

Méthode en science sociale

C
o
n
t
r
o
v
e
r
s
e

Comment améliorer la liaison entre Grenoble et Sisteron ?



Perrin Pierre, Pitre Laure, Plateau Jean, Serrano Elvyre

Groupe 5

Encadré par
C. Bout de l'An
A. Dumain

12/06/06

Ecole Nationale des
Travaux Publics
de l'Etat



Sommaire

Introduction.....	p. 3
Historique.....	p. 9
Tableau des acteurs.....	p. 19
Analyse.....	p.27
Introduction.....	p. 27
Problématisation.....	p. 30
Intéressement et enrôlement.....	p. 33
Représentativité.....	p. 42
Limites.....	p. 44
Conclusion.....	p. 47
Glossaire.....	p.49
Bibliographie.....	p. 53

Introduction

La controverse en quelques lignes

Joindre Grenoble à Sisteron – un peu plus d’une centaine de kilomètres à vol d’oiseau, voilà la pomme de discorde qui déchire depuis 30 ans déjà état, collectivités, associations... L’intention était alors de soulager l’A7, l’« Autoroute du Soleil », qui emprunte la vallée du Rhône, mais depuis s’est ajouté la volonté d’améliorer la circulation dans les Alpes.

Mais par quel moyen ? Une autoroute, ou un simple aménagement des routes nationales existantes (dont la « Route Napoléon » qu’emprunta l’Empereur de retour d’exil) ? Et surtout : par un trajet presque rectiligne, ou bien en établissant une autoroute passant par l’Est, afin de desservir Gap ? Trois décennies que l’incertitude demeure.

C’est que les raisons abondent pour favoriser tel ou tel projet, et critiquer les autres. Il y a bien sûr l’opposition de certains riverains de Gap ; les reproches à l’égard d’un projet par Gap extrêmement difficile, coûteux et peut-être, au fond, plus nuisible que bénéfique à son économie ; la crainte d’une injustice si le projet, au contraire, ne dessert pas Gap, laissant alors les Hautes-Alpes enclavées et interdisant une liaison rapide vers l’Italie... et bien d’autres raisons, qui expliquent cette durée si longue.

Mais disons d’ores et déjà qu’à examiner globalement la chronologie du débat et des arguments soulevés par les partisans et adversaires de telle ou telle option, un fait apparaît : l’existence de ce projet –joindre Grenoble à Sisteron par voie rapide– aura pratiquement coïncidé avec de grands bouleversements de la fin du siècle passé. C’est la rencontre de ces bouleversements avec le projet routier qui nourrira en grande partie la controverse.

La prise de conscience environnementale, son institutionnalisation à travers lois et chartes, a conduit à de sévères contraintes pour qui veut construire une route importante dans les Hautes-Alpes.

La construction européenne, favorisant le marché et le libre-échange, a bousculé les traditions françaises en matière de financement des infrastructures.

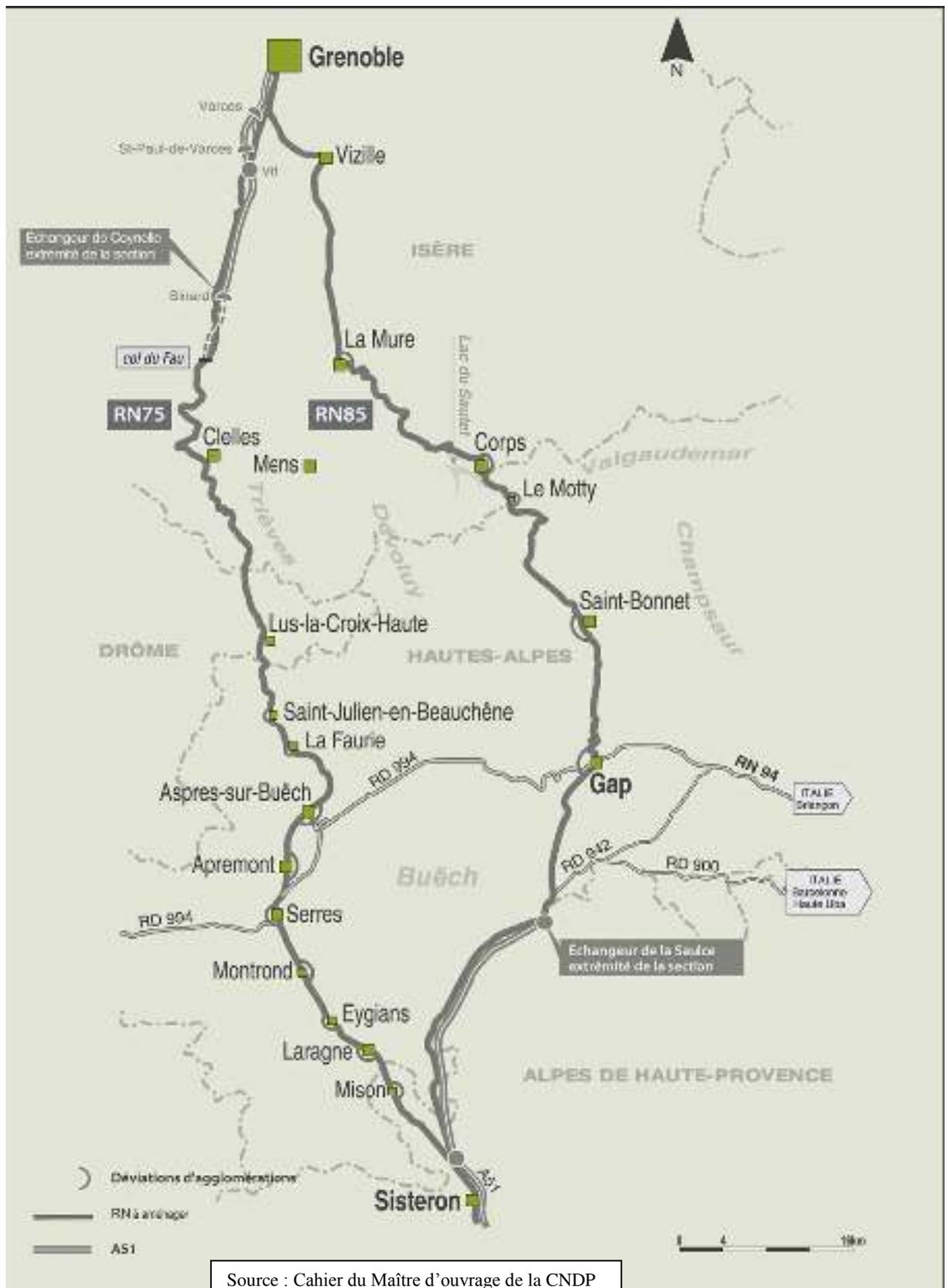
L’émergence de la démocratie participative (dont la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, est actuellement en France l’outil le plus abouti) coïncide pratiquement avec l’histoire du dossier de l’A51, et y joue un rôle essentiel.

Enfin, la politique française, et notamment celle des infrastructures routières, aura évolué d’un extrême à l’autre – de l’ère du « tout autoroutier » à la réflexion multimodale des transports -, favorisant certaines approches, et discréditant les autres, au fil du temps.

Telle est donc, dans ses grandes lignes, la controverse autour de l’A51 entre Grenoble et Sisteron : la croisée des chemins de l’environnement, de la construction européenne, de la démocratie participative, de la politique d’aménagement du territoire – et du projet routier entre Grenoble et Sisteron.

Les tracés

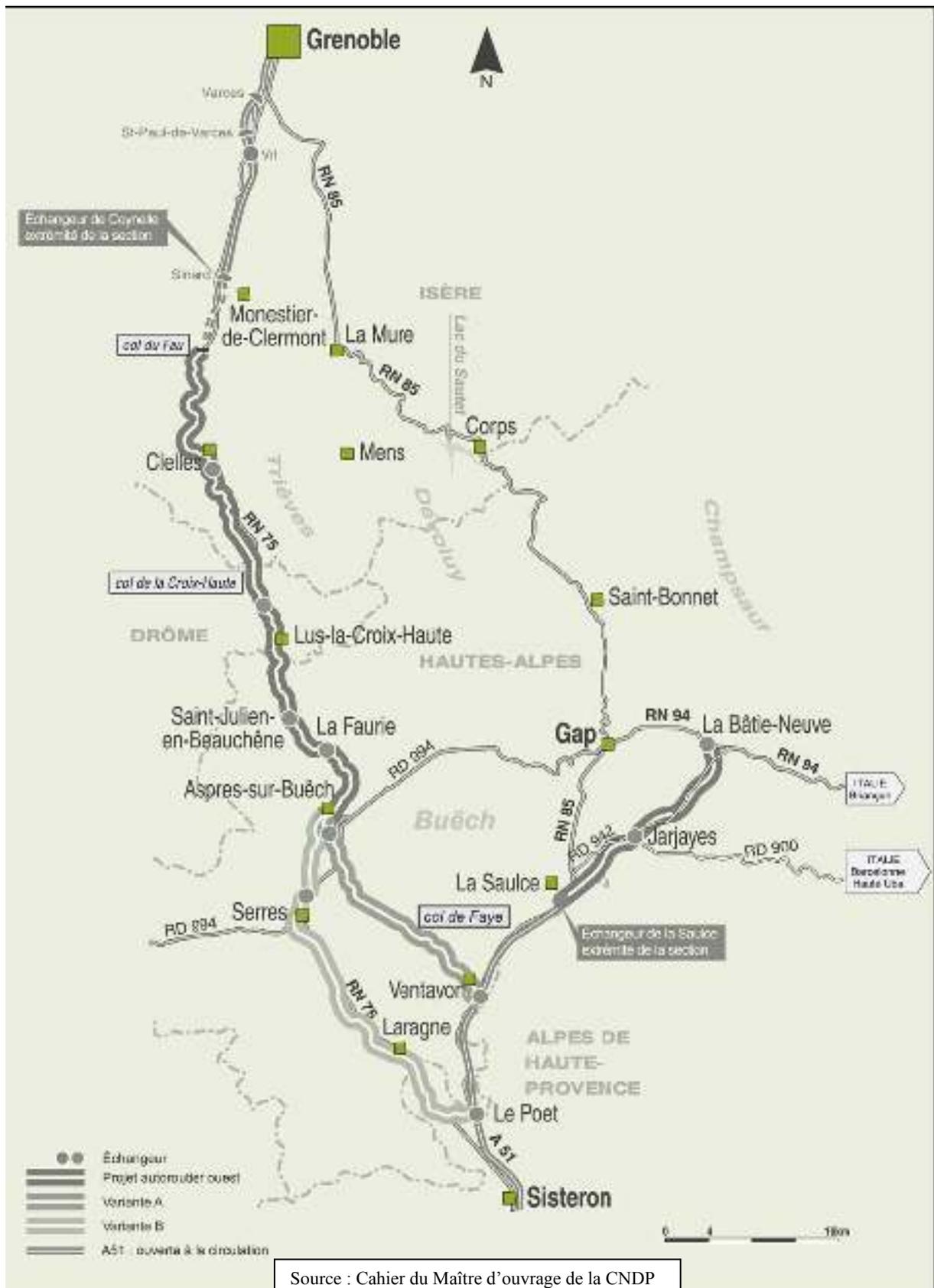
Actuellement, deux nationales relient Grenoble à Sisteron, la RN 75 à l'Ouest, et la RN 85 à l'Est, également appelée route Napoléon. De part et d'autre (Col du Fau et la Saulce), l'autoroute rejoint ces nationales.



Introduction

Plusieurs tracés et plusieurs options ont été envisagés.

On distingue d'abord l'option autoroutière. Avec une telle option, deux principaux tracés se dégagent. Le tracé Ouest tout d'abord, il passe par l'Ouest du Dévoluy, dans la vallée très encaissée du Buëch, le long du massif du Vercors. Par ailleurs une partie de la bretelle d'accès au réseau italien est construite. Il faudra néanmoins construire encore le tronçon la Saulce – La Bâtie Neuve. On peut noter que 2 tracés sont possibles avec une telle option Ouest.



Source : Cahier du Maître d'ouvrage de la CNDP

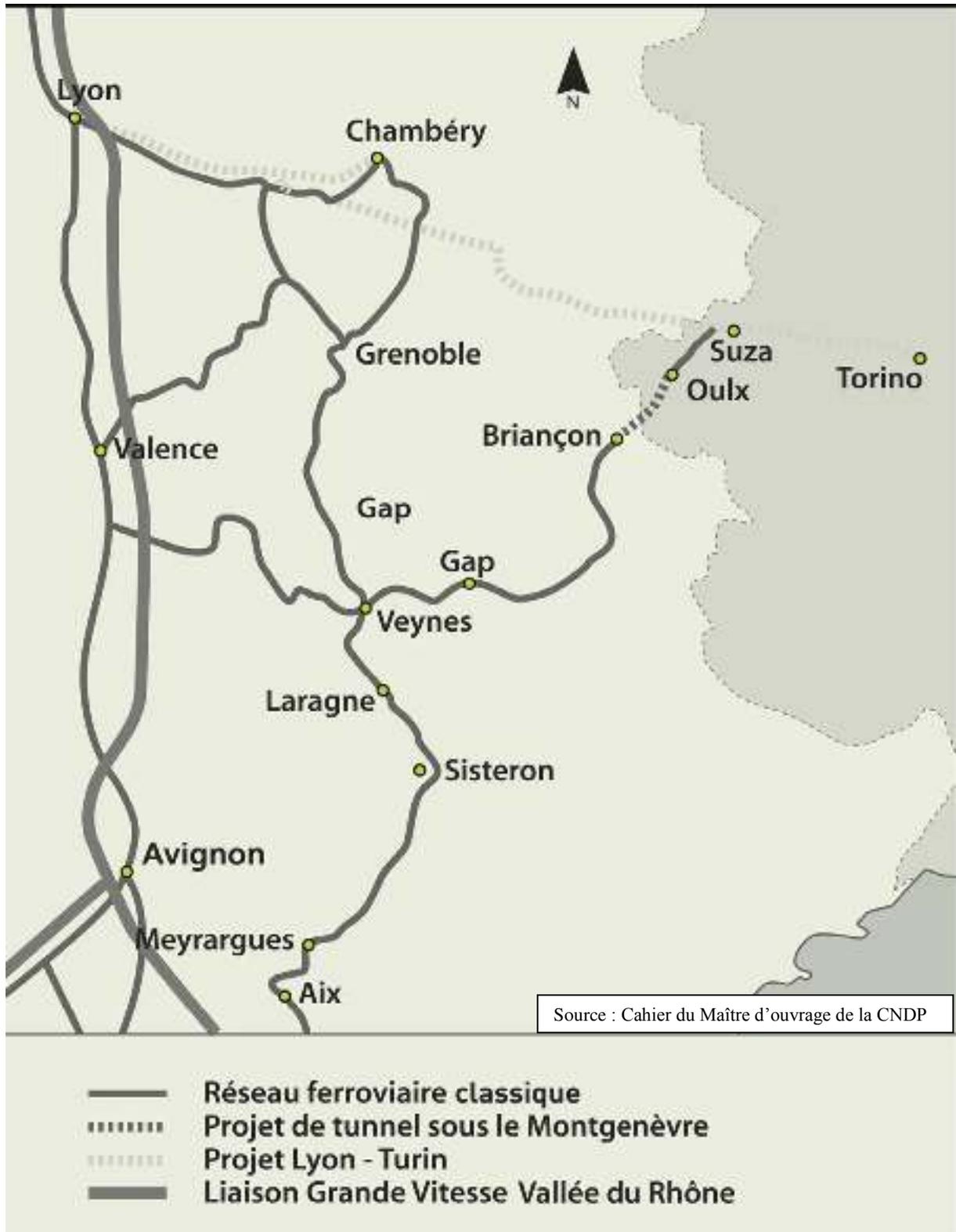
Introduction

La seconde option autoroutière passe par l'Est du Dévoluy le long du massif des Ecrins en passant par Gap. Le tracé Est pose le plus grand nombre de contraintes techniques car le sol est argileux. Le tracé Ouest, en terrain calcaire, est techniquement beaucoup plus facile à réaliser.



Introduction

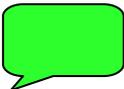
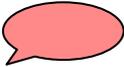
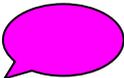
Des alternatives aux solutions autoroutières sont également possibles. Parmi celles-ci, une des solutions les plus demandées par les opposants à la solution autoroutière est l'aménagement des routes nationales existantes RN75 et RN85 (passage à 3 voies, sur les parties possibles, amélioration de la chaussée... Certains proposent également de doubler l'A7, puisque l'objectif initial de l'autoroute A51 était de décharger celle-ci. Enfin, certains préconisent l'amélioration des lignes ferroviaires existantes dans les Hautes Alpes, pour absorber une partie de l'important trafic de fret transitant sur les RN.

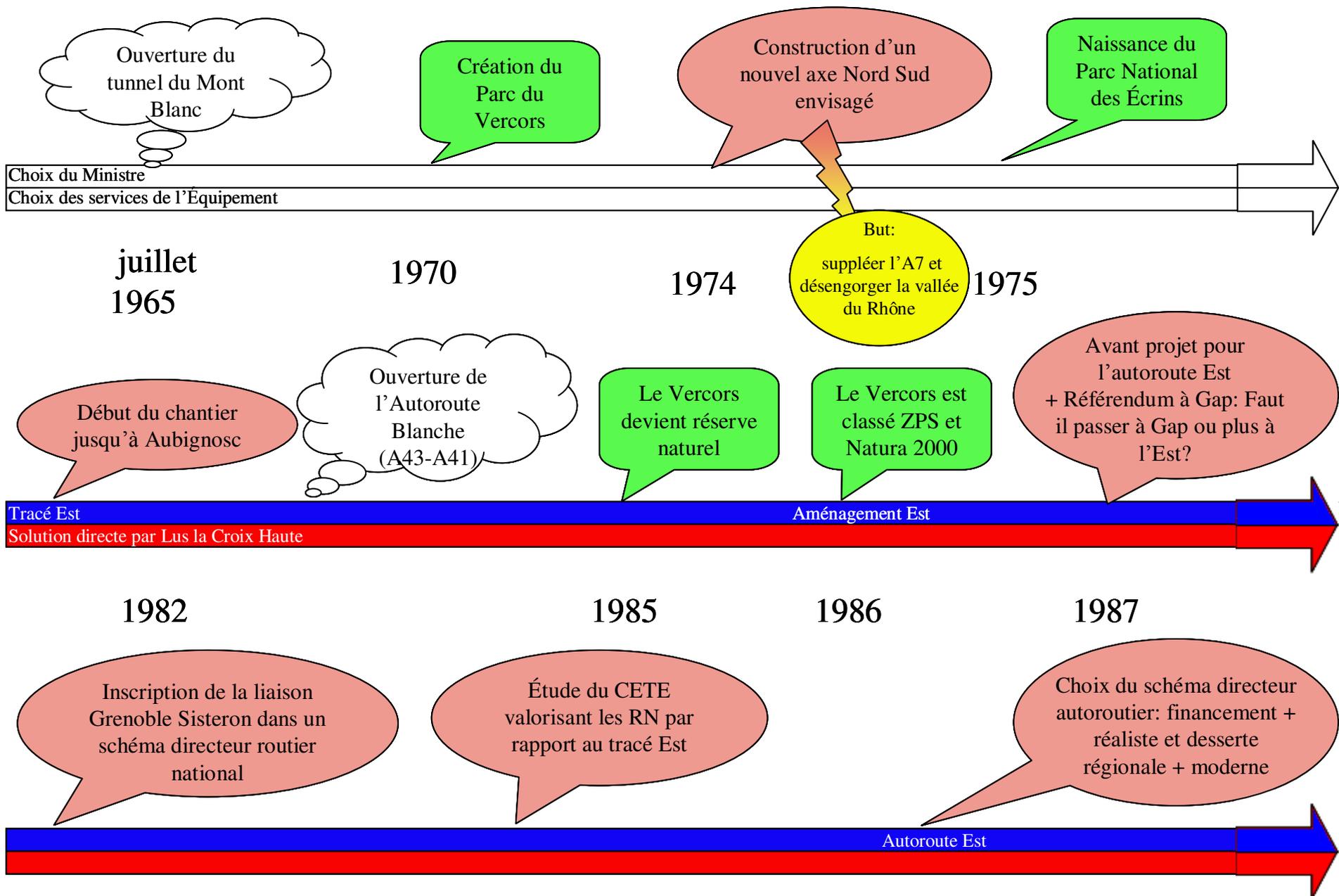


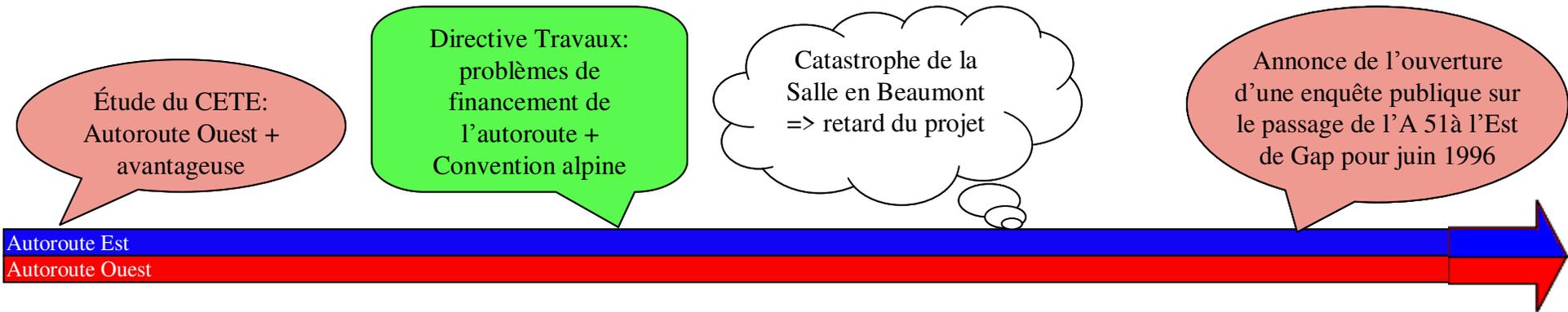
Historique

Dans cet historique, nous nous sommes attachés à relater des faits de façon très linéaire pour des raisons de neutralité de l'enquêteur. Nous avons pris parti de prendre des panoramas très larges de la situation des différents acteurs et actants de la controverse, pour que l'on saisisse tous les éléments qui ont agi de près ou de loin sur cette controverse. Nous analyserons ces différents faits dans des parties suivantes.

Par ailleurs, pour des raisons de lisibilité et de nous commencerons tout d'abord par une frise relatant les différents moments importants qui ont rythmé notre controverse.

<u>Légende :</u>	
	Action environnementale
	Action politique ou technique touchant directement l'A 51
	Initiative allant à l'encontre de l'A 51
	Evènement concernant le monde autoroutier dans les Alpes
	Tracé Ouest
	Tracé Est





Étude du CETE:
Autoroute Ouest +
avantageuse

Directive Travaux:
problèmes de
financement de
l'autoroute +
Convention alpine

Catastrophe de la
Salle en Beaumont
=> retard du projet

Annonce de l'ouverture
d'une enquête publique sur
le passage de l'A 51 à l'Est
de Gap pour juin 1996

1989

1994

Premières
initiatives
contre l'A 51

Dépôt puis retrait immédiat
des dossiers d'enquête
publique par les services de
l'Équipement

Les Verts entrent dans la
gauche plurielle: La gauche
au pouvoir => annulation
du projet Est

But:
Apporter une
meilleure desserte
locale des régions
traversées et optimiser
toutes possibilités de
développement
économique du
territoire



1994
La cour des Comptes publie un rapport
sur la politique autoroutière => remise en
question du transport en France et dans
les Alpes

1997
Inscription au SSCT de mars 2002 de
l'autoroute Ouest de l'aménagement
Ouest et du projet mixte + concertation
avec les associations

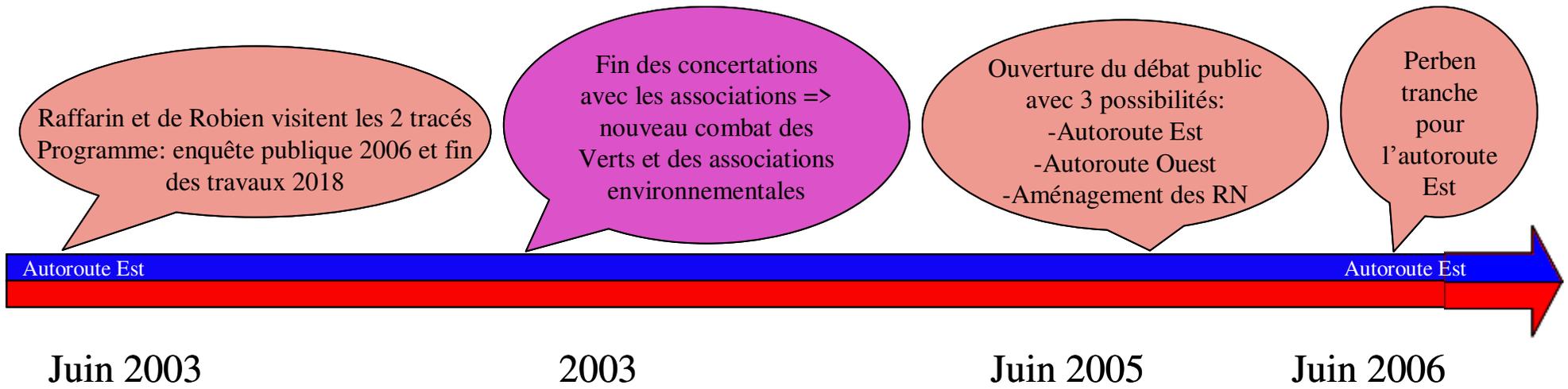
Mai 1997
La droite reprend le
pouvoir



1997

2000

2002



Années 1950-1982

Lancement de la construction du réseau autoroutier français. La construction de ce qui sera par la suite nommé A51 est envisagée en 1974. Premières lois environnementales.

C'est à la fin des années cinquante que l'Etat décide de lancer le premier grand programme de construction d'autoroutes. La France était alors pratiquement démunie de ce genre de structure. La loi de 1955 donne le cadre du développement des autoroutes en fixant leur statut et le rôle des concessionnaires.

En 1974, la construction autoroutière en France est alors en plein essor. L'autoroute relie la capitale à Lyon (A6) et à Marseille (A7) d'une part, et à Lille (A1) d'autre part. Cette voie, joignant le Nord au Sud, constitue le premier axe autoroutier majeur du pays.

Néanmoins, c'est cette année là que la construction d'un nouvel axe Nord-Sud est envisagée, afin de suppléer à l'autoroute A7 et désengorger la vallée du Rhône. Cet axe traverserait les Alpes, et joindrait notamment Grenoble. Par ailleurs cette autoroute permettrait de parfaire la connexion du réseau autoroutier français au tunnel du Mont Blanc (inauguré par De Gaulle en 1965) et au tunnel du Fréjus qui sera achevé en 1980.

Parallèlement, c'est le début de la prise de conscience de l'importance du développement durable et de l'écologie dans la société française. Ainsi, la loi sur la protection de la nature est votée le 19 juillet 1976. Elle est suivie en 1977 par un décret précisant l'étude d'impact que tout projet devra désormais diligenter. Celui-ci s'appliquera donc à notre projet autoroutier. Le 2 avril 1979 est votée la directive environnementale européenne 74/409/CEE sur la conservation des oiseaux sauvages (création des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux ou ZICO). De nombreux ZICO sont créés dans les Alpes, et la future A51 sera obligatoirement confrontée à un de ces ZICO. Par ailleurs, Le tracé de l'A51 risque également d'impacter les récents parcs nationaux du Vercors (créé en 1970) et des Ecrins (créé en 1975).

Années 1982-1987

Inscription en 1987 au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) de la liaison Grenoble Sisteron. La solution ouest est privilégiée par les services de l'équipement, mais le ministre et les élus de gap sont favorables à un tracé Est. Poursuite du développement de l'environnement en France et prémises de la démocratie participative (loi Bouchardeau).

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) inscrit la liaison Grenoble-Sisteron au début de cette année 1987, dans le schéma directeur routier national, sous forme autoroutière.

Les services de l'Equipement privilégient une solution directe par Lus-la-Croix-Haute (avec barreau supplémentaire entre Sisteron et Gap). Une étude comparative sommaire fait en effet apparaître des avantages importants pour cette option par rapport à l'option concurrente par l'Est :

- une distance plus courte (121 kilomètres contre 150) ;
- un dénivelé cumulé nettement inférieur (1660 mètres contre 2410) ;
- l'absence de pentes fortes sur le tracé, alors que le tracé Est compterait au moins 9 kilomètres à plus de 6% ;
- un impact environnemental bien plus léger par rapport à l'Est ;
- un coût inférieur (8,7 milliards contre 9,3).

Mais c'est le projet Est qui a les faveurs du ministre et les services doivent donc travailler pour ce projet.

Les élus, notamment ceux de Gap voient d'un bon œil ce projet autoroutier par l'est qui permettra de relier par voie rapide Gap à Grenoble.

Le développement de l'environnement se poursuit en France avec l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) qui débute en 1982 et qui concerne bon nombre de zones que traversera l'autoroute. Le cadre juridique autour du parc du Vercors se complique également en vue de la construction d'une grande infrastructure autoroutière, puisqu'il est classé Réserve Naturelle en 1985 puis Zone de Protection Spéciale (ZPS) en 1986.

Historique

Par ailleurs, le 12 juillet 1983 paraît la loi Bouchardeau (du nom de Mme Huguette Bouchardeau, ministre de l'Environnement du gouvernement Mauroy) relative à la démocratisation des enquêtes publiques. Il s'agit d'une étape importante dans la maîtrise du développement du territoire et surtout de son aménagement, puisque cette loi augmente considérablement l'accès du citoyen aux informations sur des projets en cours d'étude comme l'A51. Tout ouvrage ou aménagement qui ne répond pas à un danger immédiat doit être soumis à une enquête publique s'il risque d'affecter l'environnement. Cette enquête a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

L' « autoroute blanche » ou A41-A43 relie désormais Lyon au tunnel du Mont Blanc.

Années 1987-1989

Avancement du projet Est. Premières difficultés : opposition des riverains, difficultés techniques, réserves du ministère de l'environnement. Par ailleurs, les lois environnementales deviennent de réelles contraintes pour le projet (Vercors, Ecrin).

Le CIADT du 13 avril mentionne dans le schéma directeur routier national la réalisation de la liaison Grenoble-Sisteron sous forme d'une infrastructure autoroutière, qui non seulement désengorgerait la vallée du Rhône, mais aiderait également à désenclaver les Alpes. Le projet a désormais pour but autre que de décharger la vallée du Rhône, celui de désenclaver les Hautes-Alpes. L'autoroute est améliorera l'accès des touristes aux stations de sport d'hiver du Briançonnais, qui comptent beaucoup dans l'économie locale. Enfin, le projet d'autoroute par l'Est autorise par ailleurs une extension vers l'Italie, via le col du Montgenèvre.

Le projet autoroutier par Gap est ainsi possible, et il obtient rapidement, le 13 janvier 1988, le soutien des ministres de l'Équipement, Pierre Méhaignerie (gouvernement Chirac), puis, quelques mois plus tard, celui de Maurice Faure (gouvernement Rocard I). Un avant-projet est commandé au CETE Méditerranée le 10 mai 1988. Le coût du projet est estimé à environ 9,3 milliards de francs.

Néanmoins, ce projet suscite le mécontentement des habitants du quartier résidentiel de Charence, que l'autoroute devrait frôler. Le maire de Gap organise un référendum municipal en 1989 pour trancher de la question de savoir s'il faut passer dans Gap ou plus à l'Est. Par ailleurs, certains acteurs économiques craignent que les touristes ne se tournent vers l'Isère et délaissent les stations qui auraient été desservies par un tracé Ouest.

De plus, le projet Est pose 2 problèmes majeurs : d'une part le viaduc de l'Ebron et le tunnel du Farault sont des ouvrages difficiles à construire (terrains difficiles d'accès), coûteux, et peut-être même dangereux. Les terrains sont en effet fragiles, les argiles peuvent s'écrouler. D'autre part, le franchissement du plateau Bayard à 1250m d'altitude, constituerait un record d'altitude pour une autoroute française, ce qui risque de poser des problèmes en hiver.

Comme le Vercors deux ans auparavant, le Parc des Ecrins est classé ZPS en 1988 ce qui lui permettra à l'avenir de compter dans le réseau Natura 2000. L'autoroute Est, avec la pollution qu'elle engendre risque de représenter une menace pour cette ZPS.

Enfin, au ministère de l'Environnement, l'Atelier Central de l'Environnement doute de l'opportunité du projet, car il traversera des zones sensibles, et le trafic ne le justifie peut-être pas. Le ministère de l'Environnement critique la politique de désenclavement par la réalisation d'autoroutes. Mais le ministère n'intervient dans les dossiers d'infrastructure qu'une fois que ceux-ci sont lancés et n'émet qu'un avis, sa compétence étant liée à l'étude d'impact issue de la loi de 1976.

Années 1987-1989

Progression du projet autoroutier Est avec des études de plus en plus nombreuses et coûteuses qui sont réalisées. Néanmoins, l'avenir s'assombrit avec l'arrivée de la Convention Alpine (environnement) et la directive européenne travaux (financement). La catastrophe de la Salle en Beaumont remet en cause la faisabilité technique du projet.

Plusieurs mois ont été perdus afin de modifier le trajet du projet, qui, à la suite du refus des habitants de Gap de voir l'autoroute passer dans leur ville, contournera désormais la Bâtie-Neuve et traversera la vallée de l'Avance avant de rejoindre Sisteron (désormais jointe à Aix par l'autoroute).

En 1989, paraît la directive européenne Travaux, qui risque de compliquer sérieusement le financement de l'autoroute (estimée à 9,34 milliards de francs), qui ne pourra plus s'appuyer sur l'adossement comme cela avait été le cas pour les autoroutes en France jusqu'à présent.

D'autre part, les contraintes environnementales continuent à se durcir. L'Autriche, l'Allemagne, la Suisse, Monaco, le Lichtenstein, la Slovénie, l'Italie et la France signent à la fin de l'année 1991 le protocole cadre de la convention Alpine destinée à protéger l'environnement Alpin. A terme, il est notamment prévu que les projets routiers d'envergure soient interdits dans l'espace Alpin. Par ailleurs, le 21 mai 1992 est signée la directive Européenne 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels. C'est l'autre grand fondement du réseau Natura2000 après la directive de 1979 créant les ZICO. Les parcs du Vercors et des Ecrins sont bien évidemment concernés.

Cependant, le dossier progresse toujours, appuyé par les ministres successifs malgré les alternances (à la seule exception de Louis Besson, qui préfère un tracé Ouest). Plus de 150 millions d'études de qualité ont été réalisées. Les premières enquêtes publiques sont lancées sur les sections Grenoble-Col du Fau et Sisteron-la Saulce.

Mais au milieu de l'année 1994 se produit la catastrophe de la Salle en Beaumont (un éboulement sur le village de la Salle Beaumont fait 4 victimes), qui remet en cause tout le projet. Le projet est-il réalisable dans un contexte géologique aussi dangereux et imprévisible ?

Des associations d'opposants et d'élus se manifestent en attaquant le principe du tronçonnage du tracé.

Un tracé par l'Ouest continue d'être porté envers et contre tout par les services de l'Équipement. Notamment, une étude du CETE d'octobre 1991 conforte l'idée qu'un tracé Ouest serait plus efficace ; elle montre qu'une autoroute à l'Ouest drainerait bien plus efficacement le trafic national (notamment vers Marseille et Nice) et international qu'une autoroute par l'Est.

Années 1994-1997

Validation technique du projet (rapport Descœudre). Construction de certains tronçons. Néanmoins, les services de l'équipement soutiennent un projet Ouest et les riverains manifestent contre le projet. La CNDP est créée, la Convention Alpine est signée.

La catastrophe de la Salle en Beaumont a sérieusement retardé le projet de plusieurs mois, mais a eu comme conséquence finale un éclaircissement technique particulièrement favorable au projet. Le rapport du professeur Descœudres (école polytechnique de Lausanne), rapport indépendant d'experts internationaux, considère en effet après plusieurs mois d'enquête, que la pérennité de l'ouvrage est envisageable (moyennant cependant quelques surcoûts et délais).

Le ministre Bernard Pons est alors décidé à faire entrer le dossier dans une phase décisive. Ainsi, l'ouverture de l'enquête publique relative à l'autoroute A51 par l'Est de Gap est annoncée pour le 10 juin 1997.

Le conseil d'état rejette toutes les requêtes des associations dénonçant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la section Grenoble Col du Fau et celle entre Sisteron et La Saulce. En particulier, le tronçon jusqu'au Col du Fau est considéré comme « ouvrage autonome » indépendant de l'A51. Néanmoins, alors que les travaux ont à peine commencé sur la section Grenoble-Col du Fau en janvier 1995, quelques associations manifestent contre l'autoroute.

Malgré tout, les services de l'Équipement continuent de penser qu'un projet autoroutier par Lus (tracé par l'Ouest est plus réalisable. Un rapport de l'Ingénieur en Chef du Génie Rural et des Eaux et Forêts (GREF), Philippe Huet et de l'Ingénieur Général du GREF, Bernard Glass, est rendu en 1996 (à la demande du Ministère de l'Environnement et du Conseil Général des Ponts et Chaussées) afin de «rechercher la meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière A51» (projet par Gap). Cette expertise souligne le fait que les solutions par l'Ouest ont jusqu'à présent, été mal étudiées alors que le projet dominant de l'Est a bénéficié d'études de qualité. Il indique qu'une solution Ouest serait bien plus conforme à une approche de « développement durable ».

Par ailleurs, en France, l'autoroute a le vent en poupe. Le 1^{er} ministre Edouard Balladur décide d'augmenter de manière significative le rythme de la construction des autoroutes, avec un ambitieux schéma directeur routier national devant mobiliser 140 milliards de francs d'ici 2003.

Le 30 novembre 1995, la Convention Alpine est signée. Elle porte sur la protection de la nature, des paysages, de l'agriculture, de l'aménagement du territoire, des forêts et des montagnes.

Le 2 février 1995 marque une avancée significative de la démocratie participative avec la loi Barnier (95 101) relative au renforcement de la protection de l'environnement. En effet, elle crée la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Années 1997-2000

Gouvernement Jospin. Arrêt du projet. Choix d'une solution mixte (aménagement Est et Ouest). Arrêt de la Cour des Comptes souhaitant l'arrêt du programme autoroutier en France.

Le 10 juin 1997, quelques heures à peine après avoir été déposés dans les mairies à l'occasion du lancement de l'enquête publique, les dossiers d'enquête publique de l'autoroute A51 par l'Est de Gap sont prestement retirés par les services de l'Équipement.

Les Verts ont en effet conditionné leur participation à la « gauche plurielle » (qui vient d'être portée au pouvoir) à l'abandon de plusieurs dossiers phares : canal Rhin-Rhône, A51... Officiellement, l'enquête est « suspendue » ; mais il est clair que le projet Est vient d'être brutalement et simplement annulé, et n'est plus d'actualité.

Le rapport de la Cour des Comptes sur la politique autoroutière enfonce le clou et est utilisé par les détracteurs de l'autoroute, le rapport considérant notamment que le «réseau autoroutier français est désormais constitué ».

Pour les associations comme l'Association Démocratie-Ecologie-Solidarité (ADES) ou la Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA) et le cabinet GMW qui vient de rendre un rapport pour la région Rhône-Alpes, une infrastructure comme une autoroute peut produire les effets opposés de ceux désirés : effet tunnel qui ne profite qu'aux grandes villes et affaiblit les autres. D'autre part, les prévisions de trafic de l'étude du CETE (qui juge une autoroute nécessaire) sont sérieusement remises en cause.

A la faveur du renversement de la droite aux élections législatives, le projet Ouest autoroutier connaît un regain d'intérêt. Le rapport sur les déplacements dans les Alpes, remis en 1998 par l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Brossier (à la demande du nouveau ministre de l'Équipement Jean-Claude Gayssot), propose d'étudier les solutions alternatives au tracé Est, dont l'autoroute Ouest. La concertation lancée par Jean-Claude Gayssot compte d'ailleurs l'autoroute parmi les choix étudiés.

Mais très vite, il semble que le ministre penche vers une solution « mixte » par Lus-la-Croix-Haute, qui, si elle emploie des sections neuves au Nord et au Sud de la vallée du Buëch, ne correspond cependant pas du tout à un concept d'autoroute classique. La vitesse sera notamment limitée en certains endroits. Le projet est estimé à 9,9 milliards de francs (contre 11 milliards pour l'Est).

Historique

Le projet présenté par Jean-Claude Gayssot est critiqué à la fois :

- par les partisans de l'autoroute, et notamment par l'Est, qui considèrent qu'il est insensé et dangereux de conserver un maillon léger de quelques dizaines de kilomètres entre deux portions d'autoroute ;
- par les associations qui prônent des solutions alternatives, et dénoncent dans l'action du ministre un abandon des avancées environnementales : sommet de Kyoto et réduction de l'effet de serre, Convention alpine (qui demande un « transfert sur le ferroviaire des trafics »), réflexion des transports multimodale... ;
- par Dominique Voynet même, reproche le mode de concertation adopté par le ministre (qui n'avait retenu que quatre tracés).

Cependant, la CNDP refuse d'organiser un débat public, pourtant souhaité par les associations comme les ministres. Une concertation est néanmoins lancée.

Années 2000-2002

Achèvement de la construction de certains tronçons. Avancement du projet mixte.

Malgré le soutien très large de la région PACA en faveur du tracé Est, le projet d'aménagement mixte par Lus-la-Croix-Haute proposé par Jean-Claude Gayssot prend forme, avec notamment des concertations avec les associations. Lorsqu'il l'inscrit dans le Schéma de Service Collectif de Transports (qui a remplacé l'ancien schéma directeur) en mars 2002, le but de la liaison est désormais d'améliorer la circulation dans les Hautes-Alpes, et non plus de désengorger la vallée du Rhône. La concertation avec des associations continue.

Le protocole de Kyoto, signé par la France en 2000, implique une réflexion profonde sur les solutions alternatives à l'autoroute, notamment dans les Alpes (où le souvenir de l'incendie du tunnel du Mont Blanc reste vivace, le tunnel étant encore fermé).

Néanmoins, une enquête du Dauphiné Libéré révèle que 10 000 Hauts-Alpins sont en faveur d'une autoroute par l'Est.

Le 18 février 2000, à 92 voix contre 22, le conseil régional PACA accepte deux amendements (déposés par la majorité et l'opposition) soutenant le projet Est autoroutier. La région PACA favorisait déjà autrefois le projet Est, le contrat plan Etat-région la mentionnant déjà en 1994/1998.

Enfin, le premier tronçon Grenoble-Varces est achevé.

Années 2002-2005

Gouvernement Raffarin. Retour au projet Est. La CNDP refuse la saisine du gouvernement. Le contexte environnemental devient inquiétant pour la poursuite du projet.

La débâcle historique de la gauche aux élections présidentielles (puis aux législatives) de 2002 vient de créer un nouveau contexte favorable au projet Est. Le Premier Ministre Jean-Pierre Raffarin lance un programme de projets d'infrastructures, et son ministre de l'Équipement, après quelques hésitations, puis une visite des deux tracés en juin 2003, affirme son soutien au projet Est.

Cependant, les étapes à franchir restent nombreuses. Une saisine de la CNDP est nécessaire pour un projet de cette envergure, en vertu de la loi Démocratie et Proximité du 27 février 2002 ; mais la CNDP refuse le débat en 2004. D'autre part, le Président souhaite la rédaction d'une Charte de l'Environnement qui serait contenue dans la Constitution.

Enfin, pour les élections régionales de 2004, la France vote massivement à gauche, ce qui rendra encore plus délicat le problème du financement, qui doit s'appuyer d'une manière non négligeable sur les départements et régions.

Par ailleurs, le protocole transport est en attente d'être ratifié. Il interdirait tout projet autoroutier, conformément à son article 11.

Le contexte environnemental continue de se durcir autour du projet, puisque le Dévoluy entre dans le réseau Natura2000.

Années 2005-2006

Débat public organisé par la CNDP. Choix du tracé autoroutier Est par le ministre de l'Équipement Dominique Perben. Lancement de la procédure de la DUP.

A la suite du référendum sur la Constitution Européenne, M. Dominique Perben occupe le ministère de l'Équipement, qui sera donc de nouveau dirigé par un partisan du tracé Est.

Le débat public sur l'A51 débute le 5 juin 2005. Il sera clos le 20 octobre 2005, et un bilan rédigé en décembre 2005 par le président de la commission particulière.

Le département des Hautes Alpes est le seul classé niveau 4 par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) (sans aéroport, ni TGV, ni autoroute). Son désenclavement est donc une priorité absolue pour le ministère de l'Équipement.

Le protocole transport est ratifié mais il exclut « les projets routiers dont le principe était acquis au 31 octobre 2000 ». Le projet d'A51 n'est donc plus concerné.

Le jeudi 16 mars 2005 à 10h15, Dominique Perben annonce lors d'une conférence de presse, en présence de M. Estrosi, ministre délégué à l'aménagement du territoire son choix. Considérant que seule une liaison autoroutière passant par l'Est de Gap permet d'assurer pleinement l'aménagement du territoire en desservant les principales zones économiques et touristiques des Alpes du Sud, le Gouvernement décide de retenir cette solution. Cette liaison, qui a vocation à être concédée, devra répondre prioritairement aux objectifs suivants :

- améliorer les liaisons Nord-Sud au sein du massif alpin en termes de fluidité de la circulation et de sécurité
- favoriser le développement économique et durable des territoires traversés
- assurer une meilleure desserte des pôles économiques et touristiques des Alpes du Sud.

Compte tenu de la complexité du projet et de l'attention qu'il suscite de la part du public, Dominique Perben a décidé que la concertation sera poursuivie tout au long de son élaboration.

La prochaine étape de la réalisation de cette liaison sera la détermination d'une bande de 300 mètres dans laquelle s'inscrira le tracé et qui permettra de procéder à l'enquête publique dont le lancement est prévu pour 2008. Les études de financement seront approfondies et présentées aux collectivités territoriales concernées. Une dizaine d'années de travaux environ sera ensuite nécessaire pour la réaliser.

Tableau des Acteurs

Nous avons décidé de présenter les différents acteurs de cette controverse dans un tableau. Ils sont classés selon l'échelle à laquelle ils agissent (locale, régionale, nationale, européenne), et leur position par rapport à un projet de liaison autoroutière. Enfin, une petite note succincte définit l'acteur.

Ce tableau n'a bien entendu pas la prétention d'être exhaustif. Il est seulement un panorama des différents acteurs et actants qu'il nous a paru important de citer dans notre controverse. Par ailleurs, les acteurs qui apparaissent généralement dans notre tableau sont ceux qui ont participé à la Commission Nationale du Débat Public, notamment à travers des « fiches acteurs ».

Tableau des acteurs

ECHELLE	NOM DE L'ACTEUR	POSITION	QUELLE ENTITE ?	FICHE D'IDENTITE
EUROPEEN	La Commission Européenne	Pour	Commission Européenne	<ul style="list-style-type: none"> - Institution de l'Union Européenne - Composition : 20 commissaires élus pour 5 ans - Chargée de l'élaboration et de l'exécution des politiques communautaires
NATIONAL	Le gouvernement français	Pour	Gouvernement	<ul style="list-style-type: none"> - Pouvoir exécutif de l'Etat Français - Composition : Président de la République + ministres - Chargé de <u>l'exécution des politiques nationales</u>
NATIONAL	Le Ministère de L'équipement	Pour	Ministère de l'Equipement	<ul style="list-style-type: none"> - Administration dépendante du ministre français des transports et de l'aménagement du territoire - Composition : ingénieurs et chercheurs fonctionnaires - Chargée des <u>études d'impacts et de la réalisation des projets définis par le gouvernement</u>
NATIONAL LOCAL	FNAUT Fédération Nationale des Association d'Usagers des Transports	Contre	Réseau d'associations	<ul style="list-style-type: none"> - Association de consommateurs et de défense de l'environnement - Composition : 150 associations locales, c'est à dire, 35000 membres. - Prône un <u>droit au transport communs publics pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie sain et un aménagement rationnel du territoire</u> - Conteste les prévisions de trafic de l'A51
NATIONAL	Cour des Comptes	Contre	Cour des Comptes	<ul style="list-style-type: none"> - Juridiction administrative française créée en 1807 - Contrôle l'exécution des opérations financières de l'Etat Français et <u>l'usage qui est fait des deniers publics</u>

Tableau des acteurs

REGIONAL	Les Verts des Hautes Alpes	Contre	Les Verts	<ul style="list-style-type: none"> - Parti écologique des Hautes Alpes (portion du parti national écologique des Verts créé en 1984) - Promeut le <u>respect des équilibres naturels</u> et la <u>protection de l'environnement</u> face aux nuisances de la société industrielle.
LOCAL	Vivre en Trièves	Contre	Habitants concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Association d'habitants du pays de montagne Trièves - Examine les conséquences à plus ou moins long terme des différentes solutions d'aménagement. - Promeut une politique d'aménagement <u>préservant leur cadre et leur mode de vie</u>
REGIONAL	Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-D'azur	Pour	Région	<ul style="list-style-type: none"> - Assemblée élue, organe exécutif de la région Provence Alpes Côtes d'Azur - Promeut le désenclavement de l'ensemble du massif des Alpes du Sud - Répond à un projet à vocation locale, régionale, nationale et européenne.
REGIONAL	Inter consulaire des Alpes de Haute Provence	Pour	Réseaux d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Regroupement de groupes partenaires : Chambre du commerce et de l'industrie / Chambre de Métiers et de l'Artisanat / Chambre d'agriculture - Donne la priorité au <u>développement socio-économique</u> de la région pour ne pas l'exclure de la tendance nationale
REGIONAL	Chambre des commerces et de l'industrie des Hautes-Alpes	Pour	Réseaux d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Etablissements publics contribuant au développement économique et représentant les intérêts des entreprises - Prône le <u>désenclavement</u> de la région, son <u>re-dynamisme démographique</u> et <u>économique</u> et une <u>gestion multimodale des flux</u>

Tableau des acteurs

LOCAL	Les amis de la Terre	Contre	Habitant concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Association d'habitants Grenoblois Loi 1901 créée en 1976. - Promeut une politique d'aménagement <u>limitant le réchauffement climatique</u> et les émissions de gaz néfastes pour la <u>santé publique</u> à <u>Grenoble</u>.
REGIONAL	SAPN Société Alpine de protection de la nature	Contre	Habitants concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Société agréée pour le département des Hautes Alpes, au titre de l'Urbanisme et de la Protection de la Nature, par arrêté préfectoral en 1981. - Promeut l'étude de solutions alternatives moins coûteuses et plus respectueuses <u>de l'environnement</u> - Dénonce le <u>manque d'études d'impact effectuées</u>.
LOCAL	AGV Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes	Contre	Habitants concernés et non concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Association d'usagers qui défend la ligne Grenoble-Veynes depuis 1978 - Milite pour l'amélioration du réseau ferré alpin
REGIONAL	Coordination associative pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron	Contre	Réseau d'associations	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination regroupant les associations suivantes : COJAM / FNAUT / C2ATR / DRAC Nature / FARE Sud / FNE / FRAPNA Isère / LO PARVI / MNLE PACA / SAPN / Vivre en Triève - <u>Milite pour des solutions alternatives à l'A51</u> minimisant les <u>impacts sur l'environnement</u>, et beaucoup <u>moins coûteuses</u> en temps et en argent

Tableau des acteurs

NATIONAL	Association de la construction, de l'urbanisme et de l'environnement	Pour	Réseau d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Regroupement des associations suivantes : Cobaty National France / Fédération internationale de la construction de l'Urbanisme et l'Environnement - Milite pour la <u>sauvegarde de l'activité économique</u> de la région et de l'<u>emploi</u>, <u>l'attractivité des investisseurs industriels et le tourisme</u>
REGIONAL	GIR Maralpin Groupes interdisciplinaires de réflexion sur les traversées Sud Alpines et l'aménagement du territoire Maralpin	Contre	Réseau d'association	<ul style="list-style-type: none"> - Association Loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence alpes côte d'Azur créée en 1996 - Composition : universitaires, chercheurs, experts français ou internationaux de toutes disciplines - Contribue à l'analyse approfondie de <u>l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement</u> - Engagé dans une réflexion sur les transports soutenables (valorisation du pré existant)
LOCAL	Union des métiers et des industries de l'hôtellerie	Pour	Réseau d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Association regroupant le secteur hôtelier de la région - Veut promouvoir le <u>développement économique et touristique</u> de la région - Soucieux des exigences en matière de <u>sécurité, confort et fluidité du trafic</u>
REGIONAL	Les Socioprofessionnels des Hautes Alpes	Pour	Réseau d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Association de : la chambre des commerces et de l'industrie artisanale / la Fédération du Bâtiment et des Travaux publics des Hautes Alpes / l'Union pour l'entreprise des Hautes Alpes - Engagé pour la <u>survie économique de la région</u>, i.e., par l'aménagement de l'environnement dans lequel les <u>industries pourront être durablement performantes</u>

Tableau des acteurs

REGIONAL	Conseil Général des Hautes Alpes	Pour	Région	<ul style="list-style-type: none"> - Assemblée élue, organe exécutif du département des Hautes Alpes - Promeut le désenclavement de l'ensemble du massif des Alpes du Sud, le développement de <u>l'activité économique</u> - S'inscrit dans une <u>logique d'aménagement global du territoire</u>
REGIONAL	Union des entreprises des Alpes de Hautes Provence	Pour	Réseau d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Association de groupes partenaires : UPA / CAPEB / BTP04 / MEDEF / AGEA / CGPME / CNAMS / CGAD / Syndicats des pharmaciens des Alpes de Hautes Provence - S'inscrit dans une logique <u>d'aménagement et de développement du territoire</u> - Mets en lumière les <u>enjeux économiques et sociaux</u>
LOCAL	Ville de Gap	Pour	Habitants concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Mairie de Gap dont le maire Pierre Bernard Reymond est aussi conseiller régional de Provence Alpes Côte d'Azur - Milite pour <u>obtenir rapidement des moyens de déserte</u> (pas de TGV, pas d'aéroport, aménagement des routes pas à la hauteur des enjeux)
REGIONAL	CGT Hautes Alpes	Contre	Réseaux d'associations	<ul style="list-style-type: none"> - Regroupement de groupes partenaires : Secteur fédéraux des cheminots des régions PACA, Grenobloise et Lyonnaise - Donne la priorité au <u>développement du trafic ferré</u> et à la mise en œuvre des <u>recommandations du protocole de Kyoto</u>
LOCAL	Association pour la réalisation du tunnel sous le Montgenèvre Association pour le développement économique de la Haute Durance	Pour	Réseaux d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Association Loi de 1901 déclarée en Sous-préfecture de Briançon s'engageant dans les actions visant à la réalisation d'un tunnel ferroviaire pour supprimer les nuisances dues aux poids lourds dans la traversée des Hautes-Alpes - Prône une complémentarité des différentes solutions (autoroute, ferroviaire). Elles doivent être étroitement liées pour une bonne gestion du territoire

Tableau des acteurs

REGIONAL	Conseils économiques et sociaux des régions Provence-Alpes-Côte-D'azur et Rhône-Alpes	Pour	Région	<ul style="list-style-type: none"> - Assemblée consultative placée auprès du Conseil régional. Véritable chambre de réflexion au service de la Région, il émet des avis et des rapports sur tout domaine de la vie en Rhône-Alpes. - Composition : <u>116 membres</u> issus du monde syndical, associatif, de l'entreprise, désignés pour <u>6 ans</u> par leur organisme d'origine. - Militent en faveur de la <u>réalisation rapide</u> et moderne d'une liaison Grenoble-Sisteron dans le cadre d'une <u>démarche d'affirmation interrégionale</u> que ce soit au niveau routier, autoroutier ou ferroviaire
REGIONAL	Groupe UMP/UDF au conseil régional Provence Alpes Côte d'azur	Pour	Région	<ul style="list-style-type: none"> - 31 conseillers régionaux représentant 6 départements - Prône la réalisation d'une liaison Grenoble Sisteron dans le cadre d'un <u>développement des échanges inter régionaux</u>
REGIONAL	Chambre régionale du commerce et de l'industrie Rhône Alpes	Pour	Région	<ul style="list-style-type: none"> - Etablissements publics contribuant au développement économique et représentant les intérêts des entreprises - Milite pour le <u>développement économique</u> de la région en vue d'une <u>redynamisation</u> de la région et la <u>préservation des emplois</u>
LOCAL	Association contre la traversée autoroutière du Trièves	Contre	Réseaux d'associations	<ul style="list-style-type: none"> - Association créée en janvier 1988 contre le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron - Conteste les <u>prévisions de trafic</u> et milite pour un <u>aménagement des RN 85 et RN 75</u>
LOCAL	Commune de Montgenèvre	Pour	Habitants concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Mairie de Montgenèvre, à la frontière italienne - Considère que les Hautes-Alpes, en pleine <u>expansion touristique et démographique</u>, sont à la croisée des flux - Prône le <u>désenclavement et le développement économique</u> de la commune

Tableau des acteurs

<p>LOCAL</p>	<p>Association DRAC Nature</p>	<p>Contre</p>	<p>Réseaux d'associations</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Association située dans le Sud Isère, à La Mure, sur la RN 85 - Territoires d'intervention : six cantons du Sud Isère (Matheysine, Valbonnais, Beaumont, Mens, Clelles, Monestier-de-Clermont) - Conteste à la fois le projet d'autoroute, d'aménagement des RN, et de construction de voies ferrées - Milite pour le <u>transfert des marchandises sur des rails déjà existants</u>
<p>LOCAL</p>	<p>Les maires des stations des Alpes du Sud</p>	<p>Pour</p>	<p>Habitants concernés</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Association regroupant les maires des 36 stations des Hautes-Alpes. - Milite pour le <u>développement touristique</u> de la région, vital économiquement et démographiquement - Milite pour une <u>solution de fluidité du trafic</u>
<p>REGIONAL</p>	<p>COJAM Coordination Jura-Alpes-Méditerranée pour des alternatives aux liaisons autoroutières</p>	<p>Contre</p>	<p>Réseaux d'associations</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination d'associations regroupant : FRAPNA et FARE-SUD - Milite pour une solution alternative <u>moins coûteuse</u> (RN et ferroviaire) à l'A51 permettant la préservation de l'<u>environnement</u>, de la <u>santé publique</u> et le <u>développement</u> de la région
<p>LOCAL</p>	<p>ADTC Association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région Grenobloise</p>	<p>Contre</p>	<p>Réseaux d'associations</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Association d'habitants de la région Grenobloise - <u>Conteste les estimations de trafic de l'A51</u> - Milite pour des solutions <u>moins coûteuses</u> (TGV, FRET, aménagement des RN, « voies vertes » pour les cyclistes) - Prône une <u>meilleure gestion des bailleurs</u> pour étaler les pointes de trafic

Analyse de la controverse :

Introduction

Afin de mieux analyser la controverse sur l'A51, nous allons tenter de l'aborder à la manière de Michel Callon, selon le processus de « traduction » qu'il a expliqué dans son texte Eléments pour une sociologie de la traduction, « La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc » (publié en 1986).

La sociologie de la traduction

Selon M. Callon, « la traduction n'est rien d'autre que le mécanisme par lequel un monde social et naturel se met progressivement en forme et se stabilise pour aboutir, si elle réussit, à une situation dans laquelle certaines entités arrachent à d'autres, qu'elles mettent en forme, des aveux qui demeurent vrais aussi longtemps qu'ils demeurent incontestés. »

La sociologie de la traduction met ainsi en avant les déplacements de situations au cours d'une controverse. Les acteurs « s'efforcent de déplacer leurs alliés », de supprimer leurs opposants, et modifient au cours du temps leur position initiale.

M. Callon distingue quatre étapes dans le processus de traduction :

La problématisation :

C'est l'étape de la formulation des problèmes et de la mobilisation des acteurs.

Le débat initial met en jeu plusieurs acteurs (*les entités*) qui vont se positionner différemment dans la controverse suivant leur but de départ. En poursuivant leurs *objectifs*, ceux-ci sont confrontés à des *obstacles* qui leur barrent le chemin, tant et si bien que pour cheminer le long de la controverse, ils parviennent tous à se poser une seule et unique question, différente du débat initial, mais sans laquelle il ne peut avancer. Cette question est appelée *point de passage obligé*.

L'intéressement :

Au début d'une controverse, les acteurs qui y prennent part ont une position qui n'est pas bien déterminée. Afin de stabiliser cette position, chaque acteur va tenter de se rapprocher de tel ou tel autre, pour influencer sur son opinion et l'amener à la sienne. Il s'agit pour eux de sceller au mieux les alliances. L'étape d'intéressement sert donc à *stabiliser* et à *influencer* la position d'un acteur.

L' enrôlement :

L'étape d' enrôlement sert à expliquer le processus d'intéressement. Elle permet de mettre en évidence le rôle des différents acteurs, c'est-à-dire leur système d'alliance. Deux points sont abordés à ce sujet : D'une part « *le pourquoi* » de leur alliance (sur quelle(s) question(s) ou affirmation(s) se rapprochent-ils ?) ; d'autre part « *le comment* », c'est-à-dire quel est leur type de relation ?

M. Callon distingue à ce propos quatre grands types de relation que l'on retrouve dans toute controverse : *la transaction* (les acteurs trouvent ensemble un compromis), *la séduction* (il s'agit d'amadouer l'acteur d'en face), *le consentement sans discussion* (les acteurs se soumettent à la position du dominant sans prendre part au débat) et *la violence* (l'acteur dominant exerce une pression sur l'autre et l'oblige, que se soit moralement ou physiquement, à adopter son propre point de vue).

La représentativité des porte-parole : Dans une controverse, le nombre d'acteurs étant toujours très important, ceux-ci sont amenés à se faire représenter (par quelqu'un qu'ils ont élu le plus généralement) afin qu'il prenne la parole en leur nom et se fasse entendre auprès des autres acteurs. La question de la représentativité des portes paroles concerne leur *légitimité*. Sont-ils *réellement représentatifs* du groupe ? N'y a-t-il pas des divisions au sein de ce groupe qui obligent le représentant à ne tenir compte que d'un avis et ainsi n'en représenter qu'une partie ? Comment cela se manifeste-t-il ? (M. Callon donne l'exemple de la *mutinerie* : n'ayant pas tous été correctement représentés, les membres du groupe se divisent et adoptent une attitude contradictoire avec les objectifs définis par leur porte parole).

Application à notre controverse

Il s'agit, dans cette controverse, d'analyser la constitution du projet d'autoroute A51.

Cette analyse fait appel à plusieurs questions : Quels sont les acteurs ? Comment sont-ils en relation ? Pour quelles raisons et par quels moyens ?

Nous avons choisi d'étudier cette controverse à travers le procédé de traduction de M. Callon pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, nous avons étudié le texte Eléments pour une sociologie de la traduction, « La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc ». Nous avons trouvé que ce texte proposait une approche originale et une explication très complète d'une controverse qui peut s'avérer complexe à étudier. *Sans l'étude de ce texte, nous n'aurions pas proposé ce type d'analyse.*

De plus, ce texte nous a éclairé quant aux difficultés rencontrées : la controverse sur l'A51 met en jeu un nombre exorbitant d'acteurs qui ont des opinions plus ou moins divergentes. Au début de notre étude de la controverse, nous ne savions pas comment départager ces acteurs. Nous étions submergés et ne parvenions pas à les classer. Pour nous, chaque acteur avait son importance, toute opinion méritait d'être citée intégralement. *Le texte de M. Callon nous a permis de « simplifier » le problème* en les intégrant chacun dans des grandes entités (qui poursuivent approximativement le même but), ce qui facilite l'étude des relations entre acteurs. *Ce problème est ensuite re-complexifié par l'étude de la représentativité des porte-parole*, qui permet de ne pas rendre l'étude de la controverse incomplète et superficielle.

Enfin, le texte de M. Callon nous a permis de comprendre un point essentiel dans cette étude, point qui était pour nous un problème majeur : l'autoroute A 51 est une controverse à la fois politique, sociale et scientifique. Nous avons trouvé que *le problème concernant l'efficacité de l'autoroute pour réduire le flux de trafic en Rhône-Alpes était la question de notre controverse scientifique*. En l'étudiant sous cet angle, et nous le verrons plus en détail par la suite, nous avons vite été limités et nous nous sommes rendu compte que la controverse n'avait que très peu d'intérêt de ce point de vue. Le texte de M. Callon nous a amené à élargir notre champ de vision au delà de la question strictement scientifique. Il faut prendre en compte tous les aspects d'une controverse si l'on veut percevoir les mécanismes qui la régissent dans son ensemble.

Nous pressentions ce changement de méthode d'analyse car une controverse strictement scientifique, c'est-à-dire où les arguments des acteurs sont justifiés par de vrais arguments scientifiques, ne peut être qu'un débat restreint entre quelques spécialistes. Le débat porte alors sur l'établissement du modèle scientifique le plus pertinent. Dans notre cas, l'étude purement scientifique des flux de trafic nous a amené à rencontrer un ingénieur spécialiste de la question au Laboratoire de l'Economie des Transports. Celui-ci portait un avis rationnel sur la question des flux de trafic sans l'appliquer à l'autoroute A51. *Nous nous sommes ainsi rendu compte que la richesse de notre controverse ne pouvait être rendue par la seule étude scientifique.*

Nous aurions pu étudier l'A51 avec d'autres types d'analyses mais nous nous limiterons à celle-ci, pour les raisons que nous avons évoquées, en appliquant la démarche de M. Callon et en montrant les limites.

Analyse de la controverse :

Problématisation

Contexte initial du débat

Comme vu dans l'historique de la controverse, nous nous plaçons en 1974, époque où les autoroutes commencent à fleurir un peu partout en France. Il existe déjà l'A6 (Paris-Lyon), l'A7 (Lyon-Marseille), l'A1 (Paris-Lille), qui constituent un grand axe Nord-Sud.

Le projet de l'A51 est envisagé afin de suppléer à l'A7 et désengorger la vallée du Rhône.

Il existe alors 2 routes nationales, la RN 75 et la RN 85, reliant Grenoble à Sisteron ainsi qu'une unique voie ferrée SNCF.

Les acteurs initiaux en présence sont :

- Le ministère de l'Équipement
Il a déjà réalisé des tronçons d'autoroutes et de nombreux ouvrages d'art (Fréjus et Mont Blanc) qui attendent une connexion au réseau autoroutier national.
- La commission Européenne :
Elle lance à la fois des programmes de protection environnementale et de développement d'axes routiers facilitant le transit inter États.
- Les acteurs locaux :
Ce sont les habitants et les entreprises à qui est soumis le projet d'autoroute.

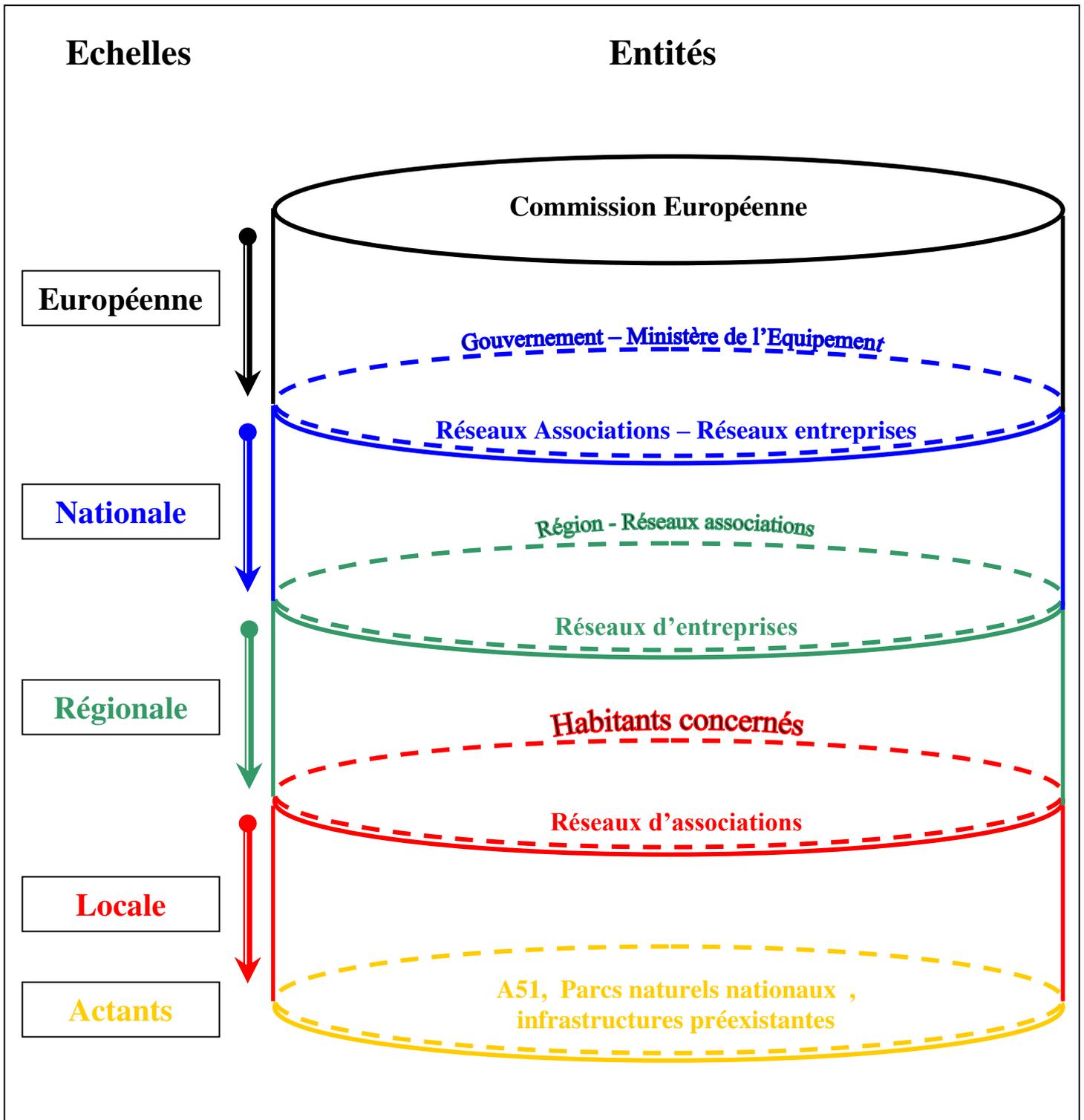
Analyse et regroupement des acteurs

Face à cette proposition, les acteurs vont prendre position, se différencier en groupes, se regrouper en association pour se faire entendre, tant et si bien que la liste des acteurs qui prennent part au débat public aujourd'hui est longue.

Nous les avons présentés dans un tableau dans la première partie de notre dossier (cf. partie acteurs), suivant l'échelle à laquelle ils interviennent (européenne, nationale ou locale), leur position (pour ou contre l'A51), puis nous les avons associés à un grand groupe d'opinion dominante. Ces groupes sont :

- La commission européenne (un groupe à elle seule)
- Le gouvernement (un groupe à lui seul)
- Le ministère de l'Équipement (un groupe à lui seul)
- Réseaux d'associations : Cet ensemble regroupe toutes les associations ou partis politiques qui militent contre l'A51. La majorité est représentée à l'échelle régionale.

Voici un résumé sous forme de « gâteau », pour représenter les groupes dominants aux différentes échelles :



Analyse : problématisation

Plusieurs points sont ici à souligner :

- L'importance des échelles : la commission européenne émet des directives auxquelles est soumis le gouvernement, qui lui-même les soumet aux régions...qui imposent le choix aux habitants.
- On retrouve plusieurs mêmes entités à des échelles différentes. Les associations locales se regroupent parfois à un niveau régional puis national pour augmenter leur pouvoir d'écoute. Par exemple, la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) (nationale) regroupe 150 associations locales, et fait en même temps partie de la coordination associative pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, qui s'exerce, elle, au niveau régional. Les différentes échelles sont donc intimement imbriquées et regroupées dans les différentes entités.
- Notons également l'apparition des actants dans ce schéma. L'A51, les parcs naturels régionaux (Vercors et Ecrins) et les infrastructures existantes prennent place dans le débat parce que mentionnés et pris à parti dans les arguments des différents acteurs.

Le processus de mobilisation

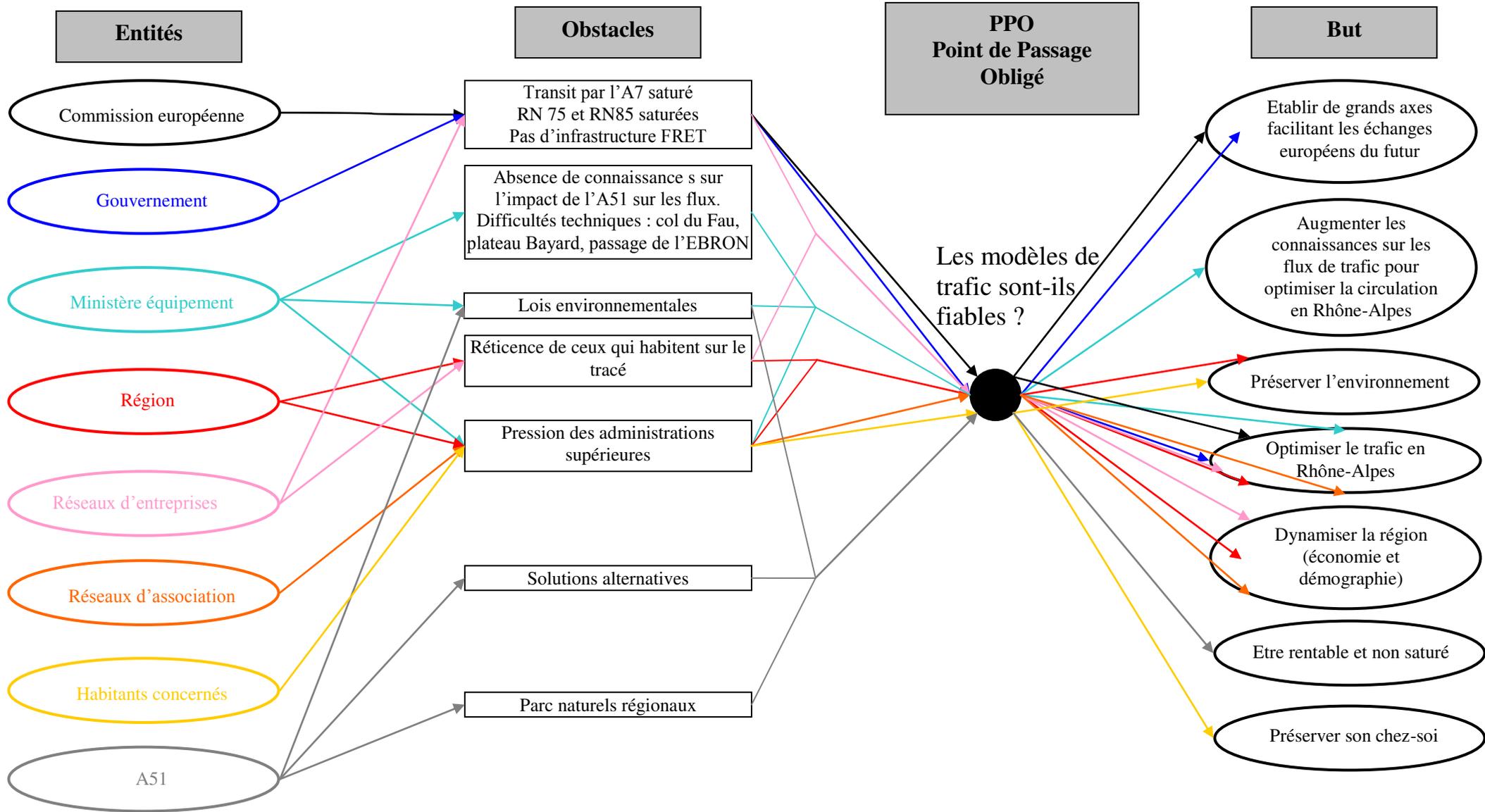
Nous allons tenter de formuler ici les différents problèmes qui se posent au sujet de l'A51 et de voir comment sont mobilisés les différents acteurs et actants.

Le schéma présenté à la page suivante résume l'étape de problématisation.

Chaque entité définie précédemment a, concernant le projet d'autoroute A51, une opinion qui reflète un *but bien précis*. Ce but est exprimé en dernière colonne.

Pour chaque groupe « réseaux d'associations » et « réseaux d'entreprises », nous avons été obligés de définir, d'après le tableau des acteurs, un grand but commun. Cette démarche est réductrice, dans la mesure où ces grands groupes sont très fragmentés et n'ont pas tous la même opinion (Il y a division au sein des groupes non pas sur leur position, pour ou contre l'A51, mais sur les arguments qu'ils utilisent pour justifier cette position). Elle est toutefois nécessaire si nous voulons clarifier la situation.

Chaque entité est également soumise à des contraintes, des « *obstacles* » (seconde colonne), qui s'opposent à leur but et qui vont les amener à tous passer par une question essentielle pour avancer dans la controverse : le point de passage obligé. Dans notre controverse, il peut être énoncé de la façon suivante : « Les modèles de trafic utilisés par le ministère de l'Équipement sont-ils fiables ? ». En effet, les estimations de trafic du ministère sont toujours plus ou moins contestées par les différents acteurs, ce qui remet en cause le projet même de construction de l'A51. Apparaissent alors les solutions alternatives au projet, c'est à dire la réhabilitation des RN75 et RN85, ou encore le développement massif du FRET (ferroulage) pour éviter la circulation des camions de marchandises sur la route des Alpes, dangereux pour la sécurité routière et favorisant l'apparition de congestions sur les voies.



L'actant A51 est ainsi mis à l'épreuve par d'autres projets, ses « prédateurs », contre lesquels il ne peut se défendre sinon par le biais de ceux qui le soutiennent. Contrairement aux coquilles St Jacques de M. Callon, l'A51 ne peut s'exprimer, tout simplement parce qu'il n'existe pas. Rien ne peut émaner de lui, pas même un comportement qui ferait démentir un argument utilisé par les autres acteurs. Il est ainsi totalement muet. Il est aussi soumis à la pression des parcs naturels régionaux, qui lui interdisent de passer par ces espaces protégés. Il est intéressant de remarquer que ces parcs sont défendus par des acteurs qui parfois soutiennent le projet de l'A51 (entre autre la région, qui s'occupe de leur entretien et qui souhaite la construction de l'autoroute ; ou encore le gouvernement français, qui soutient l'A51 à travers le ministère de l'équipement, et à travers le ministère de l'environnement, les parcs nationaux). Cela démontre les relations complexes entre acteurs, actants et prédateurs que nous tenterons d'éclaircir dans les prochaines étapes du processus de « traduction ».

Enfin, en ce qui concerne *le point de passage obligé, la question même des prévisions de trafic repose sur les modèles et prospectives effectués par le ministère de l'Équipement. Elle met en jeu des théories complexes concernant les calculs de flux que seul le ministère réalise en France. Cela signifie que la controverse scientifique, point de passage obligé de la controverse plus générale, est la construction ou non de l'A51, et n'est pas née de deux théories scientifiques qui s'affrontent, mais d'une théorie (celle du ministère) qui est contestée par d'autres acteurs pour des raisons politiques et sociales qui mettent en jeu bien plus qu'une simple véracité scientifique. La preuve en est que les contestataires de cette théorie ne lui en soumettent pas une autre, mais se contentent de la critiquer.*

D'autres modèles de trafic existent bien ; ils sont effectués par des administrations étrangères. Mais ces administrations ne prennent pas part au débat, car le projet sur l'A51 ne les concerne pas !

Cette constatation est très importante. Elle place notre controverse scientifique dans un champ d'étude difficile parce que bancal. L'étude selon M. Callon nous a ainsi apporté ce point majeur que nous avons déjà évoqué : *la controverse sur les prévisions de trafic de l'A51 doit être impérativement replacée dans un contexte non pas strictement scientifique mais également politique, social et technique.*

En effet, deux points fondamentaux sont à souligner : d'une part, la question des flux de trafic ne met pas en scène deux acteurs scientifiques mais un acteur scientifique face à des acteurs sociaux qui contestent sans comprendre, et des acteurs politiques dont l'intérêt n'est pas le modèle de trafic mais bien les profits qu'ils peuvent en tirer. D'autre part, il est nécessaire pour l'autoroute A51, d'étudier l'évolution de la controverse dans le temps (on s'en rend bien compte avec la chronologie). En effet, la position des acteurs dans ce débat n'a cessé d'évoluer. Le statut même de l'A51 a changé depuis ces débuts. On peut l'expliquer en utilisant Petite leçon de sociologie des sciences, « Trois petits dinosaures ou le cauchemar d'un sociologue » de Bruno Latour, publiée en 1993. Au début, l'A51 était perçue comme moyen de désengorger l'A7 en Rhône Alpes. Son statut a ensuite évolué : elle est devenue un moyen de désenclavement de la région PACA, puis un facteur de développement économique, touristique et démographique. Enfin, avec les nouvelles directives européennes, elle est aujourd'hui perçue comme l'axe principal Nord-Sud des échanges européens.

Si nous nous étions restreints à l'aspect purement scientifique des flux de trafic, nous aurions omis les dimensions sociales et temporelles qui permettent de comprendre la dynamique du débat.

Revenons après cette étude sur les arguments utilisés dans la controverse.

On peut distinguer quatre grands types de but au sein de ceux représentés sur le premier schéma : des buts à *dominante économique* (« Etablir de grands axes facilitant les échanges européens du futur », « Dynamiser la région (économie et démographie) »), à *dominante scientifique* (« Augmenter les connaissances sur les flux de trafic pour optimiser la circulation en Rhône-Alpes »), à *dominante politique* (« Optimiser le trafic en Rhône-Alpes », « Préserver l'environnement »), et enfin rattachés au *domaine du confort personnel* (« Préserver son chez-soi »).

Cela correspond à un certain type d'acteurs (selon le poste qu'il exerce ou la place qu'il occupe au sein du débat) et donc à un certain type d'argument. Nous allons ainsi pouvoir parler de « *dominante de l'argument* ». Ensuite certains arguments sont rattachés à la question concernant la construction ou

Analyse : problématisation

non de l'A51 alors que d'autres concernent directement le problème de modélisation des flux de trafic. Nous parlerons alors de la *question rattachée* à l'argument.

Cette analyse est intéressante dans la mesure où l'on se rend compte que, dans le processus de traduction, l'acteur définit le but et le but définit l'acteur. Le but dominant illustre bien l'assertion réciproque : il n'est pas du ressort des Verts de s'occuper du développement d'un réseau routier européen. Un type d'argument implique bien un type d'acteur qui a pu l'énoncer.

De plus, tous les arguments ne se rattachent pas à la même question. On se rend ici compte que la question des flux de trafic est entourée d'une toile tissée par des acteurs dont le but est d'empêcher ou non la construction de l'autoroute A51.

Quels sont plus précisément les arguments utilisés ? Pour plus de simplicité, nous les résumerons dans un tableau sous la forme d'un pour et d'un contre l'A51.

POUR	CONTRE
Les Alpes du Sud sont <i>désenclavées</i> , l'autoroute A 51 doit être construite pour mieux les desservir.	Les partisans du oui <i>n'ont pas compris la notion de désenclavement</i> : « il se mesure par la distance qu'un habitant doit parcourir pour accéder à 49 équipements définis par l'INSEE (commerces, santé, artisanat, services publics, etc...) En 1990, une enquête auprès de 500 Haut Alpins résidant dans des communes de moins de 5000 habitants donnait un taux de 63% de personnes satisfaites par l'offre de ces services. »
Il faut <i>favoriser le développement local</i> et l'autoroute est la solution la plus efficace	L'autoroute sert à parcourir une grande distance le plus rapidement possible et n'incite pas à s'arrêter dans le pays. Elle <i>fragilise ainsi les acteurs économiques</i> installés en bord de RN ou dans les villages. De plus, elle <i>segmente le territoire</i> au lieu de l'irriguer et <i>consomme une part non négligeable de terres agricoles</i> .
Il faut <i>améliorer les conditions de circulation et de sécurité</i> sur l'axe Grenoble - Sisteron et l'autoroute est la solution la plus efficace	L'aménagement des RN propose des remplacements d'endroits dangereux.
L'autoroute A7 est saturée ; il faut trouver des solutions : l'autoroute est la solution la plus efficace ; Les <i>impacts environnementaux et sur la santé</i> ont été pris en compte	Le délestage de l'A7 demande une <i>politique ferroviaire et fluviale ambitieuse dans la vallée du Rhône</i> , notamment pour le transport de marchandises Les <i>impacts environnementaux</i> n'ont pas été étudiés.
L'étude des flux de trafic penche en faveur de la construction de l'autoroute	L'étude des flux de trafic est <i>incomplète</i> et ne prend pas en compte les diverses <i>évolutions sociétales</i> qui peuvent tout remettre en cause

Les arguments sont très divers et très variés. Ils répondent le plus souvent à la question générale sur la construction de l'autoroute A 51 mais très peu souvent à celle sur les modèles des flux de trafic. Ceci peut être dû au fait que notre point de passage obligé n'est pas une question que l'on peut résoudre. Un modèle de trafic reste un modèle et ne pourra jamais représenter totalement la réalité. Il y aura donc toujours des personnes qui ne valideront pas les hypothèses de départ. La question des flux de trafic ne pourra être résolue qu'une fois l'autoroute construite, ce qui implique l'arrêt direct de la polémique. On voit déjà ici que le modèle de M. Callon peut nous amener à une impasse, du fait de la non existence de notre autoroute et de l'impossibilité de faire des expériences.

Analyse : problématisation

Ensuite on remarque que les arguments utilisés contre l'A51 sont souvent exprimés de la sorte : « telle autre solution est plus adaptée ». Il n'y a donc pas réellement d'objections à l'autoroute mais des propositions de solutions meilleures. Inversement, les arguments pour l'autoroute ne sont que peu développés et restent dans le cadre d'une idée très générale.

Enfin il faut souligner l'absence de données scientifiques réelles dans les propos des différents acteurs excepté le ministère de l'Équipement qui publie régulièrement le résultat de ses calculs.

Analyse de la controverse :

Intéressement et enrôlement

L'intéressement consiste à étudier la façon dont les acteurs scellent des alliances entre eux (c'est-à-dire quels sont leurs relations). Il s'agit donc de voir qui s'allie avec qui et sur quels points les acteurs s'accordent.

L'enrôlement, lui, étudie ces mécanismes d'intéressement.

L'intéressement

Le schéma (en page suivante) résume ces deux mécanismes et est construit sur la base suivante :

Deux acteurs principaux :

- *L'A51* : actant essentiel de la controverse générale sur le projet autoroutier.
- *Le ministère de l'équipement* : acteur essentiel sur la controverse scientifique de l'estimation des flux.

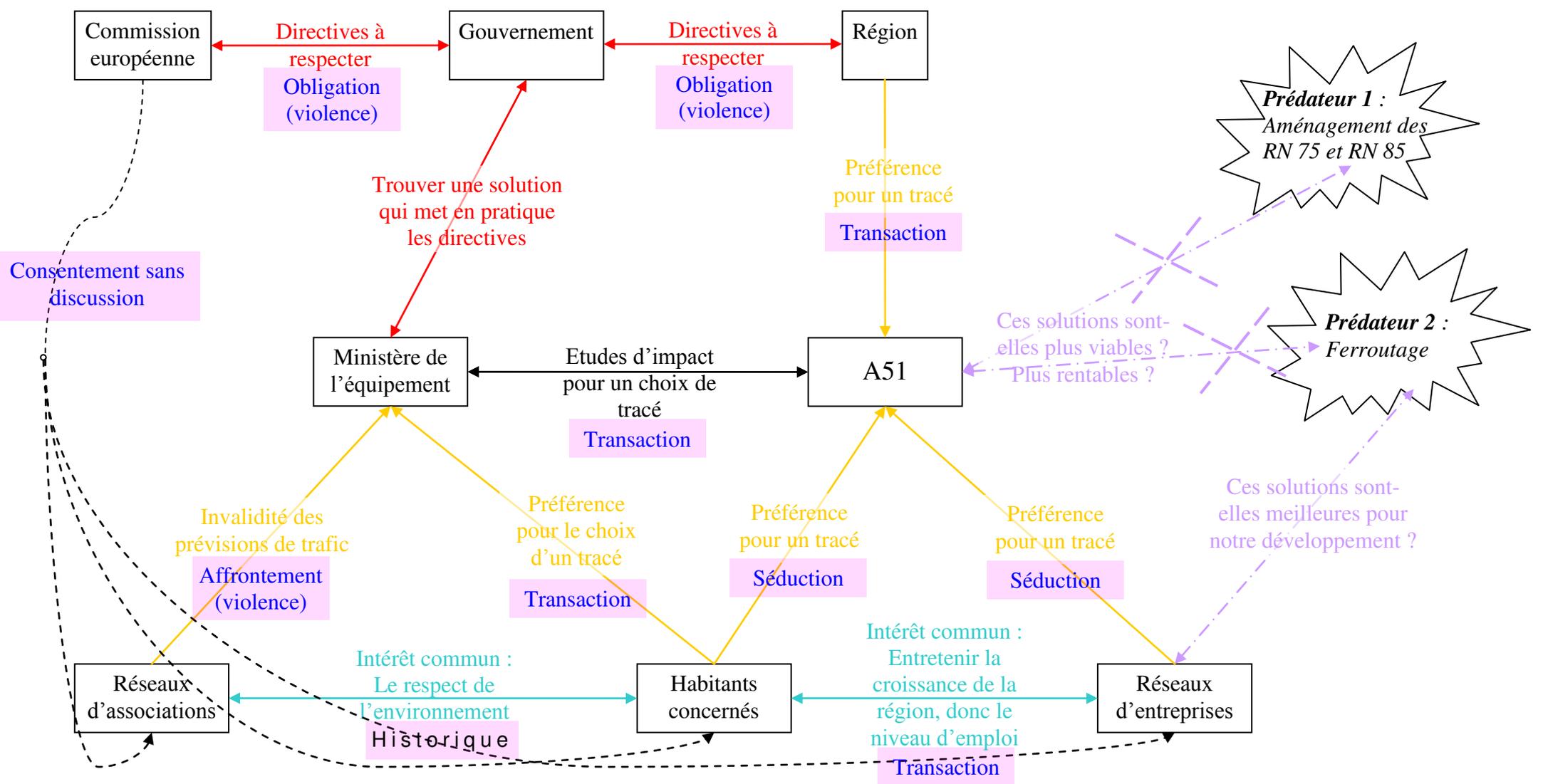
Les autres acteurs environnants : il s'agit des autres grands groupes, ou entités définis précédemment.

Les actants « prédateurs » de l'A51 : il s'agit des solutions alternatives.

Ces acteurs sont en relation avec les deux acteurs principaux. Ceci est représenté par une flèche qui note le point majeur ou la question qui les relie.

On distingue 4 grands types d'intéressement :

- En **rouge** : il s'agit des *directives à appliquer*, d'un ordre qui se transmet d'administrations en administrations et qui soumet ces dernières à prendre une position particulière dans la controverse générale. Par exemple, le ministère de l'Équipement est forcé d'adopter le point de vue du gouvernement, alors que ses membres ne sont pas forcément en accord avec lui (cf. la dissidence entre le tracé Est et le tracé Ouest).
- En **vert** : il s'agit d'*intérêts communs*. Par exemple la question environnementale va relier les deux groupes « habitants concernés » et « réseau d'association ». La question des emplois va relier « habitants concernés » et « réseaux d'entreprises ». Cet intérêt commun va les pousser à s'allier pour avoir plus de poids dans la controverse.
- En **jaune** : il s'agit de *relations unilatérales*. Le groupe émetteur va assener au groupe récepteur son point de vue pour des raisons qui lui sont propres. Par exemple, la « préférence du tracé » des « habitants concernés » prend en compte la position de la Mairie de Gap, qui réclame le passage de l'autoroute par Gap (il faut ici noter que le maire de Gap est conseiller régional, son point de vue est ainsi conditionné par les administrations supérieures...). Elle prend aussi en compte les habitants qui refusent de voir passer l'autoroute dans leur jardin ! La « préférence du tracé » n'est donc pas la même au sein d'un même groupe, d'où la volonté de rester vague sur ce point.
- En **mauve** : il s'agit des *questions qui mettent en lumière la concurrence entre les différentes solutions*. Ces relations, selon le processus de M. Callon, devraient normalement être éradiquées pour que seule subsiste la solution A51 et que les études puissent être poussées plus avant. Dans notre controverse, ce stade n'est toujours pas atteint puisque le débat entre les différentes solutions fait rage.



L'enrôlement

Sur le schéma, il apparaît les *quatre grands types de relations ou d'enrôlement* qui existent selon M. Callon. La question n'est plus de savoir pourquoi les acteurs sont en relation ? Mais comment ? Quel est le processus par lequel ils communiquent ? Leurs objectifs, identités et rôles sont redéfinis et traduits (on retrouve encore l'aspect temporel de la controverse).

- *La transaction* : Elle apparaît souvent pour des acteurs soumis à des contraintes. Par exemple, la région, soumise à la pression du gouvernement, tente de modeler la décision pour qu'elle lui convienne en « marchandant avec le gouvernement, à défaut de faire ce qu'elle veut (l'autoroute lui étant imposée, elle va jouer sur le tracé pour qu'il lui convienne le mieux...). Il en est de même pour les acteurs ayant un (parmi tant d'autres) intérêt commun. Pour préserver leurs autres intérêts, les acteurs vont s'entendre, quitte à en abandonner certains pour constituer des groupes plus « forts ».
- *Le consentement sans discussion* : Il s'agit ici d'une relation qui pourrait s'apparenter à l'inertie de certains groupes face à la pression d'autres groupes. Par exemple, les habitants, s'ils contestent le projet d'autoroute, sont restés passifs lorsque la Commission Européenne a dicté ses lois à l'origine du projet. En amont du débat, les habitants n'ont pas été concertés car le projet de grands axes routiers reliant les quatre coins de l'Europe n'avait pas pris la forme de l'autoroute Grenoble-Sisteron. Ils sont donc restés passifs.
- *La violence* : Il s'agit ici d'une violence non physique (on ne va pas exterminer les opposants de l'A51 !) mais ce qu'on pourrait qualifier de « pression seigneuriale ». A l'origine se trouve le Seigneur, (la Commission Européenne), qui oblige ses courtisans (les administrations françaises) à lui obéir par les lois qu'il édicte, et qui sont appliquées (ou en tous cas subies) par le peuple (les habitants) par effet de cascade.
- *La séduction* : La séduction entre en jeu lors des choix de tracé. Par exemple, la mairie de Gap va tenter par tous les moyens d'attirer l'autoroute à elle. Pour cela elle va exhiber tous les atouts qui pourraient faire pencher le choix du tracé de son côté.

Analyse de la controverse :

Représentativité

Dans cette controverse, la question de la représentativité et de la légitimité des porte-parole est à la fois *étendue et limitée*.

D'abord *étendue*, parce que chaque association, administration etc.... s'exprime par le biais de porte-parole (ce qui en fait un certain nombre si l'on regarde le tableau des acteurs donné précédemment). La ville de Gap s'exprime à travers son maire, l'association untel à travers celui qui a rédigé le cahier d'acteurs du site de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public). Chaque association étant représentée, la question de la représentativité est donc très étendue.

Pourtant elle devient *limitée* si l'on considère seulement les porte-parole des grandes associations qui englobent les plus petites. On se retrouve avec un nombre de représentants limité, mais le fossé qui les sépare des associations qu'ils représentent peut être important.

On en arrive alors à la question de la *légitimité* :

Par exemple, le maire de Gap a été élu par les habitants de sa ville, mais il n'est pas représentatif de ceux qui n'ont pas voté pour lui ou de ceux qui n'ont pas son opinion sur l'A51. Ce schéma est le même en ce qui concerne les associations ou en encore le ministère de l'équipement (son point de vue, énoncé par un représentant conditionné par la pression de l'Etat, n'est pas représentatif de la solution proposée par l'ensemble du ministère).

Analyse de la controverse :

Limites

L'analyse que nous venons d'effectuer s'appuie exclusivement, comme nous l'avons annoncé, sur le processus de traduction que nous avons étudié auparavant. Mais ce cadre théorique a pu orienter notre regard malgré le souci d'objectivité de la méthode.

Les limites de l'analyse de M. Callon

Tout d'abord, il faut signaler le « cadrage un peu trop rigoureux de la méthode ». En définissant des grands groupes d'acteurs, nous avons restreint le champ des arguments qui se trouvait très varié au début de l'analyse. La question de la représentativité des porte-parole permet certes de s'en rendre compte, mais elle n'en tire pas de conclusions précises. Nous avons pu constater que dans aucun groupe chaque membre était bien représenté. Certains individus sont parfois même mieux représentés par le porte-parole du groupe concurrent !

Il existe donc un décalage entre la réalité et le modèle d'analyse proposé. Pour définir les entités suivant la méthode de la traduction, nous distinguons de façon globale les motivations qui poussent les acteurs à rentrer dans le débat. Mais chaque groupe n'a pas une unique motivation. Une infinité d'éléments les poussent à prendre telle ou telle position si bien qu'il est très difficile d'englober un acteur dans une unique entité. Par exemple, les représentants de la région ont aujourd'hui une position favorable au projet autoroutier. Pourtant, lorsque nous avons défini leurs objectifs, nous avons précisé que leur intérêt était également de préserver l'environnement des Hautes Alpes. Il est pourtant clair que les délégués régionaux n'ont rien à voir avec l'association du Trièves. Leur but est le même mais leur position est différente. Or cette distinction n'apparaît pas dans l'analyse que nous avons faite.

En ce qui concerne la question de la légitimité des porte-parole, on peut remarquer que dans la controverse sur les coquilles, c'est une action concrète, celle du vol des coquilles par les marins pêcheurs un soir de Noël, qui dévoile la non légitimité du porte-parole des marins. En effet, avant cela, nul ne pouvait savoir quelles divergences d'opinions se trouvaient au sein des marins pêcheurs. Dans notre controverse, l'action concrète qui pourrait révéler des problèmes de divergences au sein des groupes serait la construction de l'A51 (elle ne serait alors plus un actant artificiel). Or, cette dernière n'est pas encore construite : ceci montre que notre analyse selon la méthode de M. Callon est limitée car ce n'est qu'à posteriori que l'on peut vraiment découvrir les éléments qui justifient la non légitimité des porte-parole.

Les autres analyses possibles

Nous allons voir de manière succincte dans ce paragraphe quels éléments d'analyse auraient pu nous fournir la théorie d'analyse sociologique inspirée de Durkheim, Weber et Garfunkel.

Cette théorie affirme que la sociologie permet de donner des explications suivant deux grands groupes : *l'Individualisme et l'Holisme*.

L'individualisme regroupe les quatre catégories que sont *l'Individualisme Méthodologique, l'Interactionnisme, l'Ethnométhodologie, et la Sociotechnique*. L'Holisme, quant à lui, regroupe *le Culturalisme, le Fonctionnalisme, et le Structuralisme*.

Nous aurions pu, au lieu d'utiliser la méthode de M. Callon, nous servir de cette grille de lecture pour analyser notre controverse. Nous allons rapidement explorer, pour chacune de ces catégories, quel type d'éléments nous aurions pu analyser.

- *l'Individualisme Méthodologique* : c'est lorsque les individus défendent leurs intérêts privés. Dans notre controverse, on aurait par exemple, pour le choix de la construction et du tracé de l'A51, au moins deux types de comportements possibles. D'une part, un habitant bien rémunéré et qui possède une belle propriété dans les Alpes avec une voiture pour aller au travail et donc souhaite vivement la construction de l'A51. D'autre part, un couple d'agriculteurs Alpains qui n'a pas besoin de se rendre en ville souvent, n'a aucune raison d'accepter l'A51.
- *l'Interactionnisme* : cette grille d'analyse aurait pu nous aider à analyser plus précisément les relations conflictuelles ou non entre les différents acteurs.
- *l'Ethnométhodologie* : si les gens contestent, c'est qu'ils se sont cultivés sur le problème. Il faut gérer dans le temps leurs phases d'apprentissage pour qu'il y ait une bonne compréhension et une bonne communication. Par exemple, on constate dans notre controverse que plusieurs associations (la FNAUT ou Vivre en Trièves) critiquent les modèles de prévision de trafic du ministère. Le problème est que leur compréhension n'est que partielle : le ministère s'appuie également sur des prospectives.
- *Sociotechnique* : c'est lorsqu'un individu mécontent développe un réseau pour attaquer ses opposants. Il n'y a pas d'éléments de ce type dans notre controverse.
- *le Culturalisme* : traduit le rôle de la culture à laquelle appartiennent les individus et qui détermine leurs modes de pensée et leurs actions. L'exemple de la culture traditionnelle Alpine pourrait être analysé.
- *le Fonctionnalisme* : permet de se focaliser sur les mécanismes d'adaptation et d'intégration dans une société. Par exemple, le regroupement en association pourrait être un tel mécanisme. Pour exister, un groupe (les Verts ou les habitants...) a besoin de contester.
- *le Structuralisme* : c'est lorsque les individus défendent leurs intérêts de classe. L'exemple des deux personnages « type » utilisés dans l'Individualisme Méthodologique illustre bien ce comportement si on considère que les deux individus adhèrent à une association qui les représente, et donc représente leur classe sociale (ils ont chacun des modes de vies et des revenus très différents)

Ces différentes manières d'analyser la controverse montre qu'il n'y a pas de façon exhaustive d'analyser une problématique mais qu'il en existe une multitude. Chacune met en relief un aspect plutôt qu'un autre ce qui permet d'être sensibilisé à telle ou telle facette sociale, économique, ... du problème.

Conclusion

Conclusion

Déjà trente ans que l'on cherche à joindre Grenoble à Sisteron et presque autant que politiques, habitants et associations se négocient le projet. Le choix du tracé est dur, les enjeux sont importants et nombreux, et toujours pas de solution...

L'analyse de cette controverse a mis en avant la complexité de traiter un problème si vaste qu'est l'amélioration de la liaison entre Grenoble et Sisteron. Les questions sous-jacentes sont variées : la plus importantes dans notre analyse étant celle des flux, elle masque d'autres problèmes : environnementaux, politiques, économiques...

La morale a tirée de cette étude est bien le fait que, d'une controverse qui nous paraissait scientifique a découlé un quantité d'autres aspects qui se sont déroulés au fur et à mesure de l'étude comme une pelote de laine. Le premier noeud était scientifique mais beaucoup d'autres y sont liés et indétachables. Cela est valable pour notre controverse mais c'est aussi le cas dans bien des sujets de discorde.

Plus généralement, l'étude d'une controverse nous a sensibilisé à l'approche objective d'un problème. Dans chaque cas, il faut tenir compte de l'histoire, des acteurs, de leurs évolutions, leurs relations... Tous ces facteurs d'analyse nous serviront et pourront être directement appliqués lorsque nous aurons à traiter des problèmes dans nos services, qu'ils soient au sein même du service (problème de personnel) ou avec des entreprises privées. Un œil averti sur les opinions et motivations du groupe qu'il a en face permet de mieux anticiper les réactions, d'être plus à l'écoute et de mieux répondre à ces attentes.

Glossaire

- **ADES : Association Démocratie-Ecologie-Solidarité Grenoble**

- **Adossement :**

Jusqu'à la fin des années 90, l'Etat utilisait la procédure dite de l'adossement pour développer le réseau autoroutier. Les nouvelles sections d'autoroutes étaient financées par les péages prélevés sur les sections plus anciennes. Pour compenser la dégradation de la rentabilité moyenne de l'activité du concessionnaire, la durée du contrat de concession était généralement allongée. Ce régime a pris fin en 2001, sur décision du gouvernement.

- **CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement.**

- **CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire**

Nouvellement Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT), Il se prononce sur les objectifs de la politique nationale d'attractivité, de compétitivité et de cohésion des territoires : en anticipant les mutations économiques ; en améliorant l'accessibilité des territoires et en promouvant un aménagement équilibré des espaces ruraux et urbains ; en coordonnant la définition et la mise en oeuvre des procédures européennes et des dispositifs contractuels associant l'Etat aux collectivités territoriales dans le champ de l'aménagement du territoire.

- **CNDP : Commission Nationale du Débat Public**

La CNDP est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. La participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

En outre, la CNDP veille en outre au respect des bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux.

Le ministre chargé de l'environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peut saisir la CNDP en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

La CNDP conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet. Elle a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.

- **Convention Alpine**

La Convention sur la protection des Alpes est une convention cadre visant la sauvegarde de l'écosystème naturel ainsi que la promotion du développement durable des Alpes, en protégeant les intérêts économiques et culturels des populations qui y habitent et des Pays adhérents. Cet espace revêt également une importance majeure pour les régions extra alpines, et ce pour de multiples raisons, dont surtout celle qui a fait des Alpes, depuis l'antiquité déjà, un important carrefour des grandes voies de communication.

- **DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale**

Nouvellement Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), elle est chargée de préparer et de mettre en œuvre les orientations de la politique nationale d'aménagement du territoire, notamment à travers les décisions arrêtées en Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT, ex Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, CIADT).

- **Développement durable**

Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Il doit concilier trois monde : l'économie, le social et l'environnemental.

- **FNAUT : Fédération Nationale des Usagers de Transports**
- **FRAPNA : Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature**
- **GREF : Génie Rural des Eaux et Forêts** (Corps de l'Etat récemment fusionné avec le corps des Ponts)
- **Loi n°55-435 sur le développement des autoroutes**

Cette loi du 18 avril 1955 régit toute la construction autoroutière à venir. Elle porte sur le statut des autoroutes, introduit le régime de la concession et permet le recours au péage comme moyen de financement des tronçons concédés.
- **Loi n°76-629 sur la protection de la nature**

Elle permet la protection des espaces naturels et des paysages, la préservation des espèces animales et végétales, le maintien des équilibres biologiques auxquels ils participent et la protection des ressources naturelles contre toutes les causes de dégradation qui les menacent sont d'intérêt général.
- **Loi n°83-630 dite « loi Bouchardeau »**

Cette loi du 23 juillet 1983 indique que la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, doit être précédée d'une enquête publique, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.
- **Loi n°95-101 dite « loi Barnier »**

La Loi Barnier sur les risques Naturels et la Protection de l'Environnement votée, le 2 février 1995 établit une série de règles de bases beaucoup plus précises que celles qui existaient déjà : - le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement, et ce à un coût économiquement acceptable.

 - le principe d'action préventive et de correction, prioritairement à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.
 - le principe pollueur payeur.
 - le principe de participation, selon lequel chaque citoyen doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses.
- **Natura2000**

Le réseau européen de sites écologiques regroupés sous l'intitulé Natura2000, créé en 1992, a été institué par la directive 92/43/CEE sur la conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvages. La constitution du réseau Natura2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales qui s'y attachent.
- **ZICO : Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux**

En 1989 apparaît une nouvelle catégorie de zones protégées : les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux. Le programme des ZICO consiste à identifier et à protéger un certain nombre de sites, choisis selon des barèmes biogéographiques, afin d'aider à maintenir de façon naturelle les populations aviaires et ce, en tenant compte des aires de répartition des espèces pour lesquelles une approche de conservation par site est appropriée.

- **ZNIEFF : Zones d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique¹**

Une ZNIEFF est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. L'inventaire des ZNIEFF identifie, localise et décrit les sites d'intérêt patrimonial pour les espèces vivantes et les habitats. Il rationalise le recueil et la gestion de nombreuses données sur les milieux naturels, la faune et la flore. Etabli pour le compte du Ministère de l'environnement, il constitue l'outil principal de la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature.

- **ZPS : Zone de protection spéciale**

Les zones de protection spéciale (Z.P.S) sont créées en application de la directive européenne 79/409/CEE relative à la conservation des oiseaux sauvages. Leur détermination s'appuie sur l'inventaire scientifique des ZICO (*zones d'importance communautaire pour la conservation des oiseaux*). Les Z.P.S. sont intégrées au réseau européen de sites écologiques appelé *Natura2000*.

¹ D'après Direction régionale de l'environnement du Languedoc-Roussillon. *Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)*.

Bibliographie

- Commission particulière du débat public. *Cahiers d'acteurs - Liaison Grenoble - Sisteron*. Juin à octobre 2005. 31 rapports à télécharger en ligne sur le site de la Commission particulière du débat public (CPDP) : http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org/documents/cahiers_acteurs.html Dernière consultation le 15 mai 2006.
- Conseil général des Ponts et Chaussées. *Démarche prospective transports 2050. Eléments de réflexion*. Rapport réalisé pour le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, mars 2006, 54 p.
- Cour des comptes. *La politique autoroutière française (Résumé)*. 1999. Résumé d'un rapport réalisé par la Cour des comptes accessible sur le site : <http://www.ccomptes.fr/FramePrinc/frame-rapports.htm> Dernière consultation le 22 mai 2006. (Colonne de droite : Rapports publics particuliers, puis 1999 : La politique autoroutière française.)
- Commission particulière du débat public. *Dossier du maître d'ouvrage*. 2005 environ Les dossiers, synthèses et fiches thématiques sont disponibles à l'adresse suivante : http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org/documents/dossier_mo.html Dernière consultation le 22 mai 2006.
- Ministère de l'écologie et du développement durable. *Le développement durable*. Mars 2004. Un historique des sommets est disponible dans l'arborescence de gauche à l'adresse suivante : http://www.ecologie.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=9 Dernière consultation le 23 mai 2006.
- Ministère de l'environnement. *Historique du développement durable*. Août 2002. En complément du précédent site, un historique du développement durable est accessible à : <http://www.futura-sciences.com/comprendre/d/dossier113-1.php> Dernière consultation le 23 mai 2006.
- Direction régionale de l'environnement du Languedoc-Roussillon. *Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)*. Après 1994. accessible en format .pdf sur : <http://www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr/asp/ZNIEFF.pdf> Dernière consultation le 23 mai 2006.
- L'écologie, les Verts. *Rapport Brossier : Une avancée importante pour les transports dans les Alpes*. 29 mai 1998. http://lesverts.fr/article.php3?id_article=2101 Dernière consultation le 23 mai 2006.
- Commission particulière du débat public. *Dossier du maître d'ouvrage. (DRE PACA)* Juin à octobre 2005. 4 parties à télécharger en ligne sur le site : http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org/documents/dossier_mo.html . Dernière consultation le 23 mai 2006.