

« Nous sommes une poubelle... » :

Échelles de reconnaissance et engagement de la société civile

"We are a dump..." :

Scales of recognition and civil society engagement

Michael Flitner

Artec|Forschungszentrum Nachhaltigkeit, Universität Bremen

Résumé

Cet article envisage la structuration des problèmes environnementaux impliquant la société civile. Cet engagement ne saurait être compris comme la simple réaction à des pollutions précisément localisées. En particulier, il n'y a pas ici de contexte qui pourrait être réduit à de simples questions de distribution. Pour comprendre les aspects normatifs des problématiques correspondantes, il est bon de poser, à côté de la question de la distribution, celle de la reconnaissance, autour de laquelle se développe le conflit. Il est possible, dans un concept élargi de « justice environnementale », de relier systématiquement ces aspects entre eux. Les contenus symboliques des conflits environnementaux doivent être analysés plus précisément. C'est ce que montre l'exemple des conflits autour des nuisances sonores dans l'espace trinational Suisse/France/Allemagne. Une compréhension plus précise des échelles et des délimitations dans ce conflit apparaît, ainsi que des aspects généraux portant sur la politique d'échelle dans les questions de justice environnementale.

Abstract

The article deals with the structuration of environmental problems in the context of a civil society engagement. This engagement cannot be adequately explained as a simple reaction to environmental burdens in particular places. In particular, this reaction cannot be reduced to questions of redistribution. To comprehend the normative aspects of corresponding cases it is helpful to also investigate the broader struggles for recognition as they have been conceptualized over recent years. A theoretically refined concept of environmental justice can take these dimensions systematically into account. Consequently, the symbolic dimensions of environmental conflicts need to be analysed in more detail. This can be shown with regard to the conflicts around airport noise in the tri-national borderland Switzerland/France/Germany. As a result, we may gain a better understanding of the scales and boundary work in this conflict and, on a more general level, on the politics of scale in struggles over environmental justice.

Mots-clés

Société civile, politique d'échelle, justice environnementale, reconnaissance, bruit, aéroport, Bâle-Mulhouse.

Key words

Civil society, politics of scale, environmental justice, recognition, noise, airport, Basel-Mulhouse.

Introduction

Aujourd'hui, il va presque de soi de mettre en relation les problèmes environnementaux et les nouveaux rapports de forces dans lesquels la société civile joue un rôle significatif. L'engagement environnemental des acteurs issus de la société civile, qui constitue la base de ces réflexions, a pris, au cours des trois dernières décennies, une grande ampleur. Cet engagement va de nos jours, des initiatives locales jusqu'aux associations et ONG opérant au niveau transnational, des groupements hautement spécialisés pour la défense de certains biotopes et espèces animales jusqu'aux *think tanks* proches des scientifiques qui conseillent et cherchent à influencer les organisations nationales et internationales dans tous les domaines de la politique environnementale.

Ces forces, dans toutes leurs variétés et leurs différences, articulent des préoccupations sociales nécessaires et légitimes, là où les États et les organisations internationales « faillissent », notamment parce que ces acteurs ne peuvent pas ou ne veulent pas suffisamment percevoir, prendre en compte et traiter ces préoccupations. On constate souvent l'importance des organisations issues de la société civile dans le traitement de ces problématiques qui dépassent les limites sectorielles et nationales. L'élaboration d'une « société civile » transnationale ou « globale » apparaît alors comme la réponse adéquate à la multiplication des problématiques transfrontalières. Cependant, les jugements portés sur ce développement divergent très nettement sur la question de savoir si la société civile globale est déjà un phénomène empirique d'assez grande portée, ou un modèle normatif de globalisation orientée vers la base (Baker, Chandler, 2005, p. 3-6).

La discussion géographique récente s'est intéressée, dans ce contexte, surtout à la question des échelles (*scales*), par laquelle les aspects sociaux et le potentiel générateur de structurations spatiales se placent au premier plan. Les échelles sont ainsi comprises non comme ordres de grandeur ou niveaux pré-donnés et possédant des qualités inhérentes, mais bien plutôt comme des structures de classification émergentes, qui sont elles-mêmes le résultat de controverses sociales. En tant que telles, elles ne peuvent être comprises qu'en terme de relation et d'histoire (Marston, 2000 ; Brenner, 2001 ; Brown, Purcell, 2005).

Par rapport aux questions environnementales, deux aspects surtout sont désormais centraux : différents auteurs ont montré à partir d'objets très différents, la manière dont les acteurs de la société civile participent à l'élaboration et à la mise en oeuvre de certaines échelles dans l'articulation politique de problèmes environnementaux (Swyngedouw, 1997 ; Swyngedouw, Heynen, 2003 ; Arts, 2004). Dans ce contexte, on a surtout souligné la capacité de ces acteurs à rassembler les forces politiques, par-delà les niveaux organisationnels et les frontières nationales, et à gagner ainsi en impact (Soyez, Barker, 1998 ; Flitner, Soyez, 2000 ; Swyngedouw, 2004). Les exemples célèbres d'alliances transnationales, dans lesquelles par exemple les ONG environnementales européennes font cause commune avec les peuples indigènes d'Amérique du sud pour empêcher la construction de pipelines

pétroliers, sont l'illustration de la capacité de ces nouveaux acteurs, à franchir les distances géographiques et sociales. De plus, ces acteurs font preuve d'une grande capacité de mobilisation des positions normatives et des sentiments des personnes et des groupes très éloignés, qui ne sont pas ou sont seulement indirectement touchés par les effets locaux du problème considéré. En ce sens, les ONG agissent comme des « entrepreneurs de morale », qui articulent la « souffrance à distance » (Boltanski, 1993) et la transforment en solidarité et en soutien tangibles (Heins, 2008, p. 159-166).

En outre, des problèmes de « justice environnementale » (*environmental justice*) ont été pris en compte. Dans ce domaine, un débat concernant des questions d'échelle dans une perspective méthodologique a vu le jour. Il concerne la délimitation des unités spatiales de référence pour analyser la discrimination relative à l'environnement (Cutter, 1995 ; Williams, 1999). Dans ce contexte, à maintes reprises, a été critiqué l'accent mis sur certains ordres de grandeurs, notamment les petits. Le potentiel émancipatoire de l'engagement s'y rapportant resterait alors, de prime abord, limité (Harvey, 1996, chap. 13 ; Swyngedouw, Heynen, 2003) et l'analyse scientifique demeurerait, elle aussi, dans un « piège local » (Brown, Purcell, 2005). Dans le même temps, cette discussion sur des échelles dans le domaine de la justice environnementale a élargi sa dimension théorique. Towers (2000) et Kurtz (2003) en particulier ont essayé d'appliquer systématiquement le concept aux cadres d'interprétation qui ne sont pas en corrélation directe avec la gouvernance ou avec les niveaux de structuration politico-administrative des problèmes en question. Les dimensions culturelles, symboliques des conflits, qui constituent des « échelles de signification » (*scales of meaning*) propres, ont été examinées. Relier de telles échelles peut avoir pour résultat des cadrages discursifs de plus grande ampleur, ce que Kurtz (2003, p. 895) a caractérisé comme *scale frames, counter scale frames*, dans la mesure où ils défient, dans un conflit, les relations habituelles et prépondérantes. Cet élargissement doit permettre de surmonter la conception quasi cartographique et souvent mécanique des échelles, conception que les publications, tout en s'en défendant, utilisent systématiquement, de petite à grande, de proche à éloignée, de locale à internationale, etc. Ainsi dans l'analyse, à côté de processus économiques et politico-administratifs, interviennent, à égalité de droits, les pratiques discursives, les notations normatives et les images symboliques, qui permettent alors seulement de comprendre le contenu de la controverse en question et les caractéristiques du conflit.

Le présent article se place dans la lignée de ces deux courants. Il se propose d'exposer, le contenu symbolique des échelles à l'aide d'un exemple concret de conflit autour du bruit des avions dans la grande région de Bâle. L'analyse procède dans un premier temps autrement que les publications parues à ce jour ; elle envisage la constitution du conflit, c'est-à-dire la question de savoir ce qui, aux yeux des personnes concernées, fait de la situation un conflit. À l'origine de cette démarche se trouve l'hypothèse, étayée au niveau théorique, selon laquelle les situations de conflits « locales », qui sont reprises par les acteurs de la société

civile dans les combats concernant la justice environnementale, ne peuvent être décrites que de manière incomplète comme combats de répartition autour de biens matériels (respectivement *public goods*). Ces conflits ne peuvent pas non plus être abordés et compris simplement dans une perspective macrosociologique ou politico-économique, comme par exemple l'effet pouvant découler de conditions capitalistes, qui amèneraient à une production de l'espace structurée en conséquence. Au contraire, et c'est notre thèse, il faut analyser la dimension de la reconnaissance (subjective et sociale), qui, elle seule permet de comprendre ces conflits et l'engagement qui en naît (Honneth, 1995 ; Fraser, Honneth, 2003 ; cf. aussi Flitner, 2003 ; Schlosberg, 2003). Une telle analyse montre la forme prise par des cadrages symboliques spécifiques, qui sont ici pris comme *échelles de reconnaissance*. Ces échelles de reconnaissance peuvent structurer de manière décisive le contenu et le déroulement des conflits, en rendant plus faciles ou plus difficiles les alliances entre les acteurs concernés.

Ce constat a des conséquences méthodologiques et théoriques : la *politics of scale*, le contenu politique de la naissance, de la mise en place et de l'articulation relationnelle de certaines échelles de conflits environnementaux ne peut être compris que si les conditions respectives de reconnaissance sont explorées qualitativement de manière systématique, aux niveaux d'interprétation qui s'y rattachent. On comprend mieux, dans cette perspective, pourquoi l'engagement de la société civile ne mène pas toujours, ni même automatiquement à des dépassements de frontières productifs et positifs, à un *jumping of scales* qui irait de pair avec une agmentation de l'efficacité ou à des effets émancipatoires pour les groupes concernés. Bien au contraire, la place sociale et historico-culturelle qu'occupent les acteurs peut aussi mener à des effets d'échelle contre-productifs et peut ainsi faire naître de nouvelles segmentations ou renforcer les frontières existantes.

Ce que nous allons présenter s'appuie sur 37 interviews semi-structurées qui ont été menées, au cours des années 2000 à 2005 dans l'environnement de l'aéroport Bâle-Mulhouse. Les propos cités viennent tous de personnes qui se sont engagées contre les nuisances sonores croissantes dans la région. Les organisations auxquelles ces personnes appartiennent ou qu'elles soutiennent sont dans la majorité des cas des initiatives citoyennes ancrées localement ou régionalement et seulement pour une infime partie, des associations environnementales actives au niveau supra-régional¹.

1 Appartiennent à ces organisations : Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (ADRA), « Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer » (BISF) = Initiative citoyenne des riverains de l'aéroport de Bade du sud, Collectif des Riverains de Buschwiller, « Forum Flughafen » = Forum Aéroport, seulement avec la Région, « Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen » = Association de Défense de la population autour de l'aéroport Bâle-Mulhouse.

1 Distribution et reconnaissance : les nuisances sonores dues au trafic aérien dans la région de Bâle-Mulhouse

Dans une première approche, les conflits qui naissent autour des nuisances sonores peuvent être décrits comme des conflits de distribution. De la même manière que, lors des discussions classiques autour des matières polluantes, la localisation des sources de risques et la non-uniformité des émissions peuvent dans un premier temps, constituer le point de départ d'un engagement de la société civile, dans notre étude, il s'agit des décisions d'implanter un aéroport, de l'étendre ou de changer les types d'usage : tous ces aspects influencent la répartition de la pression sonore produite par les avions dans un certain périmètre. Dans le cas de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse, plusieurs facteurs, apparus au cours des années 1990, ont contribué à envenimer considérablement les conflits qui couvaient depuis longtemps : une forte augmentation des mouvements d'avions (d'environ 50 000 en 1990, ils sont passés à plus de 120 000 en 2002), des constructions considérables (nouveaux bâtiments d'enregistrement, allongement de la piste dans la direction est-ouest) ainsi que de multiples changements des couloirs de décollage et d'atterrissage. Dans ce contexte, ce sont surtout les déplacements de corridors aériens et de balises virtuelles, effectués en 2000, qui ont entraîné des conséquences de grande ampleur. Le niveau du bruit ne s'en est pas seulement trouvé très augmenté, mais il a augmenté d'une manière inégale, beaucoup plus nettement dans certains secteurs de l'aéroport que dans d'autres.

Il peut sembler banal de dire que le niveau sonore techniquement mesurable est directement lié à la sensation de bruit ressentie par les personnes concernées ; en gros, de nombreuses études ont montré que la nuisance due aux bruits, et surtout les effets négatifs sur la santé, augmentent quand les valeurs croissent. Cependant, les paramètres relevant de la physique ne suffisent aucunement à expliquer la gêne sonore ressentie. Des facteurs subjectifs, situationnels et culturels modifient, justement pour les niveaux bas et moyens, la sensation ressentie. Or, la seule recherche quantitative, n'est souvent pas en mesure d'expliquer un tel constat (Oliva, 1998 ; Vallet *et alii*, 2000). C'est ainsi que le problème de la distribution de la « pollution sonore » devient flou déjà là où l'onde sonore commence seulement à être considérée comme du bruit. Il est impossible de déduire les réactions ou même l'engagement à attendre des personnes concernées à partir d'une carte des isophones. Ces mêmes personnes rejettent alors explicitement, dans les entretiens, une définition technique du problème, telle qu'elle est par exemple appliquée dans les dispositifs juridiques du zonage². Ce sont entre autres les moyennes de bruit calculées qui sont mises en question car elles ne rendraient pas suffisamment compte des événements gênants particuliers. Une femme, qui

2 En particulier dans les délimitations du « Plan d'exposition au bruit » (PEB) qui régleme les constructions à venir, et dans le « Plan de gêne sonore » (PGS) qui définit les droits des riverains et leur fournit un soutien financier lors de mesures d'isolation sonore.

vit à environ 15 km de l'aéroport concerné, critique les calculs de la manière suivante :

Tenez, imaginez-vous que vous vous tapiez le lundi matin avec un marteau sur le pouce et que vous calculiez la douleur sur toute la semaine — cela ne fait plus mal alors, n'est-ce pas ? (1a)³.

Cependant, les personnes engagées, issues d'associations locales ou d'ONG régionales, se réfèrent nécessairement à des chiffres bruts et à des éléments scientifiques et techniques pour critiquer le bruit du trafic aérien. Les points récurrents les plus importants dénoncés dans le périmètre de l'aéroport Bâle-Mulhouse sont, comme dans d'autres cas similaires, l'augmentation ou certaines concentrations de mouvements d'avions, l'utilisation de couloirs d'atterrissage et de décollage spécifiques ainsi que certains créneaux horaires pendant lesquels les gênes sont ressenties de manière particulièrement forte, surtout le soir et la nuit (Flitner, 2007). Tous ces aspects peuvent être envisagés en terme de distribution quantitative dans l'espace et dans le temps : les questions se posent de savoir qui subit les bruits d'avions autour de l'aéroport ? où et quand exactement ?

Toutefois, une analyse exacte des documents et des propos des personnes concernées montre qu'outre le problème de distribution, toute une série d'autres questions se trouvent soulevées, lesquelles renvoient à d'autres dimensions du conflit. On peut d'abord identifier des plaintes qui se rapportent à des procédés politiques et administratifs et en particulier qui touchent aux possibilités d'une participation adéquate aux décisions :

[...] tout le développement doit se faire en harmonie avec les riverains, et cela ne se fait que verbalement, on ne le trouve que dans le beau catalogue environnemental de l'aéroport (2a).

Le Dieu français, il est à Paris, et nous, on est au bout du monde (3f).

Les exigences d'une justice procédurale résultent du manque de respect des décideurs par rapport aux personnes concernées.

On nous rebat les oreilles de : Oui, on s'en occupe [...]. Mais tout ça n'a qu'à faire avec le trafic aérien et nulle part on ne tient compte des riverains. [...] On pourrait faire tant de choses (4a).

On ne nous écoute pas, on nous présente comme des râleurs (2a).

[...] c'est simple : on n'a pas le droit de traiter les gens comme ça (2a).

3 La citation est suivie d'un simple chiffre ainsi que de la langue dans laquelle elle a été menée pour une grande partie, a = allemand, y compris suisse-allemand, f = français ; pour une présentation plus complète cf. Flitner (2007).

Une partie des riverains engagés a des mots beaucoup plus durs encore, ils voient leur région maltraitée, la comparent à une « poubelle », une image souvent utilisée qui montre bien plus que des exigences juridiques.

Ce thème du manque de respect individuel et collectif revient avec une telle régularité dans les entretiens qu'il semble raisonnable de faire intervenir une deuxième dimension de la justice ou du moins d'ajouter une deuxième perspective à celle-ci, qui n'a, jusqu'alors, que rarement été envisagée dans le débat autour de la justice environnementale : il s'agit de la question de la reconnaissance, que différents auteurs de philosophie sociale ont mis, ces dernières années, au centre de leurs réflexions sur la justice (parmi d'autres : Honneth, 1992 ; Fraser, 1997 ; cf. aussi Renault, 2004). La relation des questions de la justice de reconnaissance par rapport aux questions de la distribution est conçue ici de manière spécifique ; il s'agit en particulier de savoir si, avec le concept de reconnaissance, on nomme seulement une autre dimension de la justice, ou si l'on peut, grâce à ce terme, envisager des expériences d'injustice sociales dans leur ensemble (Fraser, Honneth, 2003). On s'accorde en tout cas à dire qu'il est nécessaire d'envisager les processus qui relèvent du respect des individus et de groupes ainsi que des structures culturelles, des règles, des normes et des symboles qui caractérisent le comportement par rapport à l'identité et à la différence dans la société. Il s'agit donc bien ici d'une observation de l'injustice, qui est ancrée dans les modèles sociaux de représentation, d'interprétation et de communication et qui touche au comportement social ainsi qu'à l'auto-perception des individus dans une société :

Les exemples en sont la domination culturelle (être assujéti à des modèles d'interprétation et de communication qui sont liés à une autre culture et sont étrangers et hostiles vis-à-vis de sa propre culture), la non-reconnaissance (être rendu invisible par des pratiques culturelles de représentation, de communication et d'interprétation, gorgées de pouvoir) ; et le non-respect (être calomnié et rabaissé régulièrement dans des représentations culturelles publiques stéréotypées et/ou dans les interactions de la vie quotidienne) (Fraser, 1997, p. 14, trad. Michael Flitner).

Les expériences d'injustice due à la non prise en considération, au manque de respect ou à la discrimination sont liées de multiples manières aux conditions socio-économiques. En même temps, il est clair qu'elles ne peuvent pas être traitées, ou disparaître du monde par une simple redistribution. Dans les controverses nordaméricaines classiques portant sur la justice environnementale, ce contexte est carrément constitutif. Car ici, on thématise le traitement injuste, en relation avec l'environnement d'individus ou de groupes qui étaient déjà, d'une manière ou d'une autre, discriminés ou désavantagés. Ceci a également été souvent considéré comme le motif le plus répandu des conflits étudiés. C'est ainsi que Çapek reconnaît déjà (1993, p. 9) dans de nombreux cas un « profond sentiment de trahison » chez les personnes concernées, elles se ressentent comme « citoyens de deuxième classe », qui sont exclus, à de nombreux égards, d'une vie digne. On

trouve aussi dans les études empiriques, différentes remarques indiquant à quel point ces thèmes de la reconnaissance doivent être pris en considération : on se plaint ainsi souvent du manque de « respect » porté aux membres d'une certaine communauté, en tant qu'*African Americans*, que femmes, que non-experts, et souvent tout à la fois (Schlosberg, 2003).

Les modalités de la discrimination liée à l'environnement affectant les minorités ethniques aux États-Unis quant à la localisation de dépôts de déchets toxiques, ne sont pas transférables à la situation des victimes du bruit dans le périmètre d'un aéroport européen. Nous ne pouvons pas ici, sans examen plus approfondi, partir du principe que les personnes touchées font de toute manière partie d'un groupe désavantagé. Certes, et justement en ce qui concerne les grands aéroports (par exemple Londres, Paris, Francfort), il existe sans conteste des processus de sélection socio-économique et certains groupes sont défavorisés (Faburel, 2003, p. 211). On ne peut pas reprendre exactement ce constat pour des aéroports moins importants. Dans le cas de Bâle-Mulhouse justement, des agglomérations et des villages en Suisse (par exemple Schönenbuch, Bottmingen), en France (Hégenheim, St.-Louis) et en Allemagne (Efringen-Kirchen, Rheinweiler), occupant des situations économiques et géographiques complètement différentes, sont également touchés. Dans la zone urbaine, coexistent des banlieues historiquement relativement privilégiées (Allschwil) et des quartiers plus pauvres (Bâle-St. Johann).

Quoi qu'il en soit, l'impression de manque de considération et de mépris est exprimée par les personnes touchées et les personnes engagées, dans le périmètre de l'aéroport Bâle-Mulhouse. Ceci est en règle générale valable pour les personnes engagées qui se trouvent dans des situations économiques et des positions géographiques variées, souvent faiblement corrélées avec les niveaux sonores calculés et mesurés. Dans la suite de cet article, nous allons observer comment ces discours prennent forme dans l'espace et comment ils structurent l'espace politique du bruit, comment ils participent à la construction de certaines *échelles de signification*. Il faut dire que, dans le contexte envisagé ici, il n'est pas possible de représenter le spectre complet des significations, qui constitue ce conflit dans ses dimensions symboliques (Flitner, 2007). Nous nous contenterons également de passer rapidement sur les processus politiques et technico-administratifs de régulation du bruit des avions. Nous nous attacherons plutôt à considérer de manière plus détaillée un aspect spécifique. Il s'agira de montrer que les classifications politiques et territoriales ont une incidence sur l'engagement de la société civile et ses résultats, étant donné qu'elles contribuent à accroître et à consolider, plutôt qu'elles ne les éliminent, les dissensions qui existent parmi les personnes qui critiquent le bruit du trafic aérien.

2 Nation, région et ville comme « échelles de significations »

Le contrat qui régit l'aéroport de Bâle-Mulhouse est de conception binationale. Il vaut aussi bien pour l'aéroport national suisse que pour aéroport national français. L'aéroport de Bâle est donc divisé en différentes régions douanières. Il est situé à quelques kilomètres de la ville de Bâle, sur le territoire français, et la direction technique en est assurée aussi par le côté français. Jusqu'à présent, la participation allemande se limite à une commission environnementale. Pendant longtemps le canton de Bâle a été l'élément directeur, aussi bien économiquement que politiquement ; l'extension graduelle, depuis les années 1950, n'a cessé d'être limitée par des consultations populaires (cantonales) suisses ou assortie d'obligations. Dès le début des années 1960, sous l'impulsion d'associations et d'initiatives, des promesses politiques ont été données, selon lesquelles les départs vers le sud ne se feraient pas en ligne droite au-dessus de l'ouest de Bâle, mais que, dans un premier temps, il faudrait procéder à un virage serré vers l'ouest. Les initiatives bâloises contre l'extension successive de l'aéroport sont cependant restées relativement vaines puisque les plans politiques d'expansion ont toujours fini, en dépit de quelque retard, par se faire contre leur volonté.

Les mouvements de décollage et d'atterrissage proches de l'aéroport continuent jusqu'à aujourd'hui à avoir lieu en majorité au-dessus du territoire français et, à des altitudes un peu plus élevées au-dessus du territoire allemand, dans une proportion considérable (env. un tiers). Le projet actuel le plus important est l'introduction d'un système d'atterrissage en direction du nord (« ILS 34 »), ainsi qu'une légère augmentation de certains mouvements de décollage dans la direction opposée. La majorité des appareils décollent depuis toujours en direction du sud (piste 16 [160°, SSO]), mais, parmi eux, ceux que l'on appelle les « décollages directs » en ligne droite au-dessus de l'espace urbain bâlois sont restés, dans les dix dernières années, nettement en dessous de dix pour cent, et ce surtout grâce aux combats des populations qui, à Bâle, critiquent le bruit des avions. Le flux principal des mouvements de décollage continue de virer d'abord étroitement vers l'ouest, ce qui touche fortement en particulier des villages français (Hégenheim, Hésingue, Wentzwiller), mais aussi quelques agglomérations suisses (Allschwill, Schönenbuch) (fig. 1).

En raison de la présence des frontières politiques et administratives qui marquent le quotidien de nombreux habitants de la région, il n'est pas étonnant que l'interprétation et l'évaluation du bruit fassent souvent référence à ces limites. On invoque explicitement et à de multiples reprises le manque de respect et le mauvais traitement : « c'est clair, voilà tout, les gens [les responsables de l'aéroport] méprisent la population », « ils ne veulent tout simplement pas comprendre que nous, en bas, on est des gens aussi importants que leurs passagers », etc. Dans ce contexte, le terme déjà évoqué de « poubelle » est employé de la manière suivante :

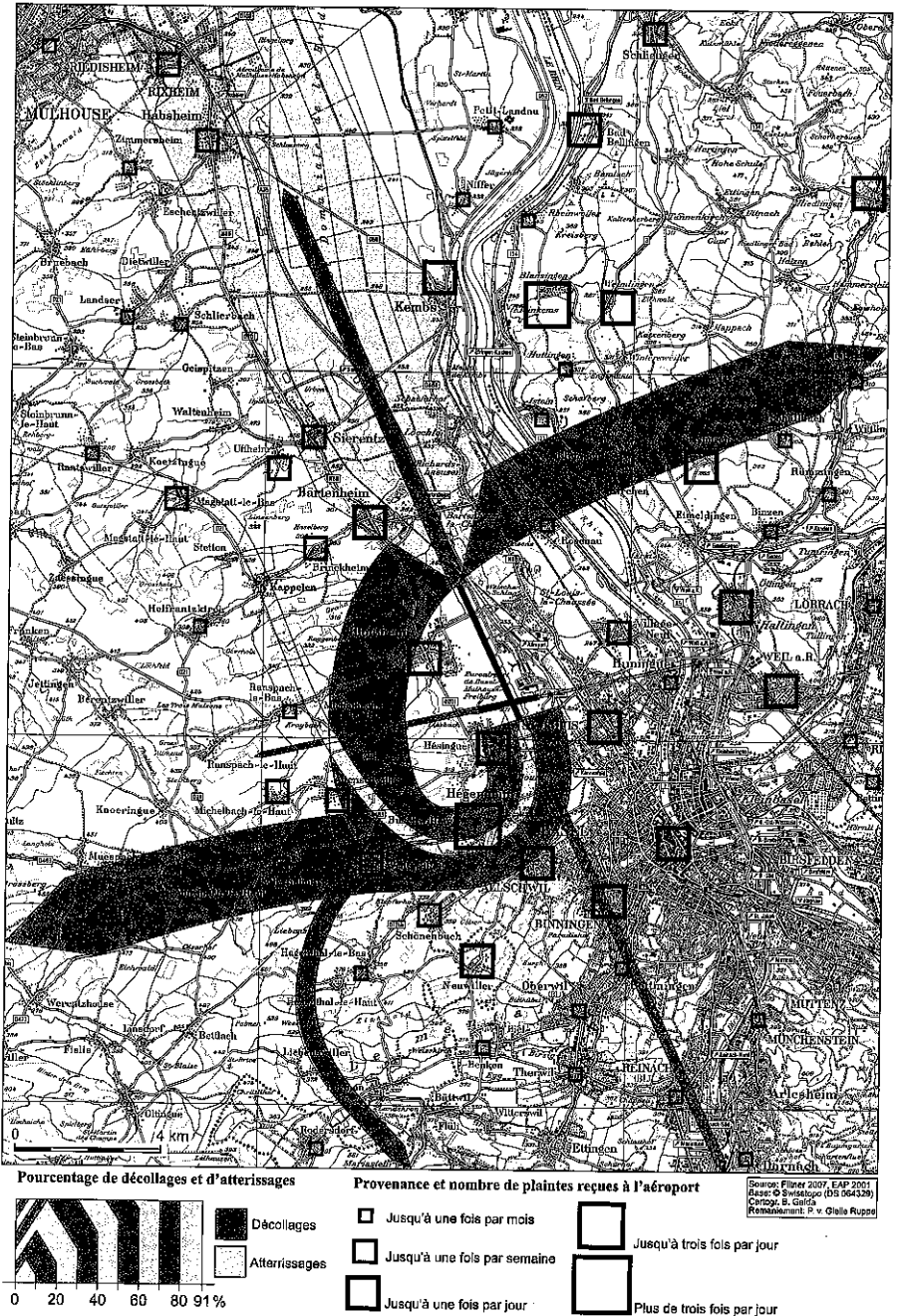


Fig. 1 Bale-Mulhouse : mouvements de vol et plaintes à l'aéroport.
Basel-Mulhouse : air traffic and complaints at the airport.

[On doit] refaire des vols directs, pour que les avions sortent le plus vite possible de la région et fassent le moins de bruit possible. [...] Nous trouvons simplement que les Alsaciens — *nous sommes une poubelle, nous sommes la poubelle de la Suisse* [en français dans l'interview originale], et c'est vrai, non ? (2a)

La formulation avec laquelle l'image de la poubelle est introduite, montre une dimension identitaire qui renvoie à une histoire plus longue. L'image n'est pas, de fait, uniquement utilisée dans un sens métaphorique. La région qui se trouve aux portes de Bâle a une longue histoire émaillée de conflits autour du traitement des déchets. C'est surtout l'industrie chimique de Bâle qui a, de nombreuses années durant, utilisé toutes les possibilités imaginables pour se débarrasser des déchets, après que l'évacuation dans le Rhin n'a plus été à l'ordre du jour⁴.

Cette image de la poubelle apparaît cependant encore dans un autre passage d'interview. Le point de départ en est le grand nombre de vols de nuit à Bâle-Mulhouse, qui sont comparés aux régelmentation de Zurich et sont ensuite intégrés dans l'opposition Suisse-Alsace :

[Les Suisses] ont toujours su très bien se protéger. [...] [Ici] il y a eu beaucoup, beaucoup plus de dérogations la nuit. [...] dix fois plus qu'à Zurich, alors qu'à Zurich, il y a à peu près six fois plus de passagers qu'à Bâle-Mulhouse. C'est beaucoup plus grand comme aéroport. Et pourtant, pourtant, à Bâle-Mulhouse on a longtemps dit, c'est la poubelle de Zurich. Parce que tous les appareils bruyants dont on [ne] voulait pas à Zurich, surtout la nuit, pouvaient encore venir ici à Bâle-Mulhouse, où c'était beaucoup moins contraignant. Et tout ça, c'était pour l'Alsace et spécialement pour le Nord, à cause de cette forêt [de la Hardt, au Nord de l'aéroport], et on croyait qu'il [n']y avait que des oiseaux qu'on dérangeait (5f).

Là encore, on peut faire ressortir une dimension objective du terme de « poubelle ». Pendant des années, le nombre de vols de nuit à Bâle-Mulhouse a été étonnamment élevé. Dans l'extrait de conversation que nous venons de citer, la « construction » discursive consiste surtout dans le fait d'établir certains éléments de comparaison (les Suisses, les Alsaciens) et des images fortes (la poubelle, les oiseaux dans la forêt) d'une manière qui débouche finalement sur une certaine signification d'ensemble suggérant à celui qui écoute : « Et tout ça, c'était pour l'Alsace — l'Alsace a tout pris, surtout le nord de la zone aéroportuaire, parce qu'on ne nous perçoit pas ici, parce qu'on pense qu'ici, il n'y a que quelques oiseaux qui vivent dans la forêt ».

Il est remarquable de constater la manière dont dans cet extrait de texte et dans d'autres, l'Alsace entre dans le jeu comme grandeur spatiale propre ayant sa place dans le conflit. La confrontation a souvent lieu avec, d'un côté, « la

4 Forter (2000) écrit entre autres à propos des déchets hérités qu'on trouve ainsi dans certaines communes qui bordent directement l'aéroport.

Suisse » et de l'autre côté « Paris » (cf. *supra*), accompagnée de la référence à l'impuissance de la région dans le système administratif français ou à la distance des responsables « locaux » par rapport à ce qui se passe vraiment et par rapport à leur implication dans les intérêts économiques :

[...] de nombreux Alsaciens travaillent en Suisse, et quand ils reviennent le soir chez eux, ils trouvent que les Suisses leur « refilent » encore la saleté, là, à l'aéroport, alors, au niveau psychologique, c'est pas bon du tout (2a).
Le préfet c'est un Corse, ou quelqu'un qui a fait l'École Nationale d'administration ou qui est polytechnicien. Ensuite les politiques qui le représentent à l'aéroport, c'est le Président du Conseil régional, qui est à Colmar ou je [ne] sais pas où, qui ne connaît pas de bruit, puis il y avait le député maire de Mulhouse qui vit aussi trop loin [...] et ensuite le dernier Français du coin c'était le maire de Saint-Louis [...] [et] c'est lui qui encaisse toute la taxe de l'aéroport (6f).

Parmi les personnes engagées dans les villages français, on a souligné à maintes reprises, le lien fort des gens par rapport à leur environnement social et régional :

[...] les gens qui étaient du coin sont rarement partis. Il y a des gens qui sont venus et puis sont repartis parce que ici on n'a pas choisi le bon coin (7f).

Faburel (2003, 217) a montré la signification des « notions d'attachement et d'ancrage spatiaux » dans les discours des associations dans leur combat contre le bruit de l'aéroport au sud de Paris. Cette analyse se retrouve, dans la citation qui suit, formulée directement comme une question de justice :

Mais bon, qui est-ce qui ne peut plus partir ? C'est les personnes modestes, les personnes âgées et aussi les gens qui ont passé toute leur vie ici et qui sont sentimentalement attachés. On oublie toujours ça. Vous savez, on ne part pas comme ça. On a des relations ici, on a une vie sociale ici, on a des voisins, on a des amis. Et partir parce qu'il y a du bruit, c'est quelque chose de très dur. Quitter tout son environnement social uniquement parce qu'il y a du bruit, c'est quelque chose de très injuste (5f).

L'autodescription ancrée historiquement et socialement des adversaires alsaciens du bruit de l'aéroport trouve son contre-point en « Suisse » économiquement supérieure qui a, favorisée par l'histoire, toujours su habilement tirer parti de la faiblesse de l'Alsace. On remonte ainsi parfois jusqu'à la création de l'aéroport :

[...] l'aéroport est franco-suisse, déjà il a été voulu par la Suisse au départ, au lendemain de la guerre. Eux, ils avaient réfléchi pendant que nous, on faisait encore la guerre. Et donc ils ont dit : on va leur proposer ça, et ils vont être tout contents, tout accepter. C'est demeuré comme ça (8f).

La domination économique « de la Suisse » se trouve souvent illustrée par l'image employée de « Côte-d'Or ». Cette image vient des riches communes situées sur la côte est du lac de Zurich où se joue un autre conflit autour de l'aéroport de Zurich et de ses nuisances sonores. Or, ce secteur du lac, est resté à l'écart du bruit grâce, le dit-on, à l'influence exercée dans le passé par des riches communes. On considère alors Bâle ou certaines communes suisses dans une logique similaire :

Allons, personne ne vole au-dessus de Riehen. Pourquoi pas ? Parce que ce sont les riches qui y habitent. On ne vole pas au-dessus du Bruderholz. Pourquoi ? Parce que là, là il y a des gens, s'ils se plaignent, alors le lendemain, il n'y a plus d'avions. Mais quand des gens se plaignent, comme les Alsaciens ou comme nous, alors [on dit] : « On vole au-dessus de villages, et la population n'y est pas dense » (2a).

Ainsi, « les Alsaciens » sont confrontés aux gens riches de Bâle mettent en avant une appartenance *régionale* et une appartenance *sociale*. La spécificité de cette confrontation devient plus nette encore quand on considère les attributions correspondantes à partir d'une perspective inverse. Les Suisses engagés ont presque toujours mis au premier plan deux « échelles » complètement différentes. Premièrement, ils insistent sur les sources de risques, en particulier les implantations de l'industrie chimique qui se trouvent à l'est et au sud-est de l'aéroport. Deuxièmement, pour eux, il ne s'agit pas d'envisager la nation Suisse, mais la ville en tant que concentration urbaine confrontée à l'espace rural moins peuplé. On évoque encore les risques en renvoyant aux avions qui s'écrasent, mais aussi aux attentats, comme ceux du 11 septembre 2001 ; en même temps, on utilise aussi le chiffre des personnes touchées par le bruit (Flitner, 2007).

Ces deux types d'argumentation contiennent des corrélations spatiales nettes : d'un côté, l'« image douce » de la ville qui se définit comme un espace spécifique, à protéger, d'un autre, dans la direction de l'est et du sud-est, des secteurs à risques étroitement localisables, constituent une sorte de « garantie » supplémentaire pour tout le périmètre situé à l'est de l'axe principal de décollage (Piste 16). À la différence de ce qui se passe du côté français, on ne procède en tout cas que très rarement par appartenance de groupe, de quelque nature qu'elle soit, nationale, régionale, sociale ou historique. Ainsi, du côté suisse, on ne trouve pas de déclaration comme : « Nous sommes une poubelle... », y compris là où les riverains sont exposés à des nuisances sonores massives, dans l'axe direct de vol ou dans la zone de virage sud-ouest. Force est de constater que, sur un très petit espace, les conditions discursives changent très fortement.

Enfin, les opposants allemands au bruit du trafic aérien ont fait valoir des régionalisations normatives et politiques ; nous ne ferons ici que les esquisser brièvement. Les interviews, évoquent le « Parc naturel de la Forêt Noire sud », dont le potentiel touristique se trouverait menacé. Ici aussi, la nation a été plus fréquemment un point de repère direct ou indirect, comme par exemple dans cette citation tirée du site internet d'une initiative citoyenne :

Nous sommes censés acquiescer par des sacrifices, et assurer pour l'avenir notre droit à voler en tant que clients de l'aéroport Bâle-Mulhouse. Soyons sérieux : il y a quelque chose qui cloche dans la relation entre les prestataires suisses-français et les clients allemands. En clair : on nous octroie, par des aumônes et comme compensation pour le traitement du bruit de l'aéroport l'avantage de pouvoir voler à partir de Bâle-Mulhouse (www.capflug-laerm.de/bi-chauv.html, v. 22.11.01).

Les initiatives allemandes actives plus au sud, au niveau de Weil am Rhein, se sont au contraire plus fortement inspirées de l'« argumentation bâloise » : la concentration de population urbaine et surtout la présence d'une industrie chimique ont été mobilisées — à ce jour avec succès — contre une utilisation plus forte des couloirs de décollage est. Ainsi, le reproche a été fait à l'initiative allemande citée plus haut, de « revendiquer des conditions bâloises, c'est-à-dire des conditions de côte d'or » (cf. *supra*).

Conclusion : politique d'échelles

Jusqu'à aujourd'hui, la régulation du bruit causé par les avions continue d'être, pour une grande partie de la population concernée, une affaire nationale, notamment dans le cadre de plans d'aménagement du territoire ou par le biais du soutien financier apporté aux mesures destinées à diminuer le bruit dans les zones particulièrement exposées. La majorité des personnes concernées ne sont pas des « riverains » au sens de la juridiction concernant le bruit des avions ; ils sont, selon les mots d'un député français, « des riverains qui ne sont pas juridiquement des riverains, parce qu'ils n'ont pas droit à l'aide aux riverains, parce qu'ils ne sont pas dans le[s] PEB [Plan d'Exposition au Bruit] qui limitent l'urbanisation » (Leroux, 2002, p. 71).

Les « échelles de régulation » (Towers, 2000) formelles correspondent donc à un ordre territorial national, et créent en même temps, au niveau local, de nouvelles régionalisations aux délimitations très précises. Ni les problèmes des personnes concernées, ni l'engagement des acteurs de la société civile n'« obéissent » à ces échelles ou ne les reproduisent simplement. L'estimation des gênes sonores ne dépend pas seulement au niveau de l'individu, et ce dans une très large mesure, de facteurs subjectifs, culturels ou de situation. Les interprétations politiques et les revendications des acteurs, elles aussi, vont manifestement dans une forte proportion, de pair avec des « échelles de signification ». Ceci se voit particulièrement bien là où des expériences importantes de mise à l'écart et de mépris se sont établies. Elles peuvent amener à ce que le conflit, ou du moins des conflits partiels concrets, soient interprétés par rapport au groupe et qu'ainsi, des « échelles de reconnaissance » propres apparaissent.

Faburel (2003, p. 219) a, par ses travaux dans l'environnement de l'aéroport d'Orly, établi « que le bruit des avions renforce le ciment communautaire et la logique identitaire locale, par les mécanismes de résistance qu'il induit et

notamment la mobilisation des ressources exclusives (...) ». C'est ainsi que l'objet bruit des avions développerait une « véritable productivité », un « potentiel de structuration territoriale ». Les échelles symboliques et les « *scale frames* » (Kurtz, 2003) que nous pouvons analyser dans le cas présent, confirment expressément cette analyse. Cependant, en raison de la structuration du territoire puis du fait de la structure territoriale de l'interprétation, une situation particulièrement difficile pour les adversaires du bruit des avions se développe dans l'exemple envisagé. C'est surtout dans le cas « alsacien » que des contradictions sont induites par l'interprétation du conflit marquée territorialement et historiquement, ne serait-ce que parce qu'une grande partie des transformations du régime des vols implique aussi de nouvelles répartitions entre les communes alsaciennes. La « communauté imaginée » du bruit n'existe que dans une certaine mesure : l'« Alsace » et la « Côte-d'Or » en tant qu'échelles de reconnaissance confirment et renforcent surtout les frontières nationales (et en même temps administratives). Elles véhiculent ainsi une segmentation qui s'est révélée, dans les dernières décennies, particulièrement favorable du point de vue des exploitants, aussi bien pour la création que pour l'agrandissement continu de l'aéroport. La réaction faiblement couronnée de succès des forces de la société civile, justement lors de l'énorme expansion de l'aéroport dans les années 1990, est à mettre, au moins en partie, sur le compte des difficultés des acteurs concernés à développer des positions transfrontalières⁵.

Différents auteurs ont souligné à quel point la formation de « *scaled alliances* » devait être considérée comme importante pour le succès de combats sociaux ayant trait à des problèmes environnementaux (Williams, 1999 ; Swyngedouw, 2004). On a particulièrement insisté sur un réamarrage des problématiques locales à des ensembles sociaux plus vastes, afin d'inclure les structures politiques et économiques dans le regard critique. Contrairement à cela, le cas présent illustre les difficultés d'un traitement stratégique, quasi volontariste, des échelles de signification, et par là les difficultés du « *jumping of scales* » qui est souvent considéré comme la force particulière, quasi inhérente des organisations de la société civile. Notre étude montre de plus que justement la production d'échelles « de plus grande taille » (l'Alsace, la nation) peut entraver la formation d'alliances efficaces, des alliances qui seraient ici à la fois locales et transnationales. Cependant, pour pouvoir comprendre la production de ces échelles « gênantes », de plus grande taille, ni les approches structurelles ni les analyses classiques de répartition et redistribution ne suffisent. Nous devons plutôt analyser les interprétations des acteurs mobilisées et modifiées par les conflits eux-mêmes. On peut chercher un moteur essentiel de leur force structurante et de leur persistance dans les conflits de reconnaissance, qui marquent les conflits respectifs dans la compréhension

5 C'est ce que soulignent les représentants des ONG transnationales (le BUND par exemple) (dans ce conflit quelques uns seulement sont actifs). Une situation similaire s'est produite, à la fin des années 1990 dans l'environnement de l'aéroport de Zurich, où des opposants allemands au bruit des avions ont obtenu une restriction des vols au-dessus du territoire allemand.

qu'en ont les acteurs. L'onde sonore, qui semble s'étendre si indifféremment par-dessus les frontières nationales et administratives, ne crée justement pas, en elle-même, cette « communauté » ou ces formes sociales qui seraient aptes à la canaliser, voire à la réduire.

artec|Forschungszentrum Nachhaltigkeit
Universität Bremen
D – 28359 Bremen
flitner@uni-bremen.de

Bibliographie

- Arts B. (2004), « The global-local nexus : NGOs and the articulation of scale », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, n° 95(5), p. 498-510.
- Baker G., Chandler D. (2005), « Introduction : global civil society and the future of world politics », in Gideon Baker et David Chandler (dir.), *Global civil society : Contested futures*, London/New York, Routledge, p. 1-14.
- Boltanski L. (1993), *La souffrance à distance : morale humanitaire, médias et politique*, Paris, Éditions Métailié.
- Brenner N. (2001), « The limits to scale ? Methodological reflections on scalar structuration », *Progress in Human Geography*, n° 25(4), p. 591-614.
- Brown J.C., Purcell M. (2005), « There's nothing inherent about scale : political ecology, the local trap, and the politics of development in the Brazilian Amazon », *Geoforum*, n° 36, p. 607-624.
- Çapek S.M. (1993), « The "Environmental Justice" Frame : A Conceptual Discussion and an Application », *Social Problems*, n° 40(1), p. 5-24.
- Cutter S.L. (1995), « Race, class and environmental justice », *Progress in Human Geography*, n° 19(1), p. 111-122.
- Faburel G. (2003), « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace géographique*, n° 3, p. 205-223.
- Flitner M. (2003), « Umweltgerechtigkeit. Ein neuer Ansatz der sozialwissenschaftlichen Umweltforschung », in Peter Meusburger et Thomas Schwan (dir.), *Humanökologie. Ansätze zur Überwindung der Natur-Kultur-Dichotomie*, Stuttgart, Steiner Verlag, p. 139-160.
- Flitner M. (2007), *Lärm an der Grenze. Fluglärm und Umweltgerechtigkeit am Beispiel des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse*, Stuttgart, Steiner Verlag.
- Flitner M., Soyez D. (2000), « Editorial – Crossing boundaries : environmental NGOs as agents of social change », *GeoJournal*, n° 52(1), p. 1-4.
- Forter M. (2000), *Farbenspiel. Ein Jahrhundert Umweltnutzung durch die Basler chemische Industrie*, Zürich, Chronos.
- Fraser N. (1997), *Justice interruptus : critical reflections on the « postsocialist » condition*, New York, Routledge.
- Fraser N., Honneth A. (2003), *Umverteilung oder Anerkennung ? Eine politisch-philosophische Kontroverse*, Frankfurt, Suhrkamp.
- Harvey D. (1996), *Justice, nature and the geography of difference*, Malden, Mass., Blackwell.
- Heins V. (2008), *Nongovernmental organizations in international society : struggles over recognition*, New York, Palgrave MacMillan.

- Honneth A. (1995), *Kampf um Anerkennung : zur moralischen Grammatik sozialer Konflikte*, Frankfurt, Suhrkamp (*La lutte pour la reconnaissance*, trad. de l'allemand par Pierre Rusch, Paris, Éditions du Cerf, 2000).
- Kurtz H.E. (2003), « Scale frames and counter-scale frames : constructing the problem of environmental injustice », *Political Geography*, n° 22, p. 887-916.
- Leroux M. (2002), *Vers une charte intersonique. Préfiguration d'un outil interactif de diagnostic et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs*, Grenoble, CRESSON.
- Marston S. (2000), « The social construction of scale », *Progress in Human Geography*, n° 24(2), p. 219-242.
- McCarthy J. (2005), « Scale, sovereignty, and strategy in environmental governance », *Antipode*, n° 37(4), p. 731-753.
- Oliva C. (1998), *Belastungen der Bevölkerung durch Flug- und Straßenlärm : eine Lärmstudie am Beispiel der Flughäfen Genf und Zürich*, Berlin, Duncker & Humblot.
- Renault E. (2004), « Reconnaissance, institutions, injustice », *Revue du MAUSS*, n° 23, p. 180-195.
- Schlosberg D. (2003), « The Justice of Environmental Justice : Reconciling Equity, Recognition, and Participation in a Political Movement », in Andrew Light et Avner deShalit (dir.), *Moral and Political Reasoning in Environmental Practice*, Harvard, MIT Press, p. 77-106.
- Schlosberg D. (2004), « Reconceiving environmental justice : Global movements and political theories », *Environmental Politics*, n° 13(3), p. 517-540.
- Soyez D., Barker M.L. (1998), « Transnationalisierung als Widerstand : indigene Reaktionen gegen fremdbestimmte Ressourcennutzung im Osten Kanadas », *Erdkunde*, n° 52(4), p. 286-300.
- Swyngedouw E. (1997), « Neither global nor local : "glocalization" and the politics of scale », in Kevin Cox (dir.), *Spaces of Globalization : Reasserting the Power of the Local*, New York, Guilford, p. 137-166.
- Swyngedouw E. (2004), « Scaled geographies : nature, place, and the politics of scale », in Eric Sheppard et Robert B. McMaster (dir.), *Scale and geographic inquiry. Nature, society, and method*, Oxford, Blackwell, p. 129-153.
- Swyngedouw E., Heynen N.C. (2003), « Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale », *Antipode*, 35(5), p. 898-918.
- Towers G. (2000), « Applying the Political Geography of Scale : Grassroots Strategies and Environmental Justice », *Professional Geographer*, n° 52(1), p. 23-36.
- Vallet M., Vincent, B., Olivier D. (2000), *La Gêne due au bruit des avions autour des aéroports, tome 1 : Analyse de la gêne*, Rapport LTE 9920, Paris.
- Williams R.W. (1999), « Environmental injustice in America and its politics of scale », *Political Geography* n° 18, p. 49-73.