne parvenions pas à obtenir pour la défense de notre secteur dit « naturel », mais pourtant habité.

La première victoire fut obtenue, sur ce point, par le changement d'avis des élus de Rennes, lors d'une réunion publique dans le quartier cité, en mars 1998. Le représentant du maire continuait de défendre sa position de neutralité, mais devant la vigueur de la réaction des 300 personnes présentes, et face à la demande explicite de notre président pour qu'il se prononce contre le tracé sud, il a été amené à faire évoluer la position de la ville vers un refus de ce tracé. Plus tard, il sera annoncé que c'est grâce à l'action des élus que la mission TGV a étudié un autre tracé, ce qui m'obligera, en séance de conseil municipal,

à remettre les choses au point et à valoriser l'action des associations. C'est seulement après cette première victoire que la troisième solution a commencé à gagner des avis favorables, le point de vue de la ville de Rennes représentant un point de passage obligé dans toutes les décisions.

Une troisième association s'est également créée pour le fuseau nord, elle aussi animée par un « esprit ouvert », ce qui nous a permis d'éviter de nous renvoyer la balle. Une coordination de ces trois associations s'est mise en place, rejointes par une autre d'un quartier rennais proche, concernée par l'environnement, et toutes les actions ont ensuite été soutenues par les unes et les autres. Les rencontres multiples avec les élus, les techniciens, ont toutes été menées en commun. On peut même dire qu'une certaine émulation s'est créée entre elles. Tous les moyens ont été utilisés pour maintenir la pression pendant près de deux ans : inauguration d'un tronçon de voie ferrée fictif sur le tracé central en septembre 1998, visite avec les élus sur le terrain, interventions dans toutes les réunions publiques sur la question, demandes de position aux élus et aux candidats aux cantonales de 98, courriers, rendez-

vous, manifestation et distribution de tracts, exposition, envoi de courriers aux ministres concernés. Pour notre association, le débat s'est rapidement élargi à la défense de toute la zone du bois de Sœuvres et du Blosne. En avril 98, une réunion publique permettait de mettre en valeur toutes les propriétés naturelles du secteur, grâce à des présentations de scientifiques sur les batraciens, la flore, et lors d'un débat de haute tenue technique avec un représentant de la mission TGV.

La capacité à recruter des adhérents s'est révélée assez faible (une soixantaine au bout de deux ans) mais n'a jamais constitué une priorité. En revanche, la présentation des dossiers complets situant les enjeux et les illustrant de façon vivante et attractive, a toujours été un point fort, tout comme le refus de la division et, plus encore, la proposition d'une solution alternative crédible qui fédérerait tout le monde. À un certain moment, notre action s'est focalisée sur cet objectif intermédiaire : obtenir une étude technique comparée prenant en compte notre tracé central. Nous avons en effet toujours évité de dire que nous avions a priori la solution, admettant qu'il fallait étudier sérieusement le dossier car des surprises peuvent toujours

survenir. Les différents élus ont fini par adopter cette position.

Ce n'est qu'en septembre 1999 que nous avons su que l'étude du tracé central était engagée. Cet objectif restait important pour la vie même de l'association. Il est en effet apparu rapidement que le tracé sud, celui que nous combattions, était condamné. La démobilisation était possible. Mais en fait, deux priorités ont été maintenues avec une certaine dose de volontarisme : faire gagner notre tracé (ce qui, par contrecoup, garantissait l'absence de retour en arrière sur le tracé sud et maintenait la solidarité avec l'association opposée au tracé nord) et étendre l'action à la protection générale de la zone (puisque l'expérience nous montrait qu'une zone verte est toujours soumise à de nouvelles pressions). Ces deux objectifs montrent bien que la sauvegarde de son « bout de jardin » s'est, dès le départ, inscrite dans la défense d'un mode de développement sur le secteur, même lorsque le bout de jardin est préservé. C'est pourquoi nous avons repris comme objectif secondaire, l'exigence de la part de Rennes-Métropole d'un « schéma de secteur » (un courrier de juillet 98 a été envoyé sur ce thème). Mais il a été difficile d'obtenir une véritable mobi-

lisation sur un objectif aussi technique et administratif.

L'objectif intermédiaire (étude du tracé central) fut finalement repris par tous, et la mission TGV engagea les études, ce qui, pour nous, constituait une victoire symbolique, en reconnaissant que nos propositions avaient une valeur technique certaine. Alors que les responsables (deux ou trois personnes) étaient sans cesse actifs et vigilants, les militants se trouvaient plutôt dans l'attente, ce qui est toujours le plus difficile à gérer dans la vie d'un groupe. Certains imaginaient en effet qu'« on » nous menait en bateau, qu'« on » faisait traîner délibérément. Des soupçons systématiques vis-à-vis des élus et de l'État ont vu le jour et, dans une telle situation, le temps peut avoir un effet tout autant dissolvant qu'excitant¹. C'est pourquoi, en mai 2000, nous avons pris l'initiative d'une animation locale, sous la forme d'une balade découverte de la zone verte. Le succès de cette demi-journée, la découverte de secteurs inconnus, les exposés pédagogiques et le verre de cidre final à la ferme ont permis de montrer que nous avions de la ressource et que les liens que nous tissions allaient au-delà de la seule opposition au tracé du TGV.

Mais, au bout du compte, deux tracés furent retenus par la mission TGV, celui du centre nord (le « nôtre » mais modifié par les pressions évoquées), et un tracé nord très proche de la voie ferrée actuelle et défendu par le maire, auteur de ces mêmes pressions. Dans tous les cas, notre cause locale était sauvée mais nous avons tout de même continué à soutenir la dernière association opposée au tracé nord (sous forme de rencontres régulières avec le président de notre association). À partir d'avril 1999, toutes les actions ont d'ailleurs été co-signées par les trois associations. Après tergiversations et études d'impact complémentaires par les services, la communauté d'agglomération adoptait officiellement le tracé central modifié. Entre temps, une nouvelle association était née, celle des riverains du tracé central, très peu nombreux du fait de l'attention que nous avions portée dans le choix du tracé. Cependant, cette association comptait parmi ses membres un adjoint d'une autre commune, déjà touchée par la ligne haute tension (des batailles, vieilles de presque dix ans, avaient eu lieu à ce sujet) et qui le serait par le tracé d'un futur contournement routier de Rennes-sud-est. Les méthodes et le style de cette association lui ont fait perdre de la cré-

dibilité au début, mais une telle affaire n'est jamais complètement close, même si, en juin 2001, l'association admit sa défaite. Malgré le temps de maturation et les précautions pour prendre en compte tous les acteurs concernés, il en émerge toujours, parfois un peu trop tard. La gestion de l'étendue du collectif reste un point stratégique décisif, comme le montre B. Latour (1999).

Finalement, en avril 2001, le ministre décidait du tracé du TGV Atlantique et choisissait le tracé central pour l'entrée dans Rennes, ce qui constitue quand même un événement : une proposition technique d'une association a officiellement été retenue et considérée comme meilleure que les solutions mises à l'étude par les services techniques de la SNCF. On regrettera seulement que les compromis locaux avec un maire (déjà évoqués) aient conduit à modifier « notre » tracé central, et à l'obliger du coup à couvrir la voie, ce qui augmente le coût, et qui n'apaise pas les quelques opposants qui demeurent !

Cette histoire a assez duré, me direz-vous ! Voilà une belle conclusion en forme de *happy end* à la gloire des associations citoyennes. *Damned*, encore raté ! Ce n'est pas cette fois encore que nous allons nous reposer !

Avant même que le ministre ne referme le dossier, en mai 2000, un élu rennais annonçait publiquement qu'il était en cours de négociation avec UGC pour créer un multiplexe (près de seize salles de cinéma) sur Chantepie. Et bien évidemment sur le secteur de la zone verte, puisqu'il y a de la place, nous dit-on. On s'empresse d'ajouter qu'il s'agit bien d'une zone verte et de loisirs (zone NA(T) au POS). Par conséquent, le cinéma étant un loisir, rien ne s'y oppose, même s'il fait 3 800 places et nécessite 1 200 places de parking. C'est en effet une frénésie de multiplexes qui s'est abattue soudain sur Rennes et son agglomération (quatre projets étaient évoqués à un moment en périphérie, depuis, d'autres ont été imaginés dans le centre ville). La zone verte est « libre », proche de la rocade, d'une quatre-voies et, de plus, desservie par le garage du métro Val dont il « suffit » de rajouter une station pour que les transports en commun irriguent cette zone (ce qui joue beaucoup pour séduire les élus locaux).

La zone à urbaniser va encore gagner sur la zone verte laissant seulement un « corridor écologique » pour atteindre le bois de Sœuvres, en touchant directement la rivière. Les équipements prévus comportent, au choix

ou ensemble, un multiplexe de 3800 fauteuils, un bowling, un boudrome, un auditorium et des équipements plus petits. Le tout nécessite des parkings qui, dans une des versions des cartes, rognent encore un peu sur le corridor.

Cette mobilisation ne ressemble plus à celle du début car il n'y a plus de riverains directs (j'ai déménagé) et le secteur est cerné par les quatre-voies, les zones commerciales et industrielles : c'est donc bien une coulée qu'il faut préserver pour la cohérence de la politique de ceinture verte, et pour résister à la pression foncière pour créer de nouvelles activités tout près de la ville centre. Nous savions que la pression était forte sur ce secteur, nous n'imaginions pas devoir être tant sollicités. Le plus étonnant tient à la capacité des adhérents, pourtant moins concernés, à se mobiliser encore, de plus en plus au nom de l'intérêt général et de moins en moins au nom de leurs intérêts propres. C'est en cela que nous avons là un exemple édifiant sur le rôle essentiel des associations, y compris des associations de riverains pour relancer la démocratie participative, nécessairement conflictuelle mais aussi contributive. Mais l'histoire nous dira si, là aussi, jamais deux sans trois !

**Inventer
les formes
nouvelles
du débat
public local**

Le récit d'une telle histoire n'est en rien édifiant, il reste de valeur locale et sujet à controverse. Pourtant, il peut nous permettre d'extraire des formes de construction de l'intérêt général qui finissent par avoir valeur au-delà de cette situation particulière. Nous voulons montrer à quel point de telles histoires peuvent documenter le principe assez banal selon lequel l'intérêt général suppose un travail de construction des acteurs, travail toujours équipé en objets, en mots, en représentations et en passions.

Cette construction n'est pas l'apanage d'un type d'acteur donné, comme le prétendent souvent certains élus ou membres de l'administration technicienne, présentant du coup l'intérêt général comme une transcendence. Ce n'est pas non plus un marchandage ou un compromis à partir de la somme des intérêts particuliers, autorisés au *lobbying* comme cela tend à se faire aux USA. Précisons aussi que cette expression (« intérêt général ») n'est en rien celle des collectifs avec lesquels nous avons agi : seuls certains élus se sont autorisés à employer cette expression assez savante et souvent pour en user comme d'un argument d'autorité. C'est le travail du collectif qui finit par don-

ner valeur générale au montage d'un dispositif composite que d'autres auront pu cataloguer comme particulier quelques moments avant. C'est avant tout un « intérêt collectif » (pour rejoindre les distinctions de Livet et Thévenot) qui s'érige, avant de prétendre à son autonomie par rapport aux groupes qui l'ont construit et devenir ainsi, et seulement dans l'après-coup, un « intérêt général », considéré comme naturel ou transcendant, selon les traditions de référence. Tant que les liens avec le collectif demeurent visibles, la controverse est possible et le rattachement au particulier est encore utilisable (et cela n'est d'ailleurs jamais totalement clos, même après des années de silence). Nous verrons cependant que ce travail de détachement vis-à-vis des formes particulières d'un problème donné peut s'enclencher avant que le projet soit devenu irréversible et qu'il suppose une capacité de « décentrement », pas forcément partagée par tous les acteurs.

Ce travail de montage de l'intérêt général ne se fait donc pas en priorité dans certaines sphères, dites politiques, mais il est aussi à l'œuvre dans les controverses locales, dites même « de voisinage » ou « de clocher ». Les frontières entre les mondes et les

principes qui les gouvernent ne sont pas pré-définies. Tout le travail des acteurs consiste précisément à faire reconnaître, dans la sphère politique, des entités au départ fort éloignées, telles que des chevreuils, l'attachement à un paysage ou le coût des accidents de la route. Il est trop aisé de classer a priori des interventions comme relevant de « l'esprit de clocher » ou de « l'intérêt supérieur de l'État ou de la commune » (ce qui n'est pas l'intérêt général, mais que l'on confond souvent allégrement) : c'est seulement après coup, après la bataille, que finalement, dans les cas les plus spectaculaires, les arguments des uns, apparemment très nobles, auront été ramenés au rang d'intérêts particuliers de lobbies très puissants (ex : pour la voiture) alors que les arguments NIMBY des autres (*Not in my backyard*, pas dans mon jardin) seront devenus respectables et d'intérêt général. Il apparaît dès lors assez naïf, conservateur ou provocateur, de se plaindre de l'extension des interventions de ce type d'acteurs dans les projets, notamment dans les projets urbains ou d'infrastructures. Cette mutation des conditions de l'action publique est au contraire une chance pour l'espace public (au sens politique d'Habermas), pour

la réinvention des formes matérielles de cet espace public (Boullier, 2000), vers des controverses plus ouvertes et plus équipées techniquement, permettant une participation active à la maturation des projets.

Nos souhaitons mettre en avant quatre dimensions de ce travail de construction, dimensions qui sont certes combinées mais qui, une fois distinguées, permettent de souligner les points forts des « entrepreneurs de cause » (Hirschman) :

- le travail de délimitation des collectifs
- le travail d'élaboration technique
- le travail de mise en forme des représentations
- le travail de domestication des passions

À travers cette discussion, nous retrouverons des catégories déjà discutées par Bruno Latour, notamment dans ses « Politiques de la nature », à qui nous dédions cette traduction (trahison !) tâtonnante de ses principes.

La délimitation des collectifs

Tout l'enjeu de ce travail de délimitation consiste à définir qui est avec qui. Les frontières ne sont pas prédéfinies, les types d'acteurs, humains ou non humains, non plus. C'est en cela qu'il y a déjà émergence d'une entité à caractère général (de l'intérêt du même nom). Il faut pour cela supporter et même préserver une diversité suffisante au sein du groupe fondateur. Nous n'avons jamais cherché à faire du premier groupe un regroupement d'écologistes, même si nous nous sommes retrouvés régulièrement à trois ou quatre sur dix. Nous avons toujours incité chacun à supporter cette diversité, tant qu'il s'agissait d'acteurs orientés vers le même but, et cela en stigmatisant toutes les interventions qui pouvaient être interprétées comme excitant les clivages internes. C'est en cela que tout n'est pas joué et que l'extension infinie n'est pas possible : une frontière doit être créée et sa lisibilité assurée pour que le but de l'action ne se dilue pas. C'est aussi pour

cela que d'autres frontières préétablies, comme celle des appartenances politiques des membres du collectif, ne peuvent pas être exploitées et ont même tendance à s'auto-censurer. Tout le monde le sait, mais personne n'en parle ou alors sur le mode de la connivence. C'est en fait la preuve même que se construit vraiment un nouvel intérêt général, non prédéfini et n'appartenant pas à certains groupes politiques.

L'adjoint au bois

C'est malgré tout cette frontière avec le politique, en tant que sphère d'activité propre avec ses intérêts supposés, voire ses techniques éprouvées, qui fut la plus difficile à gérer. Certains amis de l'écologie politique ne supportaient pas la diversité des adhérents, sachant que l'action ne déboucherait jamais sur des « encartés » supplémentaires ou que les solutions étaient toujours des compromis peu démonstratifs de l'idéal écologiste. De leur côté, les élus, en général, ont du mal à rester des acteurs de terrain, toujours en peine pour justifier leur intervention sur des dossiers qui ne les concernent pas directement ou pour trouver un mode d'action particulier. Leur action se fait souvent dans

l'ombre disent-ils, à travers des dossiers, des délibérations, du travail d'influence invisible. Tout cela contribue à renforcer la frontière élus/citoyens ordinaires.

Pour compenser malgré tout la coupure et la méfiance supposée vis-à-vis d'un militant encarté ou d'un élu, il a fallu, dans un premier temps, se cantonner strictement à un statut de riverain, familier des lieux. Cette carte du terrain est essentielle pour contrer celle du leader politique parachuté ou du messie. Elle se traduit très concrètement par la possibilité d'être à l'aise dans l'échange de type familial, voisin, (« domestique », chez Boltanski et Thévenot) sans abandonner le registre politique (« civique »). Pouvoir raconter ses raids d'adolescent dans la rivière et dans le bois en question ou encore ses balades de riverain actuel, cela aide à rapprocher, à justifier d'un autre attachement à la cause que celui issu de la politique. On peut même observer une forme de dénégation du « politique statutaire » pour garantir la fiabilité du lien. Du coup, il est aussi nécessaire d'être là pour toutes les tâches, les plus humbles et les plus pesantes, sous peine de reproduire une division du travail trop souvent affichée par les politiques.

Cette méfiance vis-à-vis du politique est en fait construite en miroir : les riverains sont persuadés de la récupération et du caractère privé de cet intérêt du politique (militant ou élu) pour leur cause et les politiques se méfient, eux, des intérêts locaux et donc particuliers des riverains. La volonté politique de minimiser les actions des riverains et leur créativité en témoigne et reste incompréhensible : elle est contre-productive car elle justifie les impressions de récupération, ou encore de mépris et de coupure totale. Cela conduit à une incapacité à s'appuyer structurellement sur les habitants pour les mettre en position de créativité. C'est une vision faite d'ordre public (pas de trouble, de violences verbales, d'actions spectaculaires, de critiques vis-à-vis des institutions comme le département ou la DDE ou le préfet) et de défense du monopole de la représentation par les élus (qui oublient du coup d'où ils viennent pour la plupart, comme l'avait déjà montré Alain Touraine !).

Divisions (combien de)

Le travail de délimitation du collectif suppose aussi de ne pas produire des frontières secondaires qui affaibliraient le collectif lui-même et la cause que l'on construit. Toute notre

action visa à ne jamais encourager la division, la concurrence et à fédérer tous les acteurs qui pouvaient contribuer à la même cause : c'est d'ailleurs une des formes de l'état de petit dans la justification de type civique (être divisé) chez Boltanski et Thévenot, et c'est une loi difficile à faire admettre, qui oblige à des compromis, à faire évoluer ses positions pour grandir dans l'ordre des collectifs, du civique. La diversité des origines de la contestation peut devenir une richesse si on admet ces points de vue comme points de départ et si l'on travaille à vérifier leurs possibilités de convergences. Il ne s'agit pas pour autant de perdre toute spécificité et d'aller trop vite vers un collectif abstrait, où seuls certains maîtrisent l'aller-retour du local au général. C'est ce qui se fait parfois lorsque des militants veulent démontrer la validité générale de leurs modèles et se pressent d'abandonner toute référence à la question locale pour exiger des solutions si générales qu'il faudrait un changement de société pour y parvenir. Nous voyons dans ce cas s'effondrer ce que Thévenot appelle une « politique du proche » qui doit organiser le détachement vis-à-vis du local pour pouvoir être politique mais qui ne peut le faire sans respecter des temps de conversion (ce que nous avons aussi traité dans

« la conversation télé » – Boullier, 1991). Les coordinations de collectifs qui se sont instituées de fait durant les deux actions ont permis une sorte de « montée en intérêt dit général » où le lien avec les intérêts dits « particuliers » reste toujours actif. Elles ont surtout permis de combiner des poids relatifs différents des arguments (les riverains et la nature) selon les dossiers.

Un exemple contraire (et vécu) peut être rapporté, celui de la bataille pour une alternative à la traversée de la forêt de Rennes par l'autoroute des Estuaires. Les associations de riverains le long du tracé se sont divisées, les écologistes classiques ont plutôt méprisé ces intérêts particuliers pour argumenter sur le principe de la politique autoroutière, et la concurrence a fait rage. Resté parmi les derniers contre ce projet (jusqu'au Conseil d'État !) avec une des associations de riverains, nous avons pu constater qu'un bon travail juridique est toujours trop faible et trop tardif en comparaison d'une mobilisation unitaire d'un collectif d'opposants.

Les élus furent toujours une des cibles privilégiées pour notre opération d'enrôlement. Nous nous régaliions même de l'arrivée des élections pour pouvoir les obliger à

prendre position publiquement sur ces dossiers au risque de perdre des voix. La reprise du dossier par les élus locaux est une phase qu'il faut faire admettre pour que tous les rôles soient bien reconnus. Mais, des conditions doivent être fixées pour ne pas se faire déposer (échange régulier, explicitation, pas d'appropriation des idées). Il est parfois difficile de supporter que certains reprennent un dossier, une bataille qui vous est propre, sur d'autres arguments. Cet effet de trahison est en fait la condition de survie du projet alternatif : ainsi, la modification du tracé central, par l'élu de la commune concernée, fait-elle sans doute partie des détournements inévitables pour permettre l'aboutissement du dossier, pour réaliser (rendre réel) le projet. Elle signale aussi la faible conviction des élus de l'agglomération sur un tel dossier, refusant de prendre en compte les enjeux d'aménagement véritables (un lotissement aberrant) au profit d'un compromis avec un ennemi toujours prêt à saboter le dit compromis !

Enrôler des acteurs nouveaux et faire bouger le collectif, c'est alors faire bouger aussi le problème et redéfinir des représentations. C'est en cela que le choix d'une solution et d'un nom positionne d'emblée le

collectif en créant un découpage des alliés potentiels. Ce sont des actes forts de « circonscription sociale » (Boullier, 1994).

Enrôlez-vous, enrôlez-vous!!

L'élargissement du collectif s'est aussi fait en direction d'autres entités, qui n'avaient rien demandé : les blessés des accidents de la route ont été évoqués, même si une certaine pudeur empêche une exploitation explicite. Nous parlerons plus loin d'un manoir à protéger. Évoquons tout d'abord l'enrôlement de la nature, sous des formes particulières, parfois décisives comme dans l'histoire connue du pique prune sur l'autoroute Le Mans-Alençon. Ici, la nature n'a pas eu gain de cause aussi facilement, elle pouvait être ambivalente. C'est le cas des chevreuils. Un des arguments du Conseil général qui voulait sa route était le suivant : « Il y a des chevreuils qui se font tuer sur la route, c'est dangereux. Il faut les éliminer ». Mais comme la brutalité de l'argument était trop nette, un argumentaire écologique s'y était adjoint : « de toutes façons, ils sont malades, ils sont dégénérés, ils sont dérangés tout le temps si près de la ville et puis ils sont de moins en moins nombreux ». (Dans le même temps, le Conseil général aménage des parties du bois et

veut étendre la zone verte dans ce secteur, belle contradiction). Les chevreuils ne sont pas aimés non plus des agriculteurs (destruction des récoltes). Face à cela, les « villotins » veulent les garder, mais, eux, ne les ont jamais vus!!! Les riverains non-agriculteurs sont aussi parfois chasseurs, ils veulent pouvoir les chasser! L'alliance est donc potentiellement difficile. Devant cette complexité, notre association s'est contentée de mettre en valeur les chevreuils, y compris dans une affiche, sans entrer dans le détail de la gestion de cette population mais en disant seulement qu'une route rapide continuerait à les tuer encore plus sûrement. Le collectif a enrôlé les chevreuils, certes, mais n'a pas voulu en faire un atout majeur, et surtout n'a pas voulu dériver vers un autre thème de défense, trop compliqué semblait-il.

De même, les batraciens d'une mare artificielle assez récente, en bord de route, se révélèrent d'un intérêt scientifique et écologique certain car la diversité des espèces représentées était particulièrement rare dans la région. Ce constat (fait par des scientifiques de l'université rencontrés lorsqu'ils faisaient leurs observations de nuit) nous a au moins servi en exploitant les superbes photos réalisées par un chercheur dans le but de les

exposer. La science et l'écologie sont mobilisées mais c'est avant tout une forme d'esthétique et surtout leur visibilité qui furent exploitées. Ce thème sera d'ailleurs réutilisé pour la suite de l'action TGV alors même que la mare est assez éloignée de son tracé probable. Un inventaire floristique avait aussi été fait de façon détaillée par un expert de la SEPNEB, qui a beaucoup aidé à mettre en valeur ce qui, mis sous cette forme officielle, devient « patrimoine » (Godard, 1995).

Ces extensions du collectif sont donc tributaires des formats de présentation, de la visibilité que l'on peut leur donner : les seules déclarations d'amour pour les chevreuils et les batraciens sont porteuses d'un lien trop faible pour faire argument.

À noter que l'action de l'association continue pour la défense et la mise en valeur de ces qualités écologiques de la zone, qui étaient difficilement explicables au début. La zone verte finit par exister comme telle et par se détacher de l'action que nous avons menée à l'origine. Tout le travail consistera d'ailleurs à lui faire perdre ses attributs de « zone de loisirs » qui autorise réglementairement toutes les dérives (même si nous sommes prêts à y créer des loisirs mais... verts !).

L'élaboration technique (supports et solutions)

Il faut bien admettre que nous n'avons guère été « grands » dans le registre « civique » par l'extension du collectif, par les mobilisations de masse, par la représentativité que nous avons su manifester. Notre capacité d'élaboration fut, en revanche, notre point fort qui nous fit exister comme interlocuteur crédible, ce que nous avons cherché dès le départ. L'élaboration technique porte sur deux plans :

- la mise en support technique du problème (directement lié à la construction des représentations)
- la capacité de proposition de solution techniquement valable en entrant dans le détail des propriétés techniques du problème.

Sur le premier point, rappelons que la qualité de nos documentations, de nos présentations publiques, de nos expositions, du fait de la compétence technique de plusieurs membres de l'association, fut un atout

important. C'est d'abord une image de l'association pour elle-même et vis-à-vis de l'extérieur qui se construit ainsi. Le déséquilibre constant entre les qualités des supports de représentation des services techniques spécialisés et ceux des associations est un enjeu démocratique non négligeable. Les nouveaux supports numériques peuvent encore accentuer ce déséquilibre (en utilisant par exemple des simulations 3D pour convaincre en faveur d'un projet, on dira alors « pour séduire ») ou, au contraire, aider à le réduire comme nous le proposons dans « l'urbanité numérique » (Boullier, 1999). Dans notre cas, le travail fourni fut considérable, de qualité et nous mit en position de force pour argumenter. En effet, dès lors que nous adoptons une attitude de proposition, il fallait que nos arguments soient aussi présentables que ceux des services techniques.

Mais la clé de notre succès fut la recherche approfondie de vraies solutions techniques. Nous n'avons jamais nié a priori les problèmes de circulation ou la nécessité du TGV : dès ce moment, nous étions capables d'intégrer l'adversaire et son raisonnement dans notre argumentaire. Il fallait encore aller dans le détail des problèmes, documen-

ter l'état actuel des techniques pour trouver des solutions. Par moments, notre démarche fut vraiment celle d'un atelier de créativité, avec l'intervention décisive d'un de nos membres, particulièrement habile à déplacer les termes habituels des solutions techniques, pour en trouver de nouvelles, alors qu'il ne possédait aucune formation technique pointue. Il est fréquent de constater dans d'autres batailles, sur des dossiers des déchets par exemple, comment des riverains sans formation particulière, deviennent experts de très haut niveau sur certaines questions techniques très précises, à la grande gêne et la grande surprise des experts officiels ! Ce fut particulièrement brillant pour nous dans le cas de la troisième voie, du tracé central, qui constitue à tous points de vue, une métaphore parfaite du déplacement conjoint du problème technique, des frontières des collectifs et des représentations symboliques. C'est en effet le principe du « *Pareto superior move* », d'un mouvement de Pareto de sortie par le haut pourrait-on traduire, qui permet que personne ne perde et que certains même gagnent plus : c'est en cela que les problèmes ont rarement des solutions au départ car ils sont posés en état d'information imparfaite (Simon), à tel point qu'on ignore parfois

quels sont les acteurs concernés, qui vont pourtant faire émerger le caractère complexe, voire épineux, du problème. Le temps nécessaire à la prise en compte de tous les « actants » (humains ou non) est aussi celui de la redéfinition technique, de la créativité pour lever des verrous, des impensés, des tabous, des évidences supposées qui ont enfermé le problème dans des termes dépassés et qui le rendent insoluble.

Mais cette obligation de solution est parfois décevante : il n'existe pas en effet de solutions techniques de compromis absolu et satisfaisantes pour tous, comme dans une société idéale non-conflictuelle (d'où l'émergence d'une association contre « notre » tracé central qui était pourtant devenu « le tracé central » supposé pacifier le problème). Cependant, la capacité à redéfinir les termes du débat contribue efficacement à modifier les lignes d'opposition. Tous les arguments techniques des services spécialisés doivent dès lors être entendus et repris pour ne pas voir le projet se casser trop vite. Dans ce travail de réinvention qui est le propre même d'un projet d'innovation (Rogers and Rice, 1981), il est en effet très aisé de disqualifier des propositions encore mal

ficelées qui indiquent seulement une direction et qui ouvrent ainsi les possibles. Nous avons constaté le long temps qu'il a fallu pour voir notre proposition de tracé central reprise sérieusement par les services techniques de la SNCF. Mais nous avons toujours demandé cette intervention technique, car nous étions conscients que notre solution pouvait, en fin de compte, comporter des tares rédhibitoires que nous aurions ignorées. Ce ne fut pas le cas, même s'il fallut accepter un détournement de tracé déjà évoqué. Vouloir entrer trop finement dans le dossier technique finit par créer des confusions de rôles et par entraîner l'association dans un style « d'agence technique de substitution », ce qui peut être effectivement le cas de certaines structures associatives, dans l'environnement notamment. De même, nos propositions d'activités pédagogiques, bien détaillées sur la zone verte, nous mettent quasiment en position de monter le projet et de le gérer par la suite, ce qui n'était pas du tout la vocation de l'association à l'origine.

Mais aucun acteur ne pourra éviter de rentrer dans la technique, de se l'approprier à sa façon et de se débattre dans le méli-mélo des solutions techniques.

Un contre-exemple permet, en revanche, de montrer comment cette seule ressource d'expertise technique ne permet en rien de faire plier une décision³. Ainsi, dans un dossier récent d'échangeur sur la rocade, situé sur le même secteur, j'ai joué la carte de la controverse technique et institutionnelle pure. La presse s'est fait assez tôt l'écho du dossier et de mes réticences, mais les riverains manquaient à l'appel, même si certains étaient directement menacés par l'étendue du double rond-point (en lunettes). Il aurait fallu, de ma part, un long travail de mobilisation pour créer une autre cause, mais l'énergie personnelle manque parfois ! La rivière (le Blosne, encore) était à nouveau menacée et mise en tuyau sur 70 mètres, alors qu'on venait de ménager un passage sous le pont du Val voisin pour créer une liaison de promenade le long de ses berges ! Mais, à ce niveau, la rivière reste un faible argument, plus faible qu'un bois, d'ailleurs, car sa valeur d'usage est moins nette. De plus, défendre la nature en plein milieu des échangeurs reste un exercice difficile à faire passer, même si les phénomènes d'inondation aggravés par toutes ces infrastructures auraient pu aider à réagir (mais les inondations sont de ce fait renvoyées loin en aval !).

C'est pourquoi la bataille dans le champ technique et institutionnel paraissait la seule voie, en grande partie par défaut. J'ai trouvé des alliés ingénieurs de haut niveau, dans le domaine même, qui ont pu élaborer des solutions alternatives à un rond-point surdimensionné, en s'appuyant sur de nouvelles règles de l'art pour les concepteurs de rond-point (ce n'est plus la taille qui est décisive dans son fonctionnement optimal et il est recommandé de rester à deux voies). J'ai même obtenu de mes collègues du Conseil municipal de voter un avis négatif sur le dossier d'enquête publique. Mais ces démarches furent les seules, sans réelle agitation publique, sans groupe de pression, sans association de riverains. Le commissaire enquêteur et le préfet n'ont répondu à aucune des demandes de modification (itinéraires vélos et piétons par exemple) de la ville de Rennes.

L'intérêt général ne se construit pas dans les seules tractations à l'ombre des cabinets ou dans les seuls services techniques : il lui faut la lumière du débat public, de la controverse avec mobilisation d'acteurs locaux, ces riverains que l'on ne va surtout pas chercher à réveiller. Il faut connaître les dossiers techniques, certes, mais mieux ou

autrement que les techniciens. Tant que les élus se prendront pour de simples relais de leurs services techniques (ou pire, de leurs cabinets) ou comme des super techniciens eux-mêmes, la démocratie s'étiolera par effet de mimétisme (tous se ressemblent).

Dans le même temps, se prépareront des catastrophes techniques, comme nous en vivons à répétition depuis 20 ans. L'élargissement des rationalités (par exemple, celle des riverains ou celle de la protection de la nature ou de la santé) mobilisées dans un projet est toujours une bonne chose pour le projet, car sinon ces rationalités oubliées font retour plus tard, trop tard. Certes, le « management » de ces projets « chevelus » (Latour, reprenant l'image des chevelus d'une rivière) est complexe et long mais l'urgence supposée de la décision créera plus tard, comme en écho, l'urgence à réparer une crise qu'on aurait pu éviter.

Seuls les collectifs constitués par les citoyens peuvent sortir les « cercles décideurs » de leur tendance à l'autisme.

La mise en forme des représentations

Le travail d'élaboration technique a déjà été évoqué : la construction des termes du problème et celle des images que l'on met en scène va de pair. Tout est une question d'écart entre les représentations des uns et des autres, et de capacité des acteurs à faire converger des catégories a priori divergentes pour désigner les phénomènes en question. Notre positionnement fut, dès le départ, de reconnaître la réalité des problèmes posés par les services ou par les élus. Il aurait en effet été possible de dire « il n'y a pas de problème de trafic, de sécurité » ou à l'inverse, « nous souhaitons qu'il continue à y avoir des problèmes de trafic ou de sécurité pour mieux faire la démonstration de l'impasse du modèle tout automobile ». Ces positions sont présentes chez certains acteurs, notamment dans l'extrême gauche sur d'autres dossiers. Prenant acte de la réalité du problème soulevé (oui, il faut réorganiser le trafic auto-

mobile, oui, il faut un TGV direct vers la Bretagne), il devient plus facile de discuter avec les interlocuteurs élus ou techniciens, qui partent pourtant souvent de prémisses complètement différentes sur ces questions (du type « toute infrastructure de transport est a priori bonne pour le développement »).

Notre travail d'investissement du champ technique permet de rentrer précisément dans le montage technique de l'argumentation et de redéfinir complètement les termes du problème. Partageant les buts généraux, nous cherchons à chaque fois à montrer que le problème est mal posé, à partir d'a priori non interrogés. Il s'agit clairement de faire reposer les accusations d'irrationalisme, d'inconséquence, d'irresponsabilité, voire d'incompétence, sur les techniciens. Tout cela est d'ailleurs assez facile à faire quand on constate comment le dogme du développement routier tous azimuts et celui de la toute-puissance des raisonnements des Grands Corps conduit à une auto-intoxication terrible, apparente dans la plupart des dossiers d'infrastructures.

La culture technocratique fait en effet des ravages chez les ingénieurs : le meilleur service à rendre à une association consiste à

demander à un membre de ces services techniques de venir présenter les solutions proposées (il existe des exceptions cependant !). Les impasses et les points aveugles sur le dossier de la route, comme sur celui du tracé du TGV, sont apparus aussitôt.

Premier travail donc : démolir la culture technocratique dominante en manifestant les capacités des citoyens à s'approprier d'une autre façon les contenus techniques. Ce seul glissement répare durablement le désir de participation à l'espace public, si des résultats sont obtenus, alors que l'impuissance face à l'arrogance des ingénieurs est l'attitude de départ a priori la plus répandue.

Les arguments des uns peuvent servir aux autres

Tous les arguments peuvent alors être repris un par un et retournés comme un gant.

Ainsi en va-t-il de la sécurité qui serait garantie par une route plus droite, alors que rien n'est fait pour traiter la vitesse. En disant oui à la sécurité, on ne s'oppose pas frontalement, mais en mettant en évidence l'inconséquence de cette position, on montre qu'il s'agit seulement d'un argument de pure forme, la préoccupation essentielle des ser-

vices du département restant la vitesse pour attirer les automobilistes sur ce tracé.

Les coûts sont aussi un terrain toujours favorable apparemment aux « développeurs », maîtres de l'argumentaire économique. En réalité, ils sont rarement à l'aise dans cet exercice et jusqu'ici, tous les dossiers rencontrés pouvaient être attaqués comme surdimensionnés et trop coûteux, sans calcul de retour sur investissement ou calcul économique généralisé. Nous ne nous sommes pas privés de le faire, et lorsque nous proposons un tracé plus court de 1,2 km pour le TGV, nous sommes au moins vainqueurs sur ce front, secondaire certes, mais souvent exploité contre les projets dits « irréalistes » des associations. Les arguments économiques sont en fait un bon moyen de comparer les solutions, comme le propose B. Latour, à condition de prendre en compte tous les coûts induits et jusqu'à présent externalisés. Dans le cas des infrastructures, c'est pourtant l'inverse qu'il faut craindre : il est en effet très facile de montrer le caractère coûteux d'un investissement dont les avantages ne se feront sentir qu'à très long terme. On pourrait aboutir ainsi à un gel de tout projet ambitieux pour l'avenir et c'est pourquoi le calcul économique ne doit pas se

réduire à une crainte de toute dépense mais seulement à l'obligation de « bien » compter pour pouvoir mieux comparer. Cette obligation comptable ne peut en rien disqualifier un projet dans un sens ou dans un autre. L'argumentaire classique du contribuable, dit le plus souvent « poujadiste », qui voudrait par principe qu'on dépense moins tout le temps, ne fut pas employé dans nos actions, mais nous lui avons simplement substitué celui du gaspillage pour des investissements inconséquents aux résultats indésirables ou inefficaces.

Plus généralement, il est toujours bon d'avoir les chiffres avec soi. Prétendre affronter les techniciens ou les gestionnaires avec des principes ne permet guère de tenir l'échange : les (télé) spectateurs par exemple sont souvent incapables de discuter les chiffres produits par les adversaires dans un débat télévisé, mais ils remarqueront qu'ils « savent les manier » comme on dit, et cela seul peut suffire. Pourtant, il est très aisé de démonter toute argumentation chiffrée en demandant simplement les sources précises et les modes de calcul : pas un tribun fort en chiffres n'est capable de tenir le coup pour une explication détaillée de ses chiffres balancés comme autant

d'évidences. C'est le cas par exemple des estimations de trafic dans les justifications des infrastructures routières. Pas une ne résiste à une investigation, même sommaire. C'est à chaque fois une collection d'approximations, d'extrapolations à partir de supposées tendances, sur des tronçons différents mais supposés similaires, toutes choses étant toujours égales par ailleurs, ce qu'elles ne sont jamais comme on le sait ! Les estimations de trafic sur la route concernée ont ainsi été critiquées, dans le cas présent pour montrer que le trafic pouvait être beaucoup plus élevé, mais parfois aussi pour montrer qu'il serait beaucoup plus faible si les autres routes annoncées étaient ouvertes.

Zone verte = zone vide ?

Autre travail de mise en forme d'une représentation, celui qui consiste à montrer qu'une zone non urbanisée, une zone verte, n'est pas une zone vide et que l'espace n'est pas disponible sous prétexte qu'il n'y aurait pas de lotissement sur ce secteur. Ce modèle est extrêmement prégnant, même chez ceux qui veulent préserver des zones naturelles et la ceinture verte de Rennes : il est toujours plus facile de faire la ville en s'étalant qu'en la reconstruisant sur elle-même, en la faisant

évoluer. La pression foncière sur des secteurs non urbanisés proches de la ville est alors énorme. Le travail de l'association consiste alors à repeupler un espace supposé vide : des humains (riverains à compter un par un, vil-lotins en balade, touristes s'il y a lieu), des chevreuils, batraciens, plantes rares, veaux, vaches, cochons, couvées, et même air pur, tout est bon ! Mais cela demande un vrai travail et parfois le seul critère de repeuplement devient celui de la visibilité : si nous ne pouvons produire d'image de ces nouveaux occupants insoupçonnés, ils retournent à l'oubli. Ainsi, les riverains du tracé TGV en zone urbaine avaient-ils beau jeu de montrer des photos de leurs immeubles en bord de voie ou d'organiser des visites pour faire la démonstration que le trait sur la carte avait été fait sans venir voir sur place. C'est bien l'image qui nous gouverne dans ce cas-là aussi.

C'est pourquoi le travail de mise en scène du secteur et la qualité des supports, déjà évoqués, peuvent être décisifs et pas seulement anecdotiques. De même, le nom d'une association fait partie de l'image que l'on constitue et notre affichage public a toujours valorisé la dimension positive, la force de proposition que nous étions.

Patrimoines en tout genre

Cette démarche de repeuplement vise à mettre en valeur la richesse de la zone et peut donc jouer dans les pseudo-calculs économiques qu'on nous oppose souvent dans ces projets. Mais elle permet surtout de produire du patrimoine. Le travail de « patrimonialisation » que décrit O. Godard (1995), apparaît ici dans sa dimension même de travail quotidien. Il est d'autant plus marquant que personne parmi nous n'avait pensé auparavant que la mare artificielle du coin pouvait présenter un quelconque intérêt. Dans ce cas, ce sont les scientifiques qui nous déclarent que nous avons là un patrimoine. Cet appui des scientifiques est décisif pour rendre visible d'une part, et pour rapporter ce cas local à un état plus général d'autre part (les populations des batraciens ou la flore de tout l'Ouest par exemple). L'intérêt patrimonial dit affectif ou particulier traduit un attachement personnel (le bois de mes parents, la rivière où j'ai joué enfant) qui se trouve souvent difficile à exprimer et encore plus vite disqualifié. Le riverain est attaché à son terrain certes et c'est bien pour cela qu'on le suppose incapable de monter en généralité, ou de sortir de son expérience personnelle. Mais lorsque ce

patrimoine est mis en mots par la science et évalué à l'échelle de l'humanité, tout change. Nous n'avons pas mené cette réflexion en cours d'action, bien sûr, mais nous avons senti que c'était un bon point pour qualifier cette zone verte comme patrimoine à préserver. Le changement de regard se lit aussi chez les riverains qui n'imaginaient pas de tels trésors près de chez eux : le lien se renforce, un véritable couplage se révèle avec son environnement, un « attachement argumenté » qui déplace l'intérêt « particulier » du départ et qui transforme en même temps tous les êtres engagés dans l'action. L'action n'est pas une défense de l'ordre établi, car paradoxalement, pour le défendre, il faut transformer sa représentation et celle des autres, modifier les formes d'attachement que l'on éprouve pour son « bout de jardin ».

Pour le TGV, nous avons cherché à élargir cette idée de patrimonialisation à l'histoire, à l'archéologie ou au patrimoine bâti : une voie romaine passait dans cette zone précise, d'anciennes maisons typiques du pays rennais sont présentes, La Chalotais a campé dans le bois à la Révolution, etc. En fait, tout cela « prend » moins bien car rien de suffisamment visible ou remarquable n'est exploi-

table. Sans doute aussi que le thème de la nature nous a toujours paru un meilleur positionnement. On le voit bien, même si des écologistes étaient présents, il n'y eut jamais de fondamentalisme naturaliste dans notre association. Nous étions d'emblée dans une posture de composition avec les activités humaines, pour la bonne raison que les riverains sont justement des humains qui sont déjà engagés dans une forme de relation active avec la nature, notamment les agriculteurs, ce qui fait qu'il ne s'agit même pas de « La Nature » mais plutôt d'un « espace d'activité aux propriétés dites naturelles ». Ce sont les avantages de la présence de cet espace qui furent mis en avant et leur caractère de patrimoine commun ne se traduit pas par une sacralisation. C'est la « valeur d'usage » de la nature qui fut exploitée. Dans ce sens, on peut dire que les représentations adoptées n'ont pas heurté les opinions dominantes et ne les ont pas déplacées vers des problèmes généraux de préservation des espèces, de couche d'ozone, par exemple. Tous les arguments ont été délibérément localistes mais en même temps appuyés sur le caractère commun de ces espaces (et non réservé à quelques-uns).

On voit alors une différence radicale avec un modèle militant qui veut d'emblée ramener tout phénomène local à sa dimension globale. Certes, il y eut extension, discussion de la valeur d'un bien commun, mais discussion de ce bien commun précis et non du patrimoine de l'humanité. Pour le dire plus crûment, nous n'avons pas fait tant d'idéologie, si l'on entend par là le collage de discours pré-montés à prétention générale et exploitables en toutes circonstances. Le caractère local de ces représentations nouvelles que nous voulons faire bouger (une zone verte pleine, un patrimoine riche, etc...) est au contraire la garantie de leur partage par le groupe et de leur diffusion.

C'est le cas notamment dans le domaine de la démocratie, autre enjeu d'image crucial. Les associations qui revendiquent leur participation au processus de décision le font parfois en portant un modèle supposé évident de la démocratie directe : il suffit de demander aux citoyens ; la transparence doit être la règle et « c'est quand même simple à appliquer ». Les tentations furent fréquentes de « se payer » certains élus au nom de la démocratie pour les disqualifier aussitôt. La conscience qu'il valait mieux les avoir avec

nous que contre nous et le fait qu'il y avait deux élus (puis un seul) au sein du collectif ont rendu les choses plus compliquées. C'est seulement après coup que nous avons pu exploiter cette représentation en montrant que les associations peuvent avoir des idées, de meilleures idées que les services techniques, et que ces idées servent les intérêts de tous et non les leurs en particulier. Nous ne nous sommes pas privés de le dire et de replacer les élus opportunistes à leur place. Mais, au bout du compte, c'est un renforcement de la confiance dans l'action collective et dans ses possibilités de succès qui est apparu et non une confirmation de « l'état de petit » des riverains.

La domestication des passions

La participation réflexive ici narrée est une posture plus courante qu'on ne le pense dans la littérature sociologique ou anthropologique et n'a jamais discrédité les travaux ainsi fournis. Sans doute existe-t-il même certains plans de l'action qui ne peuvent en aucun cas être observés « du dehors », à l'exception de dispositifs cliniques (où le clinicien s'engage malgré tout dans l'action commune), nonobstant les médiations des récits toujours possibles à obtenir. C'est le cas lorsqu'il s'agit de restituer les passions qui animent les acteurs et la façon dont elles se partagent ou s'affrontent.

La passion revendicative est vitale pour engager des batailles comme celles-là. D'autres diraient la révolte, le sentiment de frustration, de spoliation, de mépris, bref une réaction. On voit bien comment ce genre de réaction peut être aussitôt classée dans le camp « réactionnaire » et comment la passion elle-même peut constituer la preuve du caractère non forma-

lisable ou infondé des arguments, bref, du risque de sortie vers l'incivil, vers la violence. La passion est certes la ressource fondamentale de cette mobilisation, née d'un « choc moral » (J. Jaspers), elle peut en être aussi le fossoyeur. Dans le cas de l'échec de la lutte contre un échangeur, elle était clairement absente, ou tout au moins non partagée : aucun riverain ne semblait directement attaqué, ce qui suffisait par défaut à considérer le projet comme d'intérêt général. Et le style technique et institutionnel de l'argumentation ne pouvait pas plus convaincre ni devenir contagieux (cf. Marc Guillaume, *La contagion des passions*). Dans un autre cas d'échec, celui de l'autoroute des Estuaires, la bataille a mobilisé des passions vigoureuses mais orientées tous azimuts, autant contre les autres associations que contre le projet, contre des personnes (maires, enquêteurs) également, ce qui a affaibli la bataille en donnant l'impression que les riverains propageaient un climat de violence. Ils ne faisaient que manifester des réactions vives à d'autres attaques mais par cette seule réaction, ils se divisaient et s'affaiblissaient.

Il est assez fascinant de rencontrer et « d'éprouver », au sens affectif du terme (un autre type « d'épreuve » donc), la conjonc-

tion de la plus virulente réaction et du sentiment d'impuissance le plus fort, parfois chez les mêmes personnes. Une psychologie simpliste sur le désespoir pourrait suffire à expliquer ce sentiment, mais, dans une association, le phénomène devient collectif et ces affects sont pourtant des ressorts pour l'action. Le riverain, on le sait, sera souvent discrédité par cet emportement qui caractérise une adhésion non distanciée à sa cause. Toute parole trop vigoureuse, tout comportement un peu véhément est aussitôt jugé par les professionnels du monde politique, que sont les élus ou les techniciens, comme la preuve d'un manque de recul, d'un manque d'analyse. Il faut avoir senti et quasiment palpé la peur réelle de bon nombre de ceux qui vivent dans ce « monde aux mœurs civilisées » (les « responsables ») face à ces « passions brutes », pour prendre au sérieux la difficulté à convertir des passions en contributions acceptables, recevables. Un sentiment d'impuissance, profondément enraciné et porteur d'une méfiance générale vis-à-vis de la politique, contribue à rendre certains combats désespérés, dès le départ. Fort heureusement, nous n'avons jamais eu à vivre cette situation. Certes, dès lors que des décisions ou des

consultations avaient lieu sans nous, la tentation était forte de retomber dans cette désillusion latente, dans cette perte de confiance du petit face aux puissants, avec ce zeste de paranoïa qui cherche à expliquer tous les comportements des autres acteurs par des intentions malveillantes, délibérées et trompeuses à notre égard. C'est à nouveau un exercice de « décentrement » qu'il convient de faire constamment : les acteurs administratifs, techniques ou politiques, voire marchands, agissent selon leurs intérêts, leurs compétences, leurs règles internes, et il est nécessaire de « comprendre leur logique » pour n'avoir ni espoirs, ni craintes abusives.

L'attachement à un objet local semble ainsi se manifester toujours sous les formes de la passion, alors que le détachement des techniciens ou des gestionnaires vis-à-vis de l'objet même de leur action leur facilite une maîtrise tactique. En réalité, les passions désespérées ou les pures réactions sont des aveux de faiblesse et de manque de confiance ou d'argumentation. À plusieurs reprises, il a fallu combattre des remontées de cet état d'esprit, véritable boulet pour la démocratie et signe de faiblesse pour son fonctionnement. Dès lors qu'un groupe prend confiance

en ses capacités, (Le Cardinal, Guyonnet et Pouzoullic, 1997), élabore des solutions, s'engage dans l'action pour convaincre et sort de la pure protestation, l'inquiétude et la peur peuvent changer de camp. Certains élus comme certains techniciens sont aussi capables de « péter les plombs » tout en prétendant défendre l'intérêt général. L'échec électoral du maire auquel nous nous sommes toujours opposés a donné chez lui le signal d'un épanchement verbal de critiques et de rancœurs assez impressionnantes qui, là aussi, ont joué en sa défaveur.

De la passion désintéressée

Cette confiance commune en la force du groupe se construit progressivement et passe par certaines épreuves. En premier lieu, l'attachement à l'objet de la lutte doit pouvoir être transformé en « attachement commun » et pour cela, il faut admettre que « mon secteur » n'est pas prioritaire, que « mon problème » n'est qu'un élément parmi d'autres, que « ma vision » de la solution doit répondre à d'autres contraintes. Tout cela se fait en petit comité, de personne à personne quasiment. Il faut avoir la preuve concrète qu'aucun des autres membres ne

poursuit des objectifs secondaires non-dits ou, tout au moins, contradictoires avec ceux du groupe. Cet état larvé de suspicion ne cesse jamais vraiment, tant il est vrai qu'il n'existe pas de garantie sur les intentions de nos partenaires dans toute situation de communication (Livet, 1994). Le basculement entre une situation de méfiance qui dissout le collectif et une vigilance positive qui permet la mobilisation collective tient souvent à peu de choses. On peut sentir lorsque l'état d'esprit devient positif, ou non, pour la vie même du groupe. C'est pourquoi, même si cela peut choquer, certains candidats membres doivent être expulsés immédiatement. Il est parfois nécessaire d'exclure, pour la survie même du collectif en cours de constitution. Cette opération constitue un test pour la capacité à domestiquer les passions.

L'opération de délimitation du collectif ne porte plus seulement sur des propriétés sociales ou sur des objectifs mais sur des capacités à la coexistence des passions. Notons aussitôt que ces exclusions portent sur tous types d'acteurs en termes de catégories sociales, mais il est sans doute notable que le seul cas mentionné dans notre histoire est celui de deux agriculteurs âgés (même si

d'autres agriculteurs et d'autres personnes du même âge sont restées tout au long de l'action), qui sont sans doute culturellement les plus éloignés des comportements des autres membres du groupe. Ces opérations d'exclusion sont violentes et doivent, en fait être effectuées au tout début de la constitution du groupe : dès lors que des liens se sont tissés, que des activités communes ont eu lieu, il devient quasiment impossible de le faire sous peine de créer un effet de scission très difficile à vivre et à justifier. C'est en fait le « travail d'institution » (Tosquelles, 1960) des principes mêmes qui fondent le fonctionnement ordinaire du groupe qui s'effectue dans ces premiers « rappels à l'ordre » comme on dit, car il s'agit bien d'ordre, même symbolique. La clôture du groupe qui se réalise ainsi s'est faite autour de certains principes d'ouverture aux points de vue divers qui seront décisifs pour que le débat lui-même puisse avoir lieu. C'est en quelque sorte créer une zone de divergence contrôlée ou acceptable, moins sur les idées que sur les formes d'engagement et de relations. C'est pourquoi il est si difficile d'engager un méta-débat sur le cadre même qui permet le débat ! On le voit, délimitation du collectif/domes-

tication des passions/institution des règles (et de la possibilité) du débat, vont de pair.

Toutes les passions de haine, de puissance, ou de désespérance contribuent en effet à saper « l'énergie vitale », pourrait-on dire, d'un groupe. Cette théorisation énergétique pourrait prêter à sourire, mais elle reproduit les termes dans lesquels s'expriment les acteurs d'une part (« ces bagarres m'épuisent », « ces conflits internes me démolisent »), et, d'autre part, elle est employée par les analystes des phénomènes de sorcellerie (Favret-Saada, 1978), ce qui nous rapproche de cette question de la force des attachements.

Au contraire, lorsque la dynamique vertueuse est enclenchée, il se crée un climat de censure de tout acte trop violent en interne et d'autocensure pour chacun vis-à-vis de ses objectifs personnels : chacun sait qu'il peut être suspecté de privilégier ses intérêts particuliers au sein même du groupe. Il se produit alors une « éthique du désintéressement » qui n'a rien d'« hypocrite » (sauf que l'hypocrisie est notre condition humaine dans l'ordre du discours, faudrait-il encore rappeler avec Gagnepain, 1994), mais qui constitue l'intériorisation d'un autre régime des passions, que l'on domestique dans cette opération même.

La théorie des grandeurs, et donc du grandissement, que proposent Boltanski et Thévenot est, sur ce plan encore, éclairante : nous l'avons vu, se laisser emporter par ses passions, comportement valorisé dans le monde de l'inspiration, c'est risquer de devenir petit dans le monde civique (ou politique). Mais au cœur même du monde civique, il est très aisé de se voir accusé de particularisme, de division ou d'intérêt personnel, ce qui ramène à l'état de petit dans ce monde même. C'est donc une autorégulation qui est demandée pour devenir grand, collectivement certes, mais aussi individuellement, comme membre du collectif. Le paradoxe demeure pourtant car il faut une vraie motivation, une grande énergie, et donc de la passion pour tenir tête à des institutions comme le Conseil général ou la SNCF qui, a priori, traitent ces acteurs comme petits (notamment sur le plan technique).

Relancer la dynamique, donner des objectifs que l'on peut atteindre et qui redonnent confiance, éviter les divisions, etc... tout cela relève de ce que certains appelleraient un « management de la contestation », même si cela constitue plutôt un oxymoron. Le *leadership* est cependant un point clé dans ces groupes, il ne faut pas se le cacher, notamment

par cet art de gouverner les passions, qui ne s'apprend guère ! Dans les deux phases de l'association présentée ici, c'est l'équilibre trouvé au sein d'un noyau de trois ou quatre personnes qui a constitué la forme du *leadership* : lorsque ce noyau parvient à domestiquer sa propre diversité, ou à se corriger mutuellement en cas d'excès de l'un, par une sorte de pacte implicitement scellé, le groupe semble tenir. Je ne crois guère à la capacité d'une personne à incarner toutes les contradictions, tensions et diversités à la fois. Le *leadership* que nous avons créé est en fait une assemblée miniature, fondée sur des liens personnels forts et non plus seulement formels. Ce collectif en réduction met en œuvre pratiquement les principes qui doivent gouverner le groupe. C'est aussi une garantie de la survie de l'association au-delà d'une personne.

La gestion du temps

L'un des points essentiels dans la domestication des passions tient à la gestion du temps. Le politique est traditionnellement considéré comme cet art de gérer le temps mais il faut bien l'entendre dans son lien avec les passions, avec le désir. En effet, la réaction contestataire se caractérise toujours par une

forme d'urgence, de refus de mise à échéance de sa revendication : c'est pour cela d'ailleurs qu'elle surgit parfois, en raison d'une attente déjà trop longue, sous l'effet d'un refoulement « qui ne tient pas la distance ». Et pourtant le succès de l'action collective suppose, le plus souvent, de s'inscrire dans la durée, de prévoir des étapes intermédiaires, bref, de différer la satisfaction ou le soulagement de ses peurs. Pour cela, l'activité concrète, ce qu'on appelle parfois « l'agitation », de façon fort adaptée aux passions, est indispensable. Plus encore, elle doit déboucher sur des résultats partiels qui renforcent à la fois la passion d'origine mais valide sa mise à échéance : une manifestation ratée, des communiqués qui ne passent pas, des rendez-vous où personne ne vient, sont autant d'épreuves qui découragent et qui donnent prise à ceux qui veulent un résultat immédiat. Notons cependant que personne dans notre collectif n'a été tenté par des actions violentes ou par une revendication urgente : il s'agissait, en effet, de projets et cela suffit à donner un horizon temporel plus large. Mais, le maintien d'une dynamique suppose un certain rythme, souvent fixé par les institutions qui portent le projet. Il importe de ne pas laisser le temps diluer ces passions, les

émousser et, chacun le sent, qui suspecte les porteurs des projets de tout faire pour « nous endormir », pour « laisser pourrir ».

Même si le travail de constitution du problème et du collectif, qui se forment ensemble, suppose du temps et doit même obliger à ralentir, comme le rappelle Latour, il est impossible de supposer pour cela des « êtres politiquement modifiés » car capables, au-delà du commun, de prendre leur temps et de garder pourtant l'impulsion du projet. Le décalage paraît considérable entre les modèles de la vitesse diffusés par la technique en général (et les nouvelles technologies de communication en particulier) et le principe de lenteur qui paraît présider aux activités du monde civique (exécutif, législatif et judiciaire sont dans le même bateau sur ce plan). C'est sans doute l'expérience la plus difficile dans une activité politique : il faut une ténacité hors du commun, bien plus complexe que certains travaux au long cours ou que la capitalisation progressive de biens, qui supposent aussi la durée. Car, dans le cas de l'activité politique, l'adversité est à tous les coins de rue (sans parler des échéances électorales qui sont en permanence dans les têtes) et peut conduire à revoir entièrement

les projets à plusieurs reprises, alors même que l'attachement personnel à ces projets reste le plus souvent abstrait, motivé par des principes politiques avant tout.

Cette ténacité, cette capacité à garder intact un désir malgré les revers et les incertitudes, une « association ordinaire » de citoyens comme celle décrite ici, ne les possède pas « naturellement ». Le seul fait qu'une association revendicative parvienne à s'inscrire dans un horizon temporel de plusieurs années est le signe que les passions ont été domestiquées, sans pourtant être désamorçées. C'est sans doute l'indice d'une intégration durable dans l'espace public qui suppose, du coup, un détachement vis-à-vis des motivations et réactions originelles. On perçoit bien en revanche le risque de devenir si bien domestiqués qu'on en viendrait à censurer par avance de nouvelles réactions : le reproche d'institutionnalisation constamment fait aux anciens contestataires reste légitime. C'est en effet de nouveaux acteurs, pour de nouveaux problèmes et de nouveaux « collectifs », qui doivent émerger à chaque moment, sans relâche, sans croire un instant que l'inventaire des acteurs de l'espace public puisse être clos ou stabilisé.

Le moment de départ de la mobilisation est aussi une question-clé pour que la maturation d'un désir commun puisse exister. Trop tôt dans le projet, et rien de concret n'est discutable, les craintes s'expriment à l'état brut. Trop tard, et les réactions ne parviennent plus à mûrir, à se frotter réciproquement pour se constituer en projet alternatif par exemple, pour déboucher positivement. En règle générale, lors de l'enquête publique, il ne se passe plus grand-chose si ce n'est la confirmation des positions des uns et des autres. Dans les dossiers « gagnants » que nous venons d'évoquer, nous sommes intervenus avant l'APS (avant-projet sommaire) lui-même, lorsque l'irréversibilité ne paraissait pas inscrite dans le projet lui-même. Les associations ont rarement le temps de mobiliser leurs troupes et leurs arguments lorsque le projet est déjà en phase d'enquête publique. Si elles se mobilisent aussi tardivement, cela signifie également que les promoteurs du projet ne se sont pas donné la peine de chercher sérieusement des interlocuteurs dans la population avant l'enquête, ce qui constitue un travail d'investigation presque volontariste pour éviter toute clôture trop rapide du collectif (Latour, 1999). Les

porteurs de projets qui se trouvent en butte à des oppositions brutales à ce moment tardif ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes car ils apparaissent alors avec un dossier ficelé. Avoir des éléments de discussion, et donc une proposition construite, ne signifie pas être prêt à dégainer tous ses arguments ni avoir réalisé tous les arbitrages décisifs. Des esquisses sont nécessaires, elles peuvent avoir des conséquences graves, c'est vrai, si des précautions ne sont pas prises. Mais à tout prendre, il vaut mieux susciter ces réactions de rejet avant l'enquête de façon ensuite à faire plier à la fois le projet et les opinions (car les deux plient en général !) (Akrich, Callon, Latour, 1988).

Conclusion

Il est plus aisé de parler de batailles gagnées que de batailles perdues. Pourtant quelques références ont été faites à d'autres échecs durant la même période (1993-2001), mais leur faiblesse venant de l'absence de groupe constitué et de capacité à fédérer les oppositions, il devenait plus difficile d'en faire une observation durable et argumentée. Par défaut, ces échecs constituent cependant un puissant argument en faveur de la constitution de ces groupes de pression, dits de riverains, pour faire émerger un problème dans le débat public et assurer une controverse minimale. Il faut reconnaître aussi que ces échecs sont tous les deux dus à la puissance de l'État, de la direction de l'Équipement, qui n'a guère de prévenance vis-à-vis de la société civile (ni même de la société politique) dès lors qu'elle est un peu affaiblie ou balbutiante. C'est dire les limites de ces récits qui sont peut-être la démonstration en creux de la relative faiblesse de certains acteurs institutionnels. Pour autant, cette faiblesse pourrait

devenir leur force s'il apparaissait que la survie de la démocratie (qui n'est jamais acquise) dépend de notre capacité à associer tous ces groupes émergents aux décisions.

C'est en fait tout un projet politique qui vient à se déployer dans cette confrontation. Pour l'exprimer à partir des termes empruntés à Bruno Latour, nous avons observé, pendant ces années, la construction d'un collectif associant une nature réinventée et des riverains attachés entre eux et à leur territoire, faisant face au détachement organisé par le rouleau compresseur moderniste, qu'il ait pour nom route ou TGV dans ce cas. Tout l'art des riverains fut de montrer comment leur attachement n'était pas pure conservation d'un état supposé naturel intemporel, ni non plus préservation d'avantages particuliers, privés, non partagés. Mais cela aurait pu prendre ce virage, les riverains que nous étions auraient pu être disqualifiés face à cette toute puissance moderniste. C'est en effet l'absence de prise en compte de l'incertitude qui caractérise les modernes, ce qui leur permet de tracer des projets linéaires, où l'intention rationalisatrice finit par se lire dans le paysage lui-même, en nivelant tous les hauts et les bas, tous les détours et les méandres du

débat et de la controverse. C'est là une grande supériorité des non-modernes comme notre association : nous ne savions pas, avant de commencer, où nous allions arriver. Nous acceptions d'entrer dans la zone d'incertitude, à tel point que nous nous sommes transformés les uns et les autres, au cours du projet. Voilà maintenant que nous nous intéressons à des projets pédagogiques verts par exemple, ce qui n'était pas dans nos objectifs. Nous avons pris un rôle de proposition technique, nous nous sommes découverts scientifiques dans les inventaires de cette zone naturelle... Mieux encore, ce bois que nous croyions connaître à partir de notre point de vue particulier, à partir d'un attachement affectif fort et ancien, nous avons appris aussi à le découvrir, à le connaître autrement, à nous en détacher en partie, c'est-à-dire à le voir en même temps de plusieurs points de vue.

Nous ne préservons rien, nous inventons et nous nous inventons, mais chemin faisant, nous nous mettons en danger, nous craignons de devenir trop aménageurs, trop écolos, trop violents, trop conciliants, etc..., nous sommes vigilants, inquiets ou prudents, et nous révisons constamment nos positions. Oui, nous sommes attachés à ce bois mais

nous sommes en même temps prêts à l'examiner comme des aménageurs et il n'y a pas de contradiction. Oui, nous avons des convictions, des certitudes, plutôt opposées à cette route et à ce tracé du TGV, mais nous ne savons pas a priori si c'est contre toutes les routes et contre tous les tracés. Nous acceptons l'incertitude de la controverse qui fait émerger de nouveaux actants qui redéfinit le problème lui-même.

C'est là toute la force du pouvoir associatif, celui qui accepte à la fois les incertitudes et les attachements, face aux technocrates modernistes qui veulent toujours plus de certitudes et de détachement. Ceux qui défendent seulement leurs attachements mais qui craignent l'incertitude se font vite classer comme purs défenseurs de la tradition et rétrogrades. Ceux qui vantent seulement l'incertitude mais se défendent de tout attachement, sont accusés d'inconséquence, d'individualisme, d'incapacité à construire des collectifs et de relativisme. C'est parce que ces mouvements associatifs sont à la fois capables de retrouver les forces des attachements dans des collectifs (au sens large, composés d'entités variables) et conscients de l'absence de ligne préétablie du progrès, prêts à vivre avec l'incertitude, que

le modernisme peut être dépassé comme horizon d'attente, sans avoir à subir les accusations classiques de traditionnalisme ou de relativisme.

Notes

- 1 À noter que cette méfiance était entretenue par le fait qu'une nouvelle version du tracé central était mise à l'étude. Dans le fuseau central, deux tracés étaient proposés et c'était souhaitable en effet. Mais dans les deux cas, l'arrivée du tracé était placée à l'est d'un manoir alors que nous l'avions placée à l'ouest, pour garder le tracé le plus rectiligne. C'est qu'entre temps, notre ancien adversaire sur la route du bois de Sœuvres s'était réveillé ! Maire de la commune sur laquelle les tracés nord et centre convergeaient, il n'allait pas se laisser faire comme ça. Surtout qu'il venait d'être battu aux cantonales et que, vexé, il avait annoncé qu'il ne se représenterait pas à la mairie en 2001. Du coup, un autre tracé était mis à l'étude qui devait arriver exactement dans un parc que ce même maire venait (en 1999) de planter de « jeunes scions » qui devaient être plus capables de résister au TGV au nom de la défense de la nature ! (Les arguments des uns peuvent aussi servir aux autres !). La manœuvre était évidente et nous constatons que certains élus avaient encore un pouvoir d'influence fort sur les services techniques de la SNCF et sur les autres élus, puisque ces modifications de tracé et la couverture du TGV à cet endroit furent approuvées par tous, au détriment des deniers publics et de la cohérence urbaine.
- 2 Il faudrait aussi rappeler le tristement célèbre épisode du rapport Cousteau sur le pont de l'île de Ré, déchiré à la face du ministre Méhaignerie qui, malgré l'autorité et la célébrité du commandant-expert, avait déjà pris sa décision.

Bibliographie

- AKRICH Madeleine, CALLON M. et LATOUR B.,
« À quoi tient le succès des innovations ?
L'art de l'intéressement. », *Gérer et comprendre*,
Annales des Mines, n° 11, juin 1988.
- BOLTANSKI Luc, THÉVENOT Laurent, *De la justification*.
Les économies de la grandeur,
Paris : Gallimard (NRF), 485 p., 1991.
- BOULLIER Dominique, *L'urbanité numérique*.
Essai sur la troisième ville en 2100,
Paris, L'Harmattan, 1999.
- BOULLIER Dominique, CHEVRIER Stéphane,
*Les sapeurs-pompiers : des soldats du feu
aux techniciens du risque*, Paris, PUF, 2000.
- BOULLIER Dominique, « La nouvelle matérialité
de l'espace public : les dispositifs de la Net-
politique », *Hermès*, n° 26-27, 2000, pp. 201-211.
- BOULLIER Dominique, « Savez-vous parler télé ? »,
Médias Pouvoirs, n° 21, 1991.
- BOULLIER Dominique, « Construire le téléspectateur :
récepteur, consommateur ou citoyen ? »
in A. VITALIS (dir.), *Médias et nouvelles
technologies – Pour une socio-politique des usages*,
Rennes, Éditions Apogée, 1994, pp 63-74.
- FAVRET-SAADA Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*.
Enquête sur la sorcellerie dans le bocage, Paris,
Gallimard-NRF, 1978.
- GAGNEPAIN Jean, *Leçons d'introduction à la théorie
de la médiation*, *Anthropo-logiques* n° 5,
coll. BCILL, Louvain-la-Neuve, Peeters, 1994.
- GARKINKEL Harold, *Studies in ethnomethodology*,
Englewood Cliffs, N.J., Prentice Hall, 1967.

- GODARD Olivier, *Aspects institutionnels de la gestion intégrée des ressources naturelles*, Paris, MSH, 1995.
- GUILLAUME Marc, *La contagion des passions*, Paris, Plon, 1989.
- HIRSCHMAN Albert O., *Les passions et les intérêts*, Paris, PUF, 1997.
- LATOUR Bruno, *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, La Découverte, 1999.
- LE CARDINAL Gilles, GUYONNET J.-F. et POUZOUILLIC B., *La Dynamique de la Confiance : Construire la coopération dans les projets complexes*, Paris, Dunod, 1997.
- LIVET Pierre, *La communauté virtuelle*, Combas : Éditions de l'éclat, 1994.
- LIVET Pierre, THÉVENOT Laurent, « Les catégories de l'action collective », colloque « L'économie des conventions », CREA, Mars 1991.
- RICE Ronald E., ROGERS E.M., « Reinvention in the Innovation Process » *Knowledge: Creation, Diffusion, Utilization*, 1, 4, 1980.
- TOSQUELLES François, « Religieux et religieuses au service du malade mental. De l'aspect thérapeutique de la relation malade-religieux hospitaliers », *Présences*, n° 70, 1960 (republié dans *L'inter-dit*, n° 2, Nantes, 1978).