

MISSION DE LA RECHERCHE

A. T. P. - Socio-économie des transports

LE CONFLIT A PROPOS  
DE L'AUTOROUTE B 33

Nancy - Epinal

COMME RÉVÉLATEUR DES ENJEUX D'UNE SOCIÉTÉ LOCALE AU  
TRAVERS DE SA CONFRONTATION A UNE DÉCISION ÉTATIQUE.

---

Jean-Marie CHARON

Juin 1980

Décision d'aide  
No 77 7 1685

ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT  
EN URBANISME (A.R.D.U. loi 1901)

Institut d'Urbanisme de l'Académie de Paris - UNIVERSITÉ de PARIS VIII  
Route de la Tourelle - 75012 PARIS

AVANT-PROPOS

Le présent travail, qui fait suite à un rapport publié en Mars 1979 sous le titre : "Les mouvements d'opposants aux décisions d'implantation d'aéroports et de la ligne nouvelle du TGV", correspond à la deuxième phase de la recherche financée par la DGRST dans le cadre de l'Action Thématique Programmée : Socio-Economie des Transports. Outre le travail réalisé par Jean-Marie CHARON au sein de l'ARDU, Jean BUZY a participé à l'enquête et à une partie du traitement des données (relatives aux décideurs).

Nous tenons à remercier d'abord tous les militants, responsables d'associations, fonctionnaires, élus, ... qui ont accepté de nous consacrer souvent une partie importante de leur temps et se sont montrés particulièrement disponibles à notre démarche de recherche ; ensuite à tous les chercheurs qui ont bien voulu discuter nos hypothèses, ainsi que nous prodiguer leurs conseils, et tout particulièrement : Maurice IMBERT, Alexandre NICOLON, Michel MARIE, Eddy CHERKI, Jacques CAROUX, Augustin ANTUNES, ...

SOMMAIRE

Introduction .....	2
I . Un contexte très circonscrit .....	8
II . Le projet de "Voie rapide" B33 .....	18.
III. Administrations et Chambres Consulaires : les décideurs ? .....	20
IV . Les notables et la presse locale .....	29
V . Les "mouvements" d'opposants .....	37
VI . D'autres acteurs locaux en retrait .....	74
Conclusion .....	81

## INTRODUCTION

Ce document pose, d'emblée, des problèmes quant à sa place particulière vis à vis du déroulement de la recherche menée sur "les réactions aux décisions d'implantation d'infrastructures de transport". D'une part il vient après un premier rapport qui rendait déjà à la fois compte d'une phase empirique de recherche sur des oppositions à des projets d'aéroports et de lignes nouvelles de chemin de fer et en même temps d'une première approche théorique des mouvements d'opposants. Cette dernière nous avait permis de pratiquer une typologie qui mettait en évidence l'existence de deux grands types de mouvements. Le premier qualifié de globalisant renvoyait à des problématiques, des formes de pratiques, des modes d'organisation qui s'étaient progressivement dégagés de la conjoncture des années 70-75 et qui tendaient à placer comme enjeu principal celui du rapport Etat-société civile. Le second qualifié de traditionnel renvoyait quant à lui à un mode de traitement des contradictions Etat-sociétés locales à partir du rôle du système notabiliaire, selon des modalités qui n'étaient pas propres à la conjoncture. Toutefois ce type traditionnel révélait des tendances à l'adaptation à la nouvelle configuration du rapport entre Etat et société civile dans lequel la compétence devait jouer un rôle de plus en plus important, là où la représentativité et les "réseaux d'amis" suffisaient jadis. L'analyse de ces deux types de mouvements révélait d'une part qu'ils entretenaient des rapports conflictuels partout où ils se trouvaient mis en présence et que chacun tentait de gagner l'hégémonie ; d'autre part ni l'un ni l'autre ne pouvait relever d'un processus d'émergence d'un mouvement social au sens où il serait porteur "des éléments permettant de poser la question de la transformation" des rapports sociaux et du pouvoir. La seconde partie de cette recherche consistait à essayer de dégager les éléments explicatifs permettant de comprendre la diffusion, voire la généralisation du phénomène dans la conjoncture actuelle. Nous étions alors amenés à mettre en évidence l'existence d'un corps de caractéristiques propres à la conjoncture actuelle qualifiée généralement par le terme de "crise". Plus précisément nous dégagions deux aspects intervenant très précisément dans ce type de phénomène : la crise du consensus autour du modèle Croissance - Progrès ; la crise de légitimité de l'Etat. Enfin ayant observé le rôle particulier de certaines couches sociales, (nouvelles couches moyennes et paysannerie moderniste), nous étions amenés à aborder sommairement la

question des transformations intervenues dans la structure de classe.

D'autre part ce document intervient avant la parution de travaux plus synthétiques ou plus larges : 1) une analyse de synthèse entreprise avec E. Cherki qui porte à la fois sur les mouvements que nous avons étudiés, mais également les éléments et résultats fournis par les recherches de A. Antunes, A. Nicolon, J. Caroux, ... Dans ce rapport on s'emploiera à développer et à interpréter quatre grandes caractérisations communes à l'ensemble des mouvements analysés : l'intervention dans un certain type d'enjeux, le rapport au territoire, la recherche de légitimation par le recours à la rationalité, le rapport militants-notables ... 2) une recherche en collaboration avec l'équipe du CIREC dirigée par A. Nicolon visant à analyser comparativement "des mouvements de défense de l'environnement et du cadre de vie à partir d'oppositions locales à des projets d'équipements et d'aménagements" (centrales nucléaires, équipements industriels, autoroutes, ...).

La question de la forme et des contenus à faire figurer dans le présent document posait donc des problèmes de redites des éléments empiriques comme des analyses, de même que des risques d'anticipations d'argumentations et d'interprétations qui coupées de l'ensemble du cadre de l'analyse théorique risquaient d'apparaître quelque peu arbitraires ou fragiles. Finalement c'est la conception même du travail que nous avons effectué dans cette phase de la recherche et certaines hypothèses retenues qui devaient nous conduire à opter pour la forme monographique dans laquelle seraient présentées au fur et à mesure de l'exposition les principales interprétations.

Au départ de la deuxième phase de recherche s'était posé le problème d'adapter notre démarche, devant la crainte que l'objectif retenu précédemment lors de la première phase, d'aborder de nombreux cas différents, ne nous ait conduit à des simplifications et des généralisations abusives. On y avait répondu alors en adoptant désormais une démarche beaucoup plus approfondie centrée sur une seule situation conflictuelle. La difficulté qui risquait alors d'apparaître concernait le risque d'une limitation de nos résultats. Aussi après avoir pris connaissance de plusieurs conflits : A 10, C 5, B 33, ... nous faisons le choix de retenir ce dernier, non pas en fonction de l'ampleur de la mobilisation, pas plus que du caractère "stratégique" de l'équipement et du conflit qu'il suscitait, mais uniquement à partir de la "richesse" que le processus conflictuel révélait notamment en matière de mouvements d'oppositions.

Le choix de se centrer sur une seule situation conflic-

tuelle ne se faisait pas seulement à partir de considérations méthodologiques. Il était adapté au type de point de vue théorique que nous comptions développer alors : l'approche typologique, comme les interprétations à partir des caractéristiques de la conjoncture que nous avons développées laissaient dans l'ombre une des questions principales qui se posent à propos des phénomènes sociaux dont nous rendons compte, c'est à dire que les conflits à propos des grands équipements de transports constituent un processus clé, de l'articulation entre les enjeux propres aux sociétés locales et ceux de la société globale. La question du rapport Etat - société civile telle que nous l'avions abordée précédemment était formulée de façon trop générale et pas forcément totalement pertinente pour rendre compte de ce processus social spécifique. L'hypothèse que nous retenons maintenant consiste à poser que les processus conflictuels analysés, ne sont pas simplement des modes de reproduction - régulation - réforme des sociétés locales, qu'ils ne sont pas non plus le simple mode d'expression localisé des enjeux globaux, mais qu'ils sont l'un des lieux de passage et de traductions nécessaires des enjeux locaux au niveau de la société globale et des enjeux globaux dans la société locale. Nous disons traduction, c'est à dire que dans le phénomène en question les conditions mêmes d'expression des enjeux vont nécessairement être adaptées et dans une certaine manière modifiées pour pouvoir passer du local au global et vice versa. Cette traduction et ce passage nous semblent être rendus obligatoires au moins dans la conjoncture actuelle par l'impossibilité de traiter les enjeux en question aussi bien au niveau local, qu'au niveau global, exclusivement.

D'autres considérations devaient intervenir dans le choix du conflit lié à l'autoroute B 33 : a) il n'était pas souhaitable après avoir travaillé sur un éventail de régions, sans doute trop large pour permettre d'investir suffisamment dans l'analyse les caractéristiques propres à chacun des contextes régionaux, de choisir un contexte nouveau totalement différent (ce qui était le cas pour l'A 10)? Nous souhaitions donc trouver un conflit dans une situation géographique, sociologique comparables, le C 5 et la B 33 remplissaient cette condition ; b) la Lorraine est alors apparue préférable à la Région Parisienne (C 5), par les conditions particulières qu'elle connaissait sur le plan économique. Ayant été à plusieurs reprises interrogé sur le rapport entre les exigences économiques et la possibilité de développement d'une démarche environnementaliste, la B 33 nous paraissait d'autant plus intéressante qu'elle figurait comme l'un des principaux équipements inclus dans le "Plan Vosges" . Au travers de la question du passage - traduction du local au global, nous avons été dès notre précédent travail préoccupés par le problème complexe du rapport entre mouvements de défense de l'environnement localisés et mouvement écologique national. La recherche menée par A. Touraine sur le mouvement anti-nucléaire (1)

-----  
 (1) A. Touraine, Z. Hegedus, F. Dubet, M. Wieviorka : "La prophétie anti-nucléaire". Le Seuil, 1980.

nous avait paru sur ce plan largement sous estimer ce problème. Or il se trouvait que parmi les associations d'opposants, deux d'entre elles avaient jugé utile de s'affilier à des organisations écologiques nationales ; d) Enfin, souhaitant appréhender et approfondir les questions relatives à l'identité régionale (rencontrées en Haute Provence et en Bretagne dans la précédente analyse), nous étions intéressés de pouvoir comparer un conflit se déroulant en Lorraine Francophone, avec celui que nous avons étudié à Louvigny-Saint-Jure en Lorraine Germanophone.

Vis à vis de nos approches précédentes, la démarche empirique retenue se caractérise par un approfondissement des techniques d'observation et d'analyse utilisées, en se fixant pour consigne de les référer en permanence, d'une part aux connaissances acquises dans les conflits précédents, et d'autre part aux données relatives aux processus globaux. Lorsque cela a été nécessaire ceci s'est traduit par une sorte de suivi du processus de passage - traduction d'un nouveau à l'autre comme lors de la Conférence Ecologique Européenne, pour l'analyse de S.O.S. Environnement, pour la pratique des élus au niveau local, régional et national ... etc. Au regard de la masse des informations pouvant être recueillies on a été amené à privilégier certaines procédures, certaines structures, certains acteurs (DDE, Chambre d'Agriculture, Est Républicain, Vivre à Benney ...), avec le parti d'en acquérir la connaissance la plus approfondie possible. C'est ainsi que dans l'analyse documentaire la production de l'Est Républicain et la totalité de l'écrit élaboré par l'association "Vivre à Benney" (tracts, lettres, "Dossiers", ...) ont été systématiquement traités. En ce qui concerne les entretiens, un certain nombre d'acteurs ont été interviewés à plusieurs moments de l'enquête. Quand à l'observation participante elle a connu deux versants d'une part la participation à des réunions répétées entre militants de Vivre à Benney, d'autre part une présence de plusieurs semaines, espacées dans le temps, au cours de laquelle de multiples conversations informelles ont été menées avec des "riverains".

Par rapport à nos objectifs et aux questions posées, nous sommes bien obligés de constater que certains d'entre eux n'ont pu donner lieu à des réponses (par exemple en ce qui concerne l'identité culturelle ou "nationalitaire"). Aussi le présent document doit être conçu comme un moment d'une analyse qui se poursuivra dans les travaux de synthèses, mais qui mériterait de nouveaux approfondissements. Dans l'état actuel des choses nous avons fait le choix de recourir à un plan organisé autour des principaux acteurs en présence, après avoir exposé le cadre général dans lequel ils doivent être situés. Ce qui signifie qu'après une présentation succincte du "contexte" dans laquelle on insistera surtout sur les points nécessaires à la

compréhension de l'analyse du processus conflictuel, et une description du projet en question, on aborde successivement : les décideurs et les chambres consulaires ; les élus, les notables et la presse locale ; les mouvements d'opposants ; les acteurs restés en marge du conflit ; pour déboucher sur une conclusion dans laquelle on regroupera les principales interprétations relatives à l'opposition et aux conditions de son développement.

## I - UN CONTEXTE TRES CIRCONSCRIT

### 1.1. Présentation :

Si le conflit à propos de la B 33, se déroule en Lorraine, il faut prendre garde de situer clairement celui-ci au sein de "pays" beaucoup plus circonscrits dont on va entreprendre ici de mettre en évidence les caractéristiques propres. A cet effet il est nécessaire d'effectuer une sorte de "va et vient" de la Région au "pays", afin de préciser clairement en quoi ces pays participent à la fois de certaines conditions générales propres à l'entité régionale et en même temps s'en distinguent sur de nombreux plans. Cette opération doit notamment permettre d'éviter que des modèles, voire des lieux communs concernant une région qui a défrayé longuement l'actualité économique, sociale, ... etc., viennent obscurcir, voire conduire à des contresens dans l'interprétation du conflit étudié ici, tant on se situe dans un contexte particulier.

Le premier élément à prendre en considération à cet égard, concerne l'hétérogénéité profonde d'une région qui est à la fois une construction administrative récente et à la fois le lieu d'une longue histoire de conflits, de luttes, de drames, dont certains viennent encore profondément imprégner les mentalités, les pratiques, ... etc. De ce point de vue il existe un profond clivage entre la Lorraine du Nord et la Lorraine du Sud, qui s'est souvent concrétisé et symbolisé dans la concurrence-opposition entre les "capitales" que constituaient Metz et Nancy. Comme on va le voir plus loin ce clivage historique se retrouve quasiment dans tous les plans sous forme de différences aussi bien de langue, de culture, d'économie, ... etc. Il est donc important de préciser, immédiatement que l'opposition à la B 33 se situe en Lorraine du Sud et que plus précisément il s'agit d'un secteur géographique situé immédiatement au Sud de Nancy et au Nord des Vosges celles-ci pouvant être matérialisées par la ville de Charmes.

Il existe par ailleurs un second type de clivage important en Lorraine, c'est celui qui concerne l'opposition "Vallées" - "Plateaux" et qui renvoie globalement à l'opposition entre des zones très industrialisées et urbanisées et des zones très vertes, parfois étonnamment vierges pour une région de grande tradition industrielle et qu'occupent quasi exclusivement des massifs forestiers et une agriculture basée sur l'élevage. Dans le cas du contexte concerné par la B 33 ce clivage

se retrouve puisque l'on va être obligé de distinguer l'existence de deux "pays" assez contrastés, l'un que nous appelons comme les acteurs eux-mêmes "le Plateau" et l'autre "la Vallée". La combinaison des deux clivages précédemment évoqués conduit à ce que les deux principaux pays étudiés sont d'une part un "plateau" très rural, avec une forte présence de massifs boisés qui s'identifie par son rattachement au Xaintois ou Saintois et d'autre part une vallée "industrialisée", mais cette industrialisation se trouve toutefois modeste en comparaison de ce que l'on trouve dans le Nord. L'industrialisation de la vallée est à la fois très ancienne (parfois vétuste), constituée en majorité de petites usines ou chantiers dans des secteurs traditionnels tels que l'extraction, le textile, la mécanique ...

Enfin ces "pays" se trouvent situés sur le lieu du "choc" entre l'urbanisation Nancéenne et le maintien des sociétés et d'activités traditionnelles industrielles et urbaines dans la vallée, rurales sur le plateau. Ce choc est même tellement violent dans la zone la plus proche de Nancy (de Ludres à Flavigny) pour que l'on pose l'existence d'une sorte de troisième pays qui tout en participant de la vallée s'en distingue toutefois de plus en plus nettement de par la mutation très rapide qu'il connaît sous la pression de l'afflux d'éléments urbains : lotissements, équipements, entreprises ... etc.

### 1.2. Déclin économique et restructuration :

Sur le plan économique, la situation est dominée par la crise générale de la sidérurgie Lorraine. Plus profondément il faut bien constater qu'il s'agit d'une crise de quasiment toutes les activités traditionnelles de cette région. En ce qui concerne le secteur étudié cela se traduit par les menaces de fermeture de l'aciérie à peine construite de Neuves Maisons l'effondrement du textile Vosgien, la stagnation et les menaces de fermetures d'entreprises telles que la toute nouvelle cimenterie de Xeulier, les brasseries de Mirecourt, etc... Aussi le discours de tous les responsables économiques, CCI, OREAM, Préfecture ... etc., est tout entier dominé par la question de la "Reconversion". En essayant de ne pas être trop caricatural, on peut dire que celle-ci suit une série d'axes, qui tout en se voulant rééquilibrant pour l'ensemble de la Région, risquent pourtant de conforter les clivages traditionnels au moins à moyen terme : 1) au Nord de Nancy il est question essentiellement de conforter la vocation essentiellement industrielle de ce secteur, que certains appellent le "triangle de fer", Le problème est ici de trouver les industries qui pourront prendre le relai de la sidérurgie. Des points ont été marqués (usines automobiles, mécaniques, ... etc.) mais le

processus est lent et peut être menacé par la crise de secteurs restés jusqu'ici solides tels que l'automobile ; 2) Nancy et ses environs devraient voir s'affirmer une vocation tertiaire, notamment avec le développement de secteurs liés à la recherche qui bénéficieraient du potentiel universitaire déjà existant ; 3) Des zones telles que les Vosges devraient bénéficier du développement d'activités nouvelles, légères adaptées, sur lesquelles l'OREAM consacre une partie très importante de ses moyens.

Dans un tel contexte les questions d'Aménagement et d'équipements occupent une place très importante. Dans le passé récent un effort très important a déjà été réalisé concernant par exemple : l'autoroute A 4, la centrale nucléaire de Cattenom, la canalisation de la Moselle, les dessertes cadencées Metrolor et Metrovosges ... etc. De nombreux projets montrent que cette orientation est largement confirmée : renforcement de Cattenom, aéroport régional de Louvigny Saint Jure, autoroutes Lorraine-Bourgogne et B 33 ... etc. L'importance de cette question est d'ailleurs soulignée par les conflits qui ont pu avoir lieu notamment à propos de la localisation des équipements les plus célèbres étant ceux relatifs à l'autoroute A 4 et à l'aéroport de Louvigny Saint Jure ... alors qu'à propos de l'autoroute Lorraine-Bourgogne et de la B 33 on voit actuellement de nouveau des notables et des responsables économiques s'opposer à propos des secteurs qui doivent être desservis et revitalisés en priorité. L'association qui en 1972 s'est créée pour obtenir une autoroute entre Nancy et Epinal via Langres et Dijon, ne prétendait-elle pas s'opposer à l'OREAM et à la DDE uniquement préoccupées de "renforcer le triangle de fer ?"

L'ensemble de ces considérations semble conduire à l'apparition de représentations et de conceptions contradictoires au sein de la population concernant l'aménagement et les équipements. Celle-ci consiste dans la cohabitation dans les mêmes discours et chez les mêmes individus d'une part d'une demande de politique d'aménagement et de réalisations d'équipements, l'autoroute ayant de ce point de vue une grande force symbolique et d'autre part d'un septicisme, beaucoup plus prononcé que ce que l'on a pu constater dans d'autres régions, vis à vis de l'efficacité des équipements. De ce point de vue, seuls les résultats en terme d'implantation industrielle peuvent avoir un sens pour une région qui a besoin d'industries et "qui est déjà bien équipée". Un militant de Benney résume bien ce point de vue lorsqu'il déclare "en 1960 on n'avait pas un kilomètre d'autoroute et l'emploi se tenait, aujourd'hui on a une autoroute et on en aura bientôt trois et le chômage n'a jamais été aussi fort ! ..."

L'agriculture quant à elle ne connaît pas de difficultés particulières. On peut remarquer que sa modernisation, qui a sans doute été moins rapide que dans les régions voisines (notamment la Champagne) s'est accentuée ces dernières années. Contrairement à des régions où l'on a vu la population agricole se maintenir sur ses exploitations en implantant des cultures "hors sols", on a affaire ici plutôt à une extension des exploitations parallèlement au départ et au non renouvellement de nombre de vieux agriculteurs. Le secteur du Plateau est très représentatif de cette situation où les exploitations à dominante d'élevage laitier atteignent aujourd'hui, la plupart du temps, au moins 80 ha.

### 1.3. Sur le plan social la paysannerie continue de jouer un rôle important :

Serge Bonnet dans "Sociologie politique et religieuse de la Lorraine" (1) distingue trois grands ensembles sociaux constituant la Lorraine : La "Lorraine du fer", la "Lorraine urbaine", la "Lorraine rurale".

La "Lorraine du fer" située, mis à part Neuve Maison entièrement au nord de Nancy, est dominée par l'hétérogénéité sociale profonde qu'a produit une politique d'immigration prolongée de la part du patronat Lorrain pour faire tourner des unités industrielles de plus en plus massives. Très tôt dès le XIXe siècle, ayant "épuisé" les ressources locales constituées par le surpeuplement des campagnes et villages Lorrains, on fit appel à une main d'oeuvre d'abord européenne (Italie, Pologne...) puis des pays méditerranéens ... (1) (2). Traditionnellement deux acteurs se sont disputés la dominance et la représentation de cet ensemble social : le patronat et le couple PCF-CGT. Le rôle social du patronat s'est exprimé spectaculairement pendant de longues décennies au travers de dynasties telles que celles des De Wendel, avec le cas de F. de Wendel qui fut 26 ans député ou sénateur. Le couple PCF-CGT représente quant à lui la place déterminante des ouvriers qualifiés issus d'autres régions ou pays, d'autant plus déterminante que les manoeuvres et ouvriers spécialisés sont toujours à l'écart. Dans le contexte de la B 33, la "Lorraine du fer" est quasiment absente, si ce n'est par la présence dans certains villages d'ouvriers de Neuve Maison. Celle-ci ne s'exprimera pas en tant que telle et c'est pourquoi on n'approfondira pas ici la présentation de cet ensemble social, dont les luttes récentes pour le maintien de l'emploi dans la sidérurgie ont pourtant eu une répercussion sur les deux autres

(1) Armand Collin, 1972?

(2) C. Gérard et J. Peltre. "Les villages Lorrains", 1979. Collection Lorraine.

ensembles.

La "Lorraine urbaine", c'est d'abord celle des deux grandes métropoles, Nancy et Metz, que les tentatives des aménageurs de les fondre en une "métropole régionale" commune n'ont ni rapprochées, ni homogénéisées. Car la "Lorraine urbaine" est d'abord structurée autour de ses concurrences et de ses conflits, dont les plus anciens et les plus voyants sont ceux qui opposent Metz et Nancy. Metz traditionnellement plus commerciale, groupant et concentrant les immenses capitaux des entreprises qui se sont implantées dans la Région dont elle est quasiment le centre, comme Nancy plus intellectuelle et universitaire sont deux grands ensembles dominés par le tertiaire, même si la composition de celui-ci n'est pas la même. Tout en étant séparées par la culture et souvent au cours de l'histoire par des frontières politiques les deux métropoles connurent l'une et l'autre une très forte présence militaire et surtout une influence qui s'est à peine atténuée avec le temps de l'église catholique, avec les structures, mouvements, associations que celle-ci a pu mettre en place et développer pour jouer un rôle social déterminant. Si la "Lorraine urbaine" a été le lieu par excellence de dégagement de grands notables, dont la durabilité a pu atteindre 30 à 40 ans, il faut bien constater qu'aujourd'hui tout en restant essentiel pour leur place dans la vie sociale, les notables connaissent une existence plus difficile. L'histoire récente est marquée par des changements brusques de grands notables, dont une proportion plus importante est issue d'autres régions. Que les notables soient plus éphémères ne signifie pas pour autant que leur rôle est devenu secondaire. Les luttes très vives qui ont eu lieu encore récemment pour la direction de la ville de Nancy ou pour les députations des circonscriptions de cette même ville mettent en relief l'importance de l'enjeu. Enjeu qui se situe autour du rôle social, c'est à dire de conception de "l'administration" de cet ensemble social, plus que du programme politique de parti, puisque les adversaires tels que M. Martin et Coulais sont situés dans la même "majorité" si ce n'est quasiment les mêmes partis politiques. Autant la "Lorraine du fer" peut être celle des "rouges", autant "la Lorraine urbaine" est "modérée" et calme sur le plan social. La présence renforcée d'un tertiaire moderne et intellectuel est sans doute le ferment d'autres pratiques sociales et politiques qui s'expriment d'ailleurs dans des structures dynamiques, mais on ne peut pas encore constater que cela mette en péril réellement la stabilité de cet ensemble social.

La "Lorraine rurale" est traditionnellement celle des communautés villageoises. Communautés d'autant plus homogènes et intégrées qu'elles sont issues d'un système agraire qui laissait une place importante à des "lots communaux" affectés par tirages au sort et qui reposait sur une organisation par les responsables de villages des rythmes culturels, par le biais des bans et la réglementation des cycles d'assolements. Serge Bonnet décrit ainsi le principe même de l'imbrication du social et de l'activité

agraire : "Routine, conservatisme, pense l'observateur du dehors qui perçoit mal qu'au village "tout se tenait". Il y avait en effet une prodigieuse cohérence, fruit d'un empirisme séculaire, entre la forêt et la clairière, entre les hêtres le fumier et la saison des céréales, entre les parcelles en lames de parquet et les maisons mitoyennes du village-rue, entre le nombre des maisons, la pyramide démographique et la surface du finage, entre le matériel stationné sur l'usoir, le volume de la grange et le nombre de stalles dans l'écurie, entre le puits, la vigne et le verger, entre la route et les chemins de défrèvement, entre le laboureur et ses manouvriers, entre le calendrier des fêtes agraires et liturgiques et les temps de travaux saisonniers. L'expérience justifie la coutume ou la remodèle insensiblement. La coutume tourne même quelquefois en règles juridiques écrites" (1) (2). Toutefois la modernisation de l'agriculture, combinée au "déclin" des villages, ont mis à mal cette communauté traditionnelle, développant un individualisme prononcé là où au contraire s'exprimait ce que certains ont appelé un "communisme agraire primitif". Que reste-t-il de ces communautés ? Il en reste des entités communautaires de villages encore très intégrées dans lesquelles les "familles" continuent à jouer un rôle important. Il en reste des personnalités de notables qui se sont succédées de père en fils, le notable étant généralement celui qui a le plus de terres. Il en reste un conservatisme politique et social important. Il en reste une résistance à l'intégration des étrangers... etc. La Lorraine rurale est dominée par une structure agraire plus égalitaire que dans d'autres régions puisqu'il y a surtout des paysans moyens, assez aisés, le notable étant juste un peu plus gros, avec un syndicalisme puissant et homogène qui gère plus efficacement qu'il ne mène de grandes luttes. Cet ensemble social est profondément marqué lui aussi par l'empreinte et le mode d'organisation de l'église catholique. La JAC et le MCR (mouvement catholique rural) ont joué et continuent de jouer même si c'est sous des formes différentes un rôle essentiel qui s'est traduit par la production de nombreux militants qui devinrent souvent des petits notables ruraux.

Le "plateau" constitue une "rémanence" significative de ce phénomène, qui s'exprime tout particulièrement dans l'intensité des conflits et tensions qui se manifestent vis à vis des étrangers, urbains, qui désormais débordent les limites traditionnelles de l'agglomération nancéenne. La "Vallée" quant à elle a connu une mutation plus importante. Celle-ci est toutefois surtout le fait d'un débordement plus précoce de l'ensemble urbain le long de cette voie de communication, et faiblement le fait d'une industrialisation par le textile qui a long-

(1) Idem, p. 30 et 31.

(2) "La communauté villageoise" in "Les villages Lorrains", de C. Gérard et J. Peltre.

temps superposé son activité sur celle du village rural, puisque le travail à domicile s'y est maintenu très tard. D'une manière générale il est possible de dire d'une part que sur le plan social le contexte spécifique du conflit sur la B 33 se situe sur un lieu d'entrechoquement des deux ensembles sociaux (urbain, rural) à un moment où le rapport entre ceux-ci se modifie rapidement, aussi bien dans un contenu que dans son mode de spatialisation, que d'autre part le cloisonnement va rendre impossible des alliances sociales, ou même simplement des soutiens de la part des partis, des syndicats, de la population nancéenne, ... vis à vis des opposants à l'auto-route.

#### 1.4. Politiquement "modérés" :

Sur le plan politique deux grandes forces sont en présence : d'une part un couple PCF-CGT très structuré reposant sur de nombreux militants très actifs, d'autre part un ensemble quasiment sans organisation constituant les "modérés" (1).

Le Parti Communiste et la CGT sont solidement implantés dans la "Lorraine du fer", et comme on vient de le voir, leur rôle est autant politique que social. A côté le courant social démocrate est loin d'avoir connu la fortune des départements du Nord. Actuellement PS et CFDT sont le siège de tensions dans lesquelles la question de l'apparition d'une "nouvelle gauche", plus insérée dans les luttes locales, sociales, écologiques, ... etc., est apparemment centrale. Quant au PSU, sa présence est réelle y compris dans la sidérurgie, mais son influence est limitée.

Du côté de la "majorité" ou de la "droite", comme le note Serge Bonnet, on n'a jamais connu en Lorraine de grandes organisations ou partis. Il n'y a jamais eu de grands phénomènes militants en rapport avec ces partis, comme si ceux-ci s'étaient maintenus exclusivement dans le social au travers des mouvements catholiques. Or justement l'église catholique a joué traditionnellement un rôle très important de soutien actif aux hommes politiques modérés. Aux hommes plutôt qu'aux partis. C'est en tout cas ce que révèle cette pratique qui s'est maintenue jusqu'aux années 50 du journal de l'évêché, "La croix de l'Est", qui publiait la liste des hommes pour qui l'on pouvait voter : des hommes ou des listes, jamais des partis. Phénomène qui correspond tout à fait avec un contexte politique "modéré" dans lequel les notables jouent le rôle central. Actuellement l'église et les mouvements catholiques se veulent "en dehors du jeu politique", "déconnectés", ... ce qui correspond sans doute à une réserve plus grande, l'exemple

-----  
(1) Cf. S. Bonnet, idem.

de conflits locaux montre en tout cas que les relations privilégiées notables mouvements catholiques continuent de jouer un rôle essentiel.

Décrivant le notable Lorrain, Serge Bonnet fait la remarque suivante : "Il croit à la discipline, au sens du devoir, à la continuité, aux réformes étalées dans le temps, à la compétence. Cette profession de foi est plus fondamentale que les programmes de parti dont il se réclame" (1). De fait les notables auxquels on a affaire à propos du conflit B 33, sont avant tout des "personnalités" se définissant dans la "majorité" même si cela ne permet pas toujours de les situer précisément dans un échiquier politique dans lequel ils se sont parfois déplacés.

#### 1.4. Au coeur de la Lorraine "francophone" :

Lorsqu'il essaie de définir les caractéristiques culturelles de la Lorraine, S. Bonnet privilégie la notion de "marche" de "frontière". C'est cette notion qui selon lui rend le mieux compte de l'ancrage profond dans un pays, dans des villages, dans une vie et une tradition villageoise, avec ses fêtes, sa religiosité... etc. Même si la Lorraine est également région de migration, de superposition de nombreuses ethnies et nationalités, on assiste à un phénomène d'intégration qu'exprimerait bien l'attachement des militants communistes à leur pays. La culture Lorraine serait la combinaison d'une synthèse entre une culture agraire et une culture propre à l'industrie lourde, dans laquelle le travail, le sérieux, ... occupent une place centrale. La force de cette culture serait également le fait qu'il s'agit d'une culture du traumatisme, de la souffrance ... Souffrance des ravages de longues guerres telles que la guerre de 30 ans (1), "calvaire" de la séparation ou de l'abandon" de 1871 à 1914 ... etc.

En même temps la culture Lorraine est divisée entre deux grandes entités culturelles et linguistiques "germonophone" et "francophone". La Lorraine germanophone, plus longtemps résistante à "l'occupant" est à la fois plus homogène, plus moderniste, plus dynamique. Le "complexe de l'abandonné" la rendrait plus réticente vis à vis de Paris et vis à vis de la culture nationale.

La B 33, elle, se situe en pleine Lorraine francophone, au coeur de la Lorraine, tout court, affirment les habitants du plateau. Celle-ci est plus rurale, plus hétérogène, plus

-----  
(1) Idem, p. 93-94.

éclatée autour de ses "clochers". En tout cas, il apparaît que la référence à l'entité Lorraine, à la culture Lorraine est ici moins forte, que ce que l'on avait pu observer à Louvigny Saint Jure qui se trouve en Lorraine germanophone. C'est comme s'il y avait moins de conscience du patrimoine culturel, ... Une inspectrice des sites relève ainsi que la bourgeoisie Nancéenne n'a pas hésité à défigurer la ville historique, là où les élites Metzsoises se sont employées à la préserver. Il n'y a que fort récemment qu'un mouvement de défense des villages a fait son apparition : Et encore, celui-ci ne semble pas avoir beaucoup de prise sur une pratique des ruraux consistant à laisser tomber en ruine le centre historique des plus beaux villages, en utilisant les maisons vacantes comme "remises".

L'antagonisme culturel épouse totalement l'antagonisme "constitutif" de cette région que des problèmes d'équipements (A 4), de localisation des capitales régionales (région administrative, région militaire) n'ont cessé de faire ressurgir. Symbole par excellence de l'incapacité de l'administration et de "Paris" à résoudre le problème, l'OREAM a dû être implantée à Pont-à-Mousson, "à mi chemin".

#### 1.5. Ecologie et défense de la nature ... l'exemple Alsacien?

Industrielle et "verte" ; "polluée", "sacrifiée" et "vierge", préservée ; peu marquée par l'influence des grands courants et partis politiques, à la charnière de régions et de pays qui se sont préoccupés très tôt de leur environnement et qui connaissent aujourd'hui d'importants mouvements de protection de la nature, la Lorraine, ne connaît-elle pas une situation "à l'Alsacienne" où les écologistes ont acquis un poids qui s'exprime y compris maintenant sur le plan électoral?

Au regard de certaines initiatives à Metz comme à Nancy, il semble bien que certains intellectuels, universitaires, ont pensé que les conditions étaient réunies. La création du Centre Européen d'Ecologie, de FLORE (1), la création d'un Parc Naturel Régional, ... etc., sont autant de concrétisation de cette tentative de donner à l'écologie et à la défense de la nature une place originale, dans un enjeu social, à part, en dehors de la politique, du syndicalisme, ... etc.

En fait la réalité est complexe. Au regard d'autres régions, la défense de la nature est tardive, : le GECNAL (2) en tant que section locale de la Société de Protection de la Nature, ne se crée qu'au lendemain de 1968. En revanche son déve-

-----  
(1) Fédération Lorraine de l'Environnement.

(2) Groupement d'Etude et de Conservation de la Nature en Lorraine.

loppement est important et débouche sur des initiatives ayant un succès aussi populaire que le Zoo de Haye, qui collecte, soigne, présente et relâche les animaux blessés, malades, intoxiqués. Sa compétence est reconnue au point que les militants (des marginaux post soixante huitards pourtant) du zoo sont sollicités par les gardes forestiers pour "traiter" des cas de renards atteints par la rage. Son rôle éducatif qui emprunte aux méthodes pédagogiques les plus modernes est reconnu par l'administration et nombre de collectivités locales. Parallèlement FLORE apparaît stagner alors que le centre Européen d'Ecologie frôle la crise. Du côté de l'Ecologie Politique les Amis de la Terre, le Mouvement Ecologique, S.O.S. Environnement, semblent butter et n'arrivent pas à "percer". Pire nombre de tensions et de conflits se sont manifestés entre mouvements, au sein des mouvements ... entre écologie concrète de terrain et intellectuels de l'écologie. Le Parc Naturel après avoir été considéré comme un succès commun est devenu une pomme de discorde.

Enfin il y a les "grands dossiers" : Cattenom, Pierre Percée, Carling, Louvigny Saint Jure, B 33 ..., etc., qui ont suscité la création de mouvements d'opposants dont les succès ont été très différents et très mitigés. Cattenom et Pierre Percée qui portaient sur l'enjeu nucléaire considéré comme essentiel, n'ont donné lieu qu'à des mobilisations "décevantes", très en retrait de ce qui a pu se passer dans d'autres régions. En revanche Carling et Louvigny Saint Jure, sont le siège de mobilisations originales où les syndicats ouvriers dans un cas, paysan dans l'autre jouent un rôle important. Au travers de ces conflits une question centrale et particulière à la Lorraine aura été sans cesse posée : s'agit-il de "sauvegarder" les espaces préservés ? S'agit-il de "reconquérir" les espaces et notamment les vallées industrialisées ? Peut-on laisser se développer comme cela s'est produit pour la B 33, la séparation entre une Lorraine verte écologique et une Lorraine du fer, sacrifiée, défigurée, ... etc. ? Ecologistes, défenseurs de la Nature et de l'Environnement buttent sur ces questions, d'autant que la crise industrielle, les impératifs de la reconversion ... ne leur laissent pas de repos. Les coordinations écologiques régionales ont tenté de répondre à cette interrogation, la création de l'ARASE par le GECNAL est une autre tentative de constituer un pôle de compétence face aux aménageurs. Toutefois pour l'instant l'ampleur des tâches et le déséquilibre des forces est manifeste, d'autant que la composition sociale reste limitée à une frange d'intellectuels de haut niveau d'une part, à des militants des couches moyennes et de la paysannerie modernistes de l'autre.

## II - LE PROJET DE "VOIE RAPIDE" B 33.

Sur le plan le plus strict, le conflit étudié concerne la décision de réaliser une "voie rapide" intitulée B 33, entre Nancy et Epinal. Dans la mesure où une déclaration d'Utilité Publique, prise en 1967, conduisait à mettre en place un tronçon autoroutier du Sud de Nancy à Flavigny, on peut même dire que les problèmes concernent uniquement le projet de voie autoroutière entre Flavigny et Epinal. Dans un premier temps il s'agira d'un équipement à deux fois une voie, mais avec des infrastructures et un aménagement des terrains, permettant dans une deuxième phase de passer à deux fois deux voies. Le trafic escompté (études de 1976) est de l'ordre de 6600 véhicules légers et de 1500 poids lourds par jour pour 1990.

La réalisation de cet équipement qui est entrée dans sa phase exécutive, sous la responsabilité de la Direction Départementale de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle, dans le courant de 1977, apparaît le fruit de la rencontre d'une part d'une "demande locale" des élus, et d'autre part d'une action de l'État vis à vis de l'effondrement de l'industrie Vosgienne. Dans un cas comme dans l'autre il s'agit de pallier à la dégradation et à l'engorgement de la Nationale 57. Le financement sera pris en charge à la fois par le Département, la Région et l'État.

Mais le projet peut aussi s'entendre dans un cadre beaucoup plus large. Il s'agirait alors du début de la réalisation d'un axe autoroutier européen reliant le Luxembourg au Nord de l'Italie (Milan) et, intervenant au passage aussi bien la Lorraine du Nord (Thionville, Metz), que la Lorraine du Sud (Nancy, Epinal, Vosges ...). En tout cas du côté de l'administration centrale, comme des élus, des projets de ce type existent bel et bien : 1) L'administration parisienne de l'Équipement dans le cadre de ses programmations à long terme, à la fin des années 60 avait fait faire différentes études relatives à un tel axe, et des choix précis avaient d'ailleurs déjà été arrêtés, quant au tracé entre Flavigny et Charmes ("par le plateau") 2) En 1972, une association de quelques cinquante élus, derrière les maires de Nancy (M. Martin) et de Ludres, s'était constituée pour défendre devant l'administration un projet d'autoroute reliant Nancy à Dijon en passant par Epinal et Langre. Là encore le projet de tracé marque une préférence nette pour faire passer l'équipement sur le "plateau" entre Flavigny et Charmes.

En fait, mis à part les opposants de "Vivre à Benney" et des représentants de la Délégation Régionale à l'Environnement, l'enjeu constituant le conflit concerne le seul choix du tracé entre Flavigny et Charmes. Deux projets avec plusieurs variantes chacuns ont été finalement avancés par la DDE et discutés par les élus et les associations.

a) Le "Tracé plateau" : c'est en fait celui qui a été défini à l'origine et qui finalement a été retenu après examen des différentes variantes. Il est légèrement plus court, il ne pose pas de gros problèmes techniques (1), et il est toujours situé assez loin des habitants. En revanche il pose de gros problèmes d'intégration et d'impact sur l'environnement agricole et naturel, de bonne qualité actuellement : Deux kilomètres de drainages traversés, affectant quelques 1.000 ha, coupure de six bois et massifs forestiers, aboutissant dans au moins trois cas à des "délaissés" de 4 à 6 ha, sans parler des allongements de parcours importants" pour les exploitants agricoles. Parmi les 12 communes rurales concernées on peut citer tout particulièrement : Benney, Le Mainville, Crantenoy, le Beuville ...

b) Le "Tracé Vallée" : il emprunte la vallée de la Moselle, en suivant, selon les variantes, de plus ou moins près les équipements existants (route N 57, canal, voie ferrée ...). Son avantage est de concerner des zones agricoles de qualité médiocre et plus ou moins condamnées à terme à être retirées de la culture, voire à être exploitées en gravières. Ses inconvénients découlent de l'encaissement de la vallée à certains passages : des problèmes techniques apparaissent à propos des crues, des infrastructures importantes sont nécessaires, des expropriations et des voisinages d'habitations sont inévitables, ... enfin l'alimentation en eau des certains villages pourrait être affectée.

Actuellement les travaux de terrassement et de construction des infrastructures se poursuivent entre Ludres et Flavigny. La DDE a présenté l'étude d'impact qu'elle a réalisée dans le courant du printemps. La procédure d'Utilité Publique reste à faire. La mise en service de l'équipement est prévue pour 1985.

-----  
 (1) Mais il entraîne la réalisation d'un ouvrage d'art très important sur la Moselle et le canal, à un endroit où la rivière est très large.

### III - ADMINISTRATION ET CHAMBRES CONSULAIRES : LES DECIDEURS ?

Ce qui marque d'abord les argumentations, les pratiques et finalement les situations dans le conflit pour les administrations et Chambres Consulaires c'est d'abord l'hétérogénéité extrême qui peut conduire jusqu'à des oppositions ouvertes comme celles qui se sont manifestées entre Préfecture et Environnement lors d'une des réunions publiques.

#### 3.1. Les "Décideurs"

##### 3.1.1. Le Préfet, maître d'oeuvre de la procédure décisionnelle :

Le projet B 33, en tant que tel est le fruit d'une "décision prise ailleurs". En même temps il intervient dans un contexte où les grands élus régionaux des associations de maires, ont fréquemment sollicité le Préfet à propos d'un projet de ce type. Le Préfet est par ailleurs face à la crise, mis en demeure de réagir. Des cadres tels que le Plan Vosges doivent être remplis de réalisations concrètes ... Or il apparaît que le Préfet de Meurthe et Moselle joue le développement du Sud de Nancy et le désenclavement, avec conviction au travers de la B 33, tout en resserrant ses relations avec les grands élus, ce qui ne saurait être négligeable.

Son rôle apparaît donc très actif dans le conflit, fait à la fois de pratiques "courantes", "classiques" et de procédures "exceptionnelles". Ce qui est courant ce sont les négociations avec la tutelle, avec les assemblées départementales et régionales. Ce qui est exceptionnel ce sont les procédures de concertations inédites qui vont être mises sur place, au lendemain il est vrai d'incidents survenus à Richardménil où les camions de sondages furent bloqués par les futurs riverains en colère.

La procédure adoptée révèle d'abord les caractéristiques suivantes : 1) elle s'appuie sur les partenaires habituels (les maires et conseillers généraux) ; 2) elle met en scène les principales administrations concernées (1) ; 3) elle sollicite

-----  
(1) DDE, DDA, Environnement.

pour la première fois sans doute la participation des associations ; 4) elle assume le conflit en son sein, y compris en laissant la presse s'en faire l'écho ou le rapporteur. Concrètement cela prendra la forme de trois opérations distinctes : a) plusieurs réunions de concertations générales ; b) la mise à l'étude d'un projet concurrent "par la vallée" ; c) un arbitrage par le Préfet à la suite de la dernière réunion de concertation générale.

Il faut remarquer que cette "innovation" dans la procédure intervient alors que la procédure d'impact se met en place. Qu'elle est continuée par une négociation "sur le terrain" à propos des détails de tracés et des aménagements. Qu'enfin elle a lieu à propos d'un équipement qui n'est pas présenté comme stratégique au niveau Régional ou national (1).

### 3.1.2. La mise en oeuvre par la DDE :

Il est remarquable que la DDE d'emblée refuse le qualificatif de "décideur" pour la B 33 et se présente comme une sorte d'exécutant "naturel". Marque-t-elle par là que la décision a été prise à Paris ? qu'on ne lui a demandé que des chiffrages, des analyses de terrains, ... ? que le secteur concerné par la B 33, ne fait pas partie de ses priorités comme le lui reprochent les élus du Sud de Nancy ?

En fait on peut d'abord constater que la DDE, n'a pas d'argumentation propre concernant la B 33 et qu'elle s'est faite tout au long du conflit, le principal porte parole de l'argumentation de la DATAR : a) Il y a nécessité à équilibrer le développement de la Lorraine et à renforcer le Sud de Nancy. b) Les Vosges connaissent une crise structurelle qu'elles ne dépasseront pas dans leur état d'enclavement actuel. Seule une voie nouvelle débouchant au Sud sur la Bourgogne (à terme) peut opérer ce désenclavement. c) Il existe une situation de nuisance pour les riverains de la N 57 qui ne peut être prolongée, la B 33 sera plus efficace que des détournements dont certains sont complexes. d) Cet axe connaît des pointes de trafic aiguës lors des grandes migrations estivales, ou même certains week-end vers les Vosges, la B 33 absorberait mieux cet afflux qui bénéficie à l'hôtellerie et au tourisme Vosgien, que la N 57 engorgée ...

Mais il existe manifestement des flottements au sein de la DDE en ce qui concerne l'argumentation et la perception du

-----  
(1) Toutefois les négociations finales sur le tracé réel, ne se font plus qu'avec les élus et les "expropriés".

conflit : premier signe, la terminologie employée pour la B 33 varie. On parle d'autoroute, de voie rapide, de 2 fois 1 voie, de 2 fois 2 voies plus tard, d'axe Nancy-Epinal, de grande dorsale européenne ... Et c'est bien d'ailleurs là que se situe le principal paradoxe. Cet équipement "décidé à Paris" présenté dans sa dimension européenne (Luxembourg-Italie) se voit réalisé sur un plan strictement local (avec des financements des Conseils Généraux et du Conseil Régional), à "deux pas" d'un axe européen (la Lorraine-Bourgogne). Alors le flottement se transforme en inquiétude : il y a peut être une autoroute de trop ? L'étude d'impact sur le plateau est mauvaise. La procédure utilisée est-elle totalement légale ? L'opposition ne va-t-elle pas se servir de ces contradictions ? Au sujet de cette opposition on n'est d'ailleurs pas d'accord sur sa qualification principale : le directeur adjoint chargé des grands équipements y voit surtout "des écologistes, "bien informés" sur les procédures et prêts à relancer des initiatives en se servant des points faibles ; alors que l'ingénieur responsable du projet ne voit là qu'une accumulation "d'intérêts particuliers, essentiellement agricoles" ... Que peuvent bien exprimer ces flottements et ces hésitations ? (1) des interprétations de différentes natures peuvent sans doute être avancées sans que l'on ait la prétention à partir de cette étude qui n'est pas centrée sur l'administration d'apporter une réponse complète : 1) la DDE semble affectée par le contexte général de limitation des grands équipements et notamment autoroutiers. Comment situer alors la B 33 dans ce nouveau programme ? 2) Peut-on réellement à partir de son mode de réalisation actuel avec le problème du doublement par la Lorraine-Bourgogne, considérer qu'il s'agit d'un équipement stratégique ? 3) vis à vis de la crise actuelle de la Lorraine la réalisation de cet équipement dans ce secteur a-t-il un caractère prioritaire ?

Toutefois, apparemment, dans la pratique la DDE n'apparaît pas souffrir de ce flottement. Apparemment, car il est difficile en même temps de penser que les deux plans puissent à ce point être dissociés. De fait sur le terrain c'est la DDE qui "va au charbon" et cela selon trois modes intimement imbriqués.

a) Elle s'appuie sur ses bonnes relations avec les élus, même ceux qui sont opposés aux tracés, pour faire passer l'information et obtenir les consentements et les négociations sur les problèmes de détails des tracés et d'aménagements nécessaires. De ce point de vue c'est le capital de confiance dont jouissent les ingénieurs de terrain, au départ de l'opération, qui est utilisé au maximum dans le gros travail qu'ils vont réali-

(1) Le même directeur adjoint de la DDE, envisage la possibilité que le projet "capote".

ser auprès des élus, des syndicalistes agricoles, et même des associations qu'ils connaissent moins. Sur ce plan les ingénieurs ont manifestement évité que des cassures ne se produisent entre notables et administration (1).

b) Elle utilise massivement ses bonnes relations avec la presse locale. Les journalistes sont invités sur le terrain, reçoivent plans, photos, croquis, ils se voient présenter projets et maquettes. Le résultat conduit à une sorte de "couverture" du projet de son point de départ à l'inauguration, au cours de laquelle nombre d'interviews des directeurs, comme des ingénieurs de la DDE, alterneront avec des présentations et des commentaires relatifs à l'avancement des travaux, des dossiers ... etc.

c) Elle s'engage à fond et apparemment enthousiasme dans les nouvelles procédures : les responsables participent activement aux réunions de concertation, les projets et contre-projets étudiés comparativement sont présentés localement par les ingénieurs ; les négociations locales sont menées avec minutie ; enfin l'étude d'impact est réalisée avec soin, son caractère encore expérimental étant valorisé à tous les échelons de la hiérarchie.

### 3.2. Une administration et une CCI, favorables mais peu actives

#### 3.2.1. La quasi-neutralité de la DDA :

La DDA est manifestement sceptique quant au rôle économique de la B 33, qu'elle n'envisage que dans le cadre strict du projet actuel : "elle buttera sur les Vosges". En fait elle n'interviendra pas sur la question du principe même de l'autoroute. De ce point de vue, tout en constatant une différence d'appréciation nette avec la DDE ou la Préfecture, on est bien loin de situations conflictuelles telles que celles que l'on avait pu connaître à propos d'équipements tels que le TGV, qui avaient dû être tranchées au plus haut niveau (celui des ministres).

En revanche la DDA va intervenir au sujet des deux projets de tracés. En tant que gestionnaire des eaux, elle va manifester très tôt, son hostilité au tracé vallée et elle fera

(1) Au contraire elle va se montrer très habile, en tirant au maximum profit, de l'apparition d'une association de défense de la vallée animée par les notables élus, pour faire aboutir le projet de tracé "plateau" qui a sa faveur.

les études nécessaires à la mise en évidence des difficultés qui se manifesteraient à ce propos si un projet, du type de celui proposé par la DDE, devait voir le jour. En ce qui concerne le projet "Plateau" ses interventions ont concerné d'une part le domaine boisé dont elle voulait éviter un trop grand tronçonnement et le domaine agricole aussi bien en ce qui concerne la destruction des exploitations que le rétablissement des drainages. Sur ces derniers points il faut bien constater que tout s'est passé comme si la DDA s'en remettait à la Chambre d'Agriculture pour les études et les interventions auprès de la DDE. La seule étude d'impact et d'évaluation des coûts agricoles a ainsi été réalisée par la Chambre d'Agriculture.

Sur le terrain, la DDA, se voit reprocher par l'opposition agricole, d'avoir agit "discrètement" et quasi individuellement, pour faire accepter le projet plateau. Ce qui lui est surtout reproché alors est d'avoir insisté soit sur des avantages peu crédibles (la baisse des coûts de transports pour les engrais ...) soit sur des "avantages" combattus par les organisations agricoles (la revalorisation du coût des terrains qualifiés ici de spéculation foncière, par le biais de lotissements). A ce propos il faut remarquer que la personnalité du directeur de la DDA, considéré comme un urbain, puisqu'il était en poste en Région Parisienne, entraîne une certaine défiance, voire malveillance dans l'interprétation des démarches même timides de la DDA.

En ce qui concerne l'opposition à l'équipement, la seule qu'ait reconnue la DDA et qu'elle ait accepté comme interlocuteur est celle des agriculteurs notables. La DDA n'a rien à voir avec les "écologistes".

### 3.2.2. Pour la CCI, la B 33 vaut mieux que rien :

On est loin à propos de la B 33 de l'attitude "combattive" de certaines CCI pour un aéroport (Notre Dame des Landes, Rouen Boos, Toussus le Noble, ...) ou certaines autoroutes. La CCI de Meurthe et Moselle entend en effet d'abord marquer que ses préoccupations sont plutôt ailleurs : remplir les zones industrielles existantes (dont celle de Ludres), réaliser la restructuration industrielle notamment à Nancy et au Nord de Nancy, obtenir la réalisation d'équipements de transports prioritaires tels que la Lorraine-Bourgogne, l'aménagement de la nationale 4, un aéroport régional ... etc.

Si les priorités sont ailleurs, c'est que les responsables de la CCI considèrent que la B 33, n'aura qu'un rôle économique limité. Le "désenclavement" des Vosges, n'entraînera pas le démarrage d'activités importantes dans le secteur, tout

au plus permettra-t-il d'améliorer la restructuration des secteurs actuellement en crise et assurera-t-il un meilleur accès des habitants des Vosges aux zones d'emploi de Nancy.

Alors dans un tel contexte d'incrédulité vis à vis de l'argumentation économique de la Préfecture et de la DDE, la CCI reste en réserve et n'intervient quasiment pas à propos de la B 33. Tout au plus son secrétaire général se contente d'affirmer que si la B 33 n'apportera pas grand chose, en tout cas elle ne peut pas faire de mal. D'ailleurs la N 57 est saturée et rien que pour cela il fallait faire quelque chose.

### 3.3. Une administration et une chambre d'Agriculture hostiles

#### 3.3.1. Pour les représentants de la Délégation à l'Environnement, la B 33 ne s'impose pas :

Au sujet de la Délégation à l'Environnement, une série de remarques préalables s'imposent tant elles marquent une spécificité de cette administration qui va prendre tout son sens au travers du conflit sur la B 33. La structure administrative n'est pas comparable avec celle de la DDE, la DDA, ... au moins sur trois points dont deux au moins sont complémentaires : 1) la Délégation Régionale n'est pas placée sous l'autorité du Préfet ce qui lui donne une autonomie relative ; 2) Il s'agit d'une structure très légère dont les moyens d'analyse, d'étude technique ne sont que très limités ; 3) Elle ne possède pas à proprement parler d'échelon territorial puisque les quelques inspecteurs des sites ont une vocation quasi-régionale.

A propos de la B 33, la Délégation n'a pas pris de position officielle en tant que telle, par la bouche du Délégué. En revanche elle a étudié le "dossier" et a pris part activement à l'ensemble des procédures de concertation mises en place. Les argumentations auxquelles on peut faire ici allusion sont donc celles dont la Presse locale a pu rendre compte à l'époque.

L'argumentation de l'Environnement se trouve totalement opposée à celle des "décideurs" de la B 33. Partant du constat des coûts écologiques extrêmement lourd de l'Equipement, notamment dans sa traversée du "plateau", l'Environnement entreprend alors une évaluation de l'utilité de la B 33. Or celle-ci n'apparaît pas évidente, surtout au regard des objectifs proclamés. Loin de permettre de développer les Vosges, on s'attend ici à ce que l'autoroute les vide : "Une autoroute draine le

trafic unilatéralement vers les métropoles". Quant aux problèmes de trafics et de nuisances concernant la N 57, l'Environnement considère que les solutions ne sont pas aussi rigides que la DDE veut bien le laisser entendre. La N 57 pourrait être détournée des villages, elle pourrait être élargie sur une partie de son tracé actuel, et si des goulots existent bien, ces aménagements la rendraient plus roulante et surtout plus sûre et moins nuisante. D'autre part la DDE veut concentrer tout le trafic le long de la Moselle sur la B 33, c'est au contraire l'inverse qui pourrait être fait, en aménageant des axes secondaires, parallèles, qui actuellement sont dangereux, mais faute d'aménagements et d'entretiens. Pour l'environnement il ne peut pas être question d'accepter l'argumentation en termes de coûts avancés par la DDE. Celle-ci se gardant bien en effet d'évaluer dans des unités comparables les coûts portés à l'Environnement qui peuvent pourtant avoir une autre importance sur le moyen et le long terme.

En ce qui concerne la pratique, il faut d'abord constater que l'Environnement n'a pas pu recourir à des études et des évaluations chiffrées qui lui soient propres. Il se trouve donc dépendant de deux documents réalisés par d'autres : l'étude d'impact agricole réalisée par la Chambre d'Agriculture, l'étude d'impact réalisée par l'Equipement, ce qui pose bien évidemment de gros problèmes pour ce dernier document, vue l'opposition des points de vue et des méthodes d'évaluations.

Par ailleurs l'Environnement se heurte à un isolement sur le terrain : non seulement il ne bénéficie pas comme la DDE ou la Préfecture de bonnes relations avec les élus, mais pire il suscite une certaine suspicion de la part des notables qui le considèrent comme plutôt lié aux "écologistes". Suspensions que ne peuvent que renforcer son seul ancrage possible sur le local qui s'est opéré dans une relation et une collaboration avec des associations telles que Vivre à Benney. Pendant un temps de bonnes relations se sont ébauchées avec les notables agricoles du Comité d'Information et de Défense, mais cela a tourné court notamment à propos des choix de tracés que ces derniers ont proposé en dernier ressort lorsqu'il leur est apparu que la B 33 se ferait. A ce moment-là les intérêts des agriculteurs se sont révélés contradictoires avec ceux de l'Environnement (passage en lisières de bois).

L'Environnement n'est pas dans une meilleure position en ce qui concerne l'information locale. Contrairement à la DDE ou la DDA qui sont rompues aux relations avec la presse locale, qui entretiennent des relations suivies avec les journalistes et responsables de rubriques, l'administration de l'Environnement est trop jeune. Lorsque le représentant de la délégation, aux réunions de concertation, prendra position publi-

quement contre la B 33, la presse locale en rendra bien compte, mais cela est sans rapport avec "la couverture" dont bénéficie la DDE ou la Préfecture sur le même sujet.

L'Environnement est isolé au sein de l'administration. Ses relations avec les autres administrations ne sont pas encore rodées. La grande différence de structures et surtout l'ambiguïté de vocation combinée à des intérêts divergeants au sujet de projets tels que la B 33 ne permettent pas que ce rôdage se fasse rapidement. Et puis, le personnel de l'Environnement n'appartient pas aux mêmes corps, aux mêmes écoles, ... n'est-ce pas ce que signifiait le Préfet au représentant de l'Environnement lorsqu'il lui demanda s'il avait fait Polytechnique pour discuter ainsi un projet d'autoroute ?

Dans ces conditions la pratique possible est limitée, elle s'est concentrée d'une part sur les réunions de concertations et d'autre part sur la procédure d'impact, c'est à dire la contestation éventuelle du projet, voire même au veto du ministre ...

Actuellement l'Environnement voit ses perspectives se profiler de manière contradictoire : a) il tente de développer un ancrage territorial à partir de relations suivies avec les associations et à ce niveau la question de la B 33 sera de nouveau évoquée puisque Vivre à Benney, Vivre à Richardménil, l'Association pour la Sauvegarde du site de Flavigny sont partie prenante ; b) il risque à terme d'être placé sous tutelle du Préfet de Région et de ce point de vue de perdre son autonomie relative.

### 3.3.2. La Chambre d'Agriculture refuse le tracé "Plateau"

La Chambre d'Agriculture n'est intervenue que tardivement à propos de la B 33. D'une manière générale elle ne prend pas position sur l'utilité des grands projets d'équipements : ce n'est pas de son ressort. En revanche elle a mis au point une méthodologie d'analyse de l'impact des équipements sur la structure agraire et sur les exploitations, qui lui permet de négocier des aménagements de tracés ou de conception de ces équipements. Pour que cette procédure soit opérationnelle, elle milite pour que les projets lui soient communiqués très tôt, dix, vingt si c'est possible ... L'intervention de la Chambre d'Agriculture en Meurthe-et-Moselle se situe dans une situation délicate pour l'agriculture, tant celle-ci subit une pression constante de la part des équipements et surtout de l'urbanisation.

A la suite de l'étude de l'impact agricole des projets de tracé "Vallée" et "Plateau", la Chambre d'Agriculture a pris position contre le projet Plateau dont l'impact lui paraît trop lourd pour un secteur agricole qu'elle juge de première qualité, qui a bénéficié d'investissements massifs et récents en matière de drainage et dont les perspectives à moyen et long terme sont très favorables. En revanche l'agriculture de la Vallée serait médiocre et sans perspective à moyen terme : "restera-t-il des exploitations dans la vallée dans dix ou vingt ans ?"

En réclamant la réalisation d'un tracé Vallée, la Chambre d'Agriculture estime qu'elle n'a pas à prendre en compte des aspirations de type, cadre de vie, pour un secteur à vocation industrielle, sacrifié de longue date. On peut remarquer d'ailleurs qu'elle ne se veut pas plus "écologique" dans sa prise de position en faveur de la défense du Plateau : elle est strictement spécialisée dans le domaine agricole. Cela ne l'a pas empêché d'entretenir des relations avec l'association Vivre à Benney, mais cela ne s'est traduit en rien par la reprise de considérations plus générales développées par les militants. Traditionnellement elle est plus proche du Comité d'Information et de Défense des Agriculteurs du Plateau, toutefois elle ne partage pas non plus l'ensemble de leurs considérations et se contente de leur fournir les éléments qui leur permettent d'agir dans les meilleures conditions. Mais la Chambre d'Agriculture se veut avant tout autonome dans une démarche et une approche vis à vis des équipements qui ne soit ni celle de l'administration, ni celle des syndicats ou groupements de défenses d'agriculteurs.

#### IV - LES NOTABLES ET LA PRESSE LOCALE

Le phénomène notabiliaire joue un rôle très important en Lorraine. Celui-ci repose sur des personnalités qui se situent pour la plupart dans la "majorité" et dans une tradition "chrétienne" qu'a représenté pendant toute une période le MRP. Les notables jouent un rôle d'autant plus important en zone urbaine comme en zone rurale, que les structures militantes, les mouvements, les partis, les syndicats ne représentent qu'une réalité modeste au regard de ce que l'on trouve d'une manière générale dans la formation sociale Française. Les partis et syndicats de gauche notamment ne voient qu'exceptionnellement leur influence dépasser les limites des secteurs industriels et plus particulièrement sidérurgiques. Par ailleurs s'il existe des "réseaux", des "groupes" de notables, il faut bien reconnaître que le phénomène dominant est la concurrence et les luttes d'influence souvent exaspérées entre les différents notables. L'aménagement du territoire a tout particulièrement au cours de ces dernières années constitué le terrain privilégié de ces conflits de notables pour mémoire on peut se souvenir de la question de l'autoroute A 4, de l'aéroport régional de Lorraine ... Il est évident qu'une telle situation ne peut que se retrouver à propos de la décision de réaliser la B 33 sous la forme d'une grande hétérogénéité dans les prises de positions le mode de réaction ... etc.

On peut s'étonner du fait que l'on envisage ici de traiter ensemble les notables et la presse locale. C'est sur la base de la liaison privilégiée que l'on retrouve dans la plupart des régions entre ces acteurs que l'on fait ce choix ici, d'autant que l'observation de la réalité Lorraine met en évidence des solidarités très fortes, voire même des phénomènes d'interdépendance. On peut même avancer d'ailleurs que par son rôle puissant auprès de la population, que l'on a pu relever dans notre approche de la population de la vallée, et du plateau, une telle presse et notamment ses responsables sont à part entière des notables, même s'ils constituent une forme particulière de ceux-ci.

##### 4.1. Les grands notables élus ont réclamé des autoroutes

Il existe une véritable histoire des grands notables et des autoroutes en Lorraine. Celle-ci est dominée par deux types

de considérations. D'abord les grands notables dès les années 60 et encore plus aujourd'hui avec la crise particulièrement aiguë que traverse la Lorraine sur le plan industriel et économique, ont été confrontés au problème du développement et de la restructuration de cette région. Ils ont tous accordé une place essentielle aux autoroutes dans la résolution de ces problèmes. Sachant qu'il s'agissait peut être encore plus en Lorraine qu'ailleurs, de liaison radiale avec Paris et de liaisons transversales avec les autres grandes régions industrielles du Marché Commun. Ensuite les grands notables s'affrontent entre eux sur la question des tracés d'autoroutes. D'une part en fonction du clivage historique entre Nord et Sud, c'est à dire Metz et Nancy. Mais d'autre part aussi en fonction des soubresauts de luttes d'influence à propos de Nancy qui ont conduit à deux projets parallèles : la Lorraine Bourgogne et la B 33 que ses "promoteurs-notables" souhaitent voir rejoindre également la Bourgogne.

"Promoteurs-notables", peut-on en effet avancer, lorsque l'on relève qu'après une longue période de pressions, négociations, démarches au niveau régional et national, le maire de Nancy, appuyé énergiquement par celui de Ludres créent une association pour la réalisation d'une autoroute Nancy-Epinal via Langres et Dijon et regroupent bientôt une cinquantaine de maires. "Promoteurs-notables" semblent reconnaître la conscience populaire lorsque l'on parle de "l'autoroute de Coulais" ou de l' "autoroute de Servan Schreiber". "Promoteurs-notables" d'autant plus dynamiques dans les années 75 que l'émotion nationale provoquée par la crise des Vosges, apparaît constituer une opportunité pour renverser la tendance d'Aménagement qui semble dominante dans l'administration régionale (l'OREAM surtout) et parisienne, et qui consiste à toujours privilégier le fameux "triangle de fer" (1) au-dessus de Nancy aux dépens de Nancy, du Sud de Nancy et des Vosges. Aussi l'inscription de la B 33 dans le plan Vosges ne peut que constituer un succès pour ces grands notables, succès en tout cas que revendique totalement le maire de Ludres.

Mais comment se situent, précisément ces grands notables vis à vis de l'enjeu plus limité entre le tracé Vallée et le tracé Plateau ? Il est clair que celui-ci ne les motive pas beaucoup, qu'ils le considèrent comme totalement secondaire et que ce sera à la suite de sollicitations des défenseurs de la vallée et du plateau qu'ils finiront par prendre position pour le projet "le plus court" et "le moins cher". Cela ne se fera pas sans flottements puisque le député de Toul notamment

-----  
 (1) Dans ce discours le "triangle de fer" marque les limites d'une région "sidérurgique" dont l'une des pointes est constituée par le Luxembourg. Il exprime à lui seul l'échec de la réalisation d'une homogénéité régionale "Lorraine", puisqu'il exprime purement et simplement le clivage historique Lorraine du Nord-Lorraine du Sud.

hésitera pendant tout un temps sur le fait de soutenir plutôt la virginité du Plateau.

#### 4.2. Le conflit des petits élus :

Ce conflit ouvert va prendre la forme de l'opposition entre un bloc homogène dans la vallée et un ensemble dispersé sur le plateau.

##### 4.2.1. Le front commun des élus de la vallée :

Dans la mesure où ce front commun va prendre la forme d'une opposition organisée, on a préféré ici développer ce qui concerne les élus de la vallée au chapitre V dans le paragraphe 5.1.2. : "Le comité de défense de la vallée", créé et animé par les élus", p. . Pour mémoire signalons que ce front repose sur une habitude de relations et de "travail en commun" de ces élus confrontés aux problèmes propres à cette vallée c'est à dire crues de la Moselle, alimentation en eau potable, encombrement de la N 57, surconcentration d'équipements dans certains secteurs encaissés, difficultés d'une industrie traditionnelle subissant fortement les effets de la crise ... etc.

##### 4.2.2. L'individualisme des élus du plateau :

Il faut d'abord remarquer que l'on a surtout affaire à de tous petits notables, appartenant le plus souvent aux couches rurales traditionnelles (le maire de Benney est le seul épicier du village). Ces notables n'ont pas de traditions d'actions communes et l'on peut même dire qu'il règne souvent une concurrence entre communes. Ils agissent généralement sous la pression du milieu agricole et tout particulièrement des notables professionnels.

D'une manière générale ils apparaissent manquer d'assurance vis à vis de l'administration. L'absence de services techniques, l'absence de formation des élus et surtout des maires (sur qui les décisions locales reposent finalement ...), le manque d'habitude d'être confrontés à de "gros dossiers" conduit à une sorte de dépendance des petits notables vis à vis de leurs relations avec les fonctionnaires territoriaux et tout particulièrement ceux des Finances et de l'Équipement. L'un des maires résume assez bien ainsi la situation : "Alors l'Équipement nous fournit les dossiers. Nous on les lit, j'essaye de voir ce que ça implique et l'on voit les problèmes que ça pose. Quand il y a un problème je le dis à l'ingénieur et c'est lui

qui fait l'étude ... Qu'est-ce que vous voulez, moi je ne vais pas discuter sur la résistance d'un sol, sur des sondages, ou si un pont va tenir ou pas... Il sait quand même, c'est son boulot à lui. On a confiance ... S'il ne le connaissait pas ça se saurait ... Par exemple pour la construction d'un gymnase .. on lui dit où on veut le faire ... lui il étudie ... et il nous dit ça fera 10 millions supplémentaires de fondations. Moi je ne discute pas, je n'y connais rien. Non c'est à moi de savoir si je veux le faire quand même ... c'est à moi de prendre mes responsabilités ... Ca c'est le travail de l'ingénieur de faire ses calculs et de voir comment faire, pas le nôtre. Nous, on ne peut pas commander 20 personnes. Non je ne saurais pas le faire". Les notables sont donc plutôt portés à "faire confiance" et il existe une sorte de solidarité avec ces hommes qui sur des dossiers intéressant la commune "les ont aidés". La première conséquence de cette situation semble d'abord résider dans une certaine sensibilité aux arguments qui leur sont fournis par le décideur. Et, dans le cas de la B 33, les petits notables acceptent le cadre général de l'argumentation. Elle conduit ensuite à une sorte de mollesse dans l'opposition d'une part puisque les arguments pour la B 33 leur apparaissent crédibles, d'autre part parce qu'ils sont convaincus "qu'il n'y a pas moyen de bloquer" la décision. La seconde conséquence conduit à ce qu'il n'y aura jamais pour ces élus de tentatives d'effectuer ou de faire effectuer des contre-études, comme on le voit fréquemment en zone urbaine. Pire même ils se montrent méfiants, voire totalement hostiles vis à vis de ceux qui s'imiscent sur ce terrain, tels ces "écologistes" de Vivre à Benney. Par ailleurs les petits notables sont impressionnés par une relation directe et une "négociation" avec le Sous Préfet ou même "le préfet en personne". L'un des élus ne parle-t-il pas de "convocations à la Préfecture" ?

Ainsi leur opposition au tracé Plateau va se faire sous la pression des notables agricoles, de certains de leurs administrés, au coup par coup, souvent modestement (une lettre, une courte déclaration dans les réunions de concertation, une présence aux délégations d'agriculteurs à la Préfecture ...) et sans aucune unité ou préparations communes avec leurs autres collègues. Il n'y aura pas notamment comme dans la vallée, de délibérations communes des conseils municipaux. Et celles qui seront prises par certains villages seront tardives par rapport à celles de la vallée.

Enfin outre les problèmes que peuvent leur poser les notables agricoles, ces notables, et notamment le maire de Benney, sont inquiets de voir apparaître dans leur village une opposition militante dynamique, qui ne va pas manquer de les mettre en cause. Celle-ci n'a-t-elle pas présenté une liste aux élections municipales ? N'organisent-ils pas au travers de l'association "Vivre à Benney" des activités qui normalement devraient être du ressort de la municipalité ? Aussi dans leur pratique

d'opposition au "tracé Plateau", ces élus vont avoir d'abord le souci de résister à la dynamique enclenchée par les militants, "ces contestataires" ou "ces écologistes" comme ils les appellent, et si possible de bloquer leur "jonction" avec la population rurale du village. L'un des moyens perçu comme le plus efficace semble d'ailleurs de les déconsidérer comme dans l'allusion suivante : "Vous savez ce sont ceux qui vont utiliser l'autoroute parce qu'ils travaillent à Nancy, qu'ils font leurs achats à Nancy, qu'ils mettent même leurs enfants à l'école à Nancy, qui contestent le plus ... alors il faut toujours qu'il y ait de la contestation !".

#### 4.3. L'action des notables agricoles passe par "l'Association d'Information et de Défense des Agriculteurs du Plateau".

De nouveau on a fait le choix de développer l'analyse de ces notables au chapitre V, au paragraphe 5.1.1. : "Les agriculteurs derrière leurs notables, au sein de l'Association d'Information et de Défense des Agriculteurs du Plateau", p. On notera simplement ici le rôle prépondérant d'un notable agricole de forte stature, vice président de la FDSEA, qui va pouvoir ainsi aisément s'assurer le soutien des grands notables agricoles. Toutefois il faut bien remarquer que si ce notable est un proche collaborateur du "super notable agricole" que constitue F. Guillaume, il n'a pas réussi à ce que ce dernier s'engage très fermement dans ce conflit. Apparemment pour celui-ci l'enjeu B 33 est secondaire vis à vis des dossiers qu'il a à résoudre sur le plan régional à la FDSEA comme au sein du Conseil Economique et Social ou même à la présidence du Parc Naturel Régional ...

#### 4.4. La presse régionale soutient le projet Plateau :

A propos de la B 33, on peut noter d'abord que la presse locale se montre très favorable à la B 33, ce qui se concrétise notamment dans le fait de confier ce dossier à un journaliste qui d'emblée affiche ses convictions dans le rôle d'aménagement, surtout pour la Lorraine, des équipements autoroutiers.

Plus précisément et avant d'entrer dans le détail de ce que fut la "position" d'un journal comme l'Est Républicain de 1976 à 1980, on peut noter d'abord que la B 33 occupe toujours une place importante qui s'exprime par une assez grande fréquence des articles la concernant, ceux-ci occupant la plupart du temps d'une demie à une page entière avec la présence généralement de gros titres, de tableaux et surtout de croquis et photos. Cette position des journaux nous pensons pouvoir l'apprécier au moins, outre l'aspect fréquence et place, à deux

grands indices : la teneur des gros titres, la tonalité générale des articles et notamment le contenu sans équivoques et homogène des commentaires personnels des auteurs. Le résultat quant à lui semble important, puisque la population riveraine consultée fait fréquemment référence aux articles ou aux titres de la presse locale pour justifier son impression que tout est désormais réglé et que l'autoroute passera de toute façon sur le plateau.

Le premier aspect de l'information qui doit être retenu, consiste dans le fait que dès le début, en 1976, la question de la B 33 est présentée comme définitive, comme si la simple décision par l'Etat se suffisait à elle-même. Ensuite le journal donne une grande place à tous les "événements" qui concernent les élus et les responsables de l'administration. Dans chacun de ces cas les réunions donnent lieu à des comptes rendus détaillés et de larges citations sont faites tour à tour des députés, des maires, du Préfet, du directeur de la DDE, voire sur le "terrain" de l'ingénieur TPE. A ce niveau il faut noter qu'outre une véritable "mise en scène" de la vie locale, puis plus tard du conflit, on assiste à la mise en évidence d'éléments clés de la stratégie des acteurs. Le Préfet est décrit comme un homme traditionnellement "discret et rapide" ; la "concertation" est toujours "poussée" ; les études de la DDE sont "poussées", "approfondies" et "sérieuses" ... "conformément aux souhaits de la population de "...

L'argumentation des élus, comme de l'administration à propos de la B 33 est fréquemment reprise dans son ensemble dans des articles répétés dont l'objet propre est souvent un événement secondaire qui vient d'avoir lieu. Cette argumentation est toujours présentée sur le ton du soutien au tracé initial (Plateau). Elle comporte nombre de considérations sur le développement de la Lorraine du Sud : "cet accord semble mettre fin à un conflit qui aurait certainement porté préjudice à la réalisation rapide de cette voie de désenclavement de la Lorraine Sud, réclamés depuis plus de 10 ans par l'ensemble des collectivités de Meurthe et Moselle et dans les Vosges, pour gagner Bâle, la Suisse, et les noeuds autoroutiers allemands italiens (7.5. 77). Les questions d'encombrement, de nuisances ... etc. occupent une place importante comme cet article du 1er juin 1978 qui annonce en titre "44.000 véhicules par jour sur la B 33" même si plus loin, en petit, sur le croquis joint, on peut constater qu'au Sud de Flavigny on ne compte plus que 6.975 véhicules par jour. D'une manière générale la tonalité technique est très prononcée, chiffres, tableaux, plans, détails des contraintes techniques truffent les "papiers" (1) et le 26 avril 1978 on a affaire ni plus ni moins qu'à une présentation rédigée du document comparatif entre les deux tracés, proposés

-----  
 (1) De fréquents articles décrivent les travaux, expliquent le sens d'une procédure technique particulière, c'est ainsi que par exemple le 10 février 1979 un article intitulé : "Autoroute B 33, premières études sur le terrain" décrit le travail spécifique des géomètres.

par la DDE à la réunion de concertation qui se tient à la Préfecture.

En revanche il faut bien reconnaître qu'il y a minimisation ou critique pure et simple de l'opposition au tracé initial. Le 8 avril 1977, un article intitulé "Conflit village-autoroute, Richarménil crée un comité de défense" insiste sur l'accord de principe des gens du village pour l'autoroute, ... et conclut tout simplement : "Mais tout le monde veut une autoroute ! " ... "à condition qu'elle passe sur le territoire voisin". Plus nettement encore, alors que l'opposition donne une large place au problème de la coupure du village, un article du 14 avril intitulé : "La B 33 coupe-t-elle vraiment Richarménil en deux ?" illustré d'une photo montage presque tendancieuse, tant elle minimise la question, se conclut par "car ce tracé, on en convient sur notre document, n'est pas vraiment "destructeur" et n'a rien à voir avec les authentiques erreurs commises sur quelques autoroutes Françaises." Quant à "Vivre à Benney" on peut dire qu'elle n'occupe qu'une place si minime en rapport de son rôle, que l'on peut se demander s'il n'y a pas là un phénomène "d'oubli".

A l'opposé la situation est quasiment inversée en ce qui concerne l'opposition de la vallée, qui elle bénéficie de nombreux articles dont les titres suffisent à résumer le soutien apporté aux élus du "comité de défense" : "la vallée de la Moselle en colère", ou "ces villages opposés à la B 33" (6.1.78); "Autoroute B 33, non au second tracé dit le comité de défense" (3.3.78), "Pour Tonnoy, l'autoroute B 33 c'est la mort du village" (16.12.77), "M. Coulais prend position contre le tracé vallée de l'autoroute B 33" (8.2.78) ...

#### 4.5. Les notables interpellés par les militants ?

L'apparition de diverses oppositions militantes à Richarménil, Flavigny, Benney, ... constitue un événement nouveau pour les notables, pour lequel il est intéressant de se demander en quoi il a pu influencer l'attitude des différents notables dans leur action à propos de la B 33. En ce qui concerne les grands notables, il faut bien constater qu'ils sont restés peu sensibles à ce phénomène. Ils ont parfois reçu ces associations qualifiées "d'écologistes", mais dans l'ensemble ils les ont traitées comme un de leurs mandants de plus opérant leurs arbitrages en fonction de ce qu'ils considéraient comme étant le plus souhaitable pour la région.

La presse locale comme on vient de le voir plus haut, enregistre le phénomène dans ses colonnes, elle lui accorde dans son ensemble une place secondaire au regard de l'attention portée aux notables. Elle participe également à la tendance con-

sistant à les présenter comme des écologistes quand il ne s'agit pas purement et simplement de représentants d'intérêts particuliers. Dans certains cas elle se montre réticente à leur égard et à ce propos il faut noter une différence avec le cas de l'aéroport de Louvigny Saint Jure où l'on avait vu les colonnes s'ouvrir à des communiqués, des prises de positions, des initiatives ... de l'opposition militante, mais à propos d'un équipement qui ne fait pas l'unanimité ni entre les grands, ni entre les petits notables.

Pour les petits élus et les notables agricoles les choses sont plus délicates. Dans leur ensemble ils acceptent mal l'apparition de ce phénomène qu'ils perçoivent comme l'apparition d'une concurrence, qui ne se préoccupe pas du tout des règles du jeu local. Pire ils voient dans les personnalités dynamiques et souvent "qualifiées" des militants, une volonté de les ignorer pour, sans doute, mieux les évincer à terme. La question est particulièrement aiguë à Benney et à Richardménénil où des listes ont été constituées lors des municipales et où l'action des militants a pris une dimension qui dépasse largement le problème de la B 33, pour aborder des aspects de la vie locale qui selon eux leur reviennent de droit.

## V - LES "MOUVEMENTS" D'OPPOSANTS :

Si l'administration et les chambres consulaires ont révélé une grande hétérogénéité à propos du projet B 33, si les élus ont confirmé sur cette question une multitude de clivages, de tensions, de concurrences ..., il faut bien constater que c'est à un véritable émiettement de l'opposition sous la forme "mouvement", auquel on assiste. Si les militants veulent y voir d'abord le résultat d'une tactique de "division" menée par la préfecture, ou l'influence occulte de quelques grands élus (notamment le député-maire de Nancy), il faut bien remarquer que les conditions sociales du contexte local, permettent beaucoup mieux de comprendre pourquoi les tentatives d'un secteur de l'administration, d'un groupe d'élus, d'un mouvement d'opposants ... se sont traduites par des succès ou des échecs. La même remarque peut s'appliquer aux questions relatives aux caractéristiques de l'autoroute (équipement en bande) qui peuvent bien évidemment rendre compte d'un renforcement des difficultés, mais aucunement permettre d'expliquer un phénomène qui apparaît beaucoup plus profond, et spécifique aux sociétés locales concernées.

Plusieurs types de différences, voire d'oppositions se superposent au niveau des "mouvements" : il y a d'une part ceux qui relèvent de formes de mobilisations nouvelles portées essentiellement par des urbains (ou "néo-ruraux") et ceux qui renvoient à des formes classiques dans lesquelles les notables ruraux ou des petites agglomérations urbaines jouent un rôle principal. Il y a d'autre part ceux qui globalisent les enjeux et ceux qui s'en tiennent à un pragmatisme traditionnel, tout au plus adapté à certaines conditions nouvelles. Il y a enfin la manière dont cela se traduit entre ceux qui refusent un tracé et ceux qui refusent le principe même de l'autoroute.

### 5.1. Le refus d'un tracé :

On retrouve dans ce groupe au moins trois types d'associations situées différemment vis à vis des caractérisations précédemment évoquées : d'abord un comité de défense d'expropriés, traduction directe du mode d'organisation du milieu agricole autour de ses notables professionnels ; ensuite une association traditionnelle structurée autour d'un "réseau d'élus", préexistant à la question de l'autoroute ; enfin des associations de défense du cadre de vie.

5.1.1. Les agriculteurs derrière leurs notables, au sein de l' "Association d'Information et de Défense des Agriculteurs du Plateau" :

5.1.1.1. Une population agricole prospère qui a confiance dans ses notables :

La fertilité du plateau (1) et les conditions naturelles qui favorisent l'élevage laitier permettent de saisir l'originalité de l'agriculture dans ce secteur : prospérité et faible modernisation. Le renouvellement des exploitations étant partiel, les agriculteurs ont eu tendance à acquérir de nouvelles terres, la moyenne se situant autour de 80 ha. Cette extension en elle-même assurait un accroissement du revenu et permettait de surseoir à la modernisation qui s'opérait partout ailleurs depuis les années 50. La situation tend sans doute à se modifier et des investissements nouveaux ont lieu en matériel, en bâtiments, en techniques (drainage à Benney), ... etc., toutefois les conseillers agricoles du secteur s'accordent pour constater un phénomène général de "sous-exploitation" et de mauvais rapport entre surface cultivée et main d'oeuvre : celle-ci devrait être de 50 ha par personne active, alors que fréquemment on assiste à 60 ou 70 voire 80 ha pour une seule personne. Il s'en suivrait alors un taux particulièrement élevé de prairies naturelles (60 % à 70 %) alors que nombre de terres seraient "mal entretenues". Par ailleurs l'aisance relative procurée par la bonne productivité naturelle a conduit les agriculteurs à placer leur argent à la fois dans les bois et dans les secteurs industriels ou commerciaux, sous forme de porte-feuilles d'actions ... Ceci conduit à ce que la modernisation ne se traduise pas pour autant par de forts niveaux d'endettement, alors que l'on ne rencontre aucun contrat d'intégration. La modernisation s'opérerait par réinvestissement dans l'agriculture, certains voyant même dans la revente de l'excédent de terres une possibilité de rendre plus performante chaque exploitation. Sans que l'on puisse établir une relation directe de cause à effet, il semble bien que cette faible modernisation ait conduit à un niveau relativement faible de scolarisation spécialisée des jeunes agriculteurs, et à la quasi absence de développement de structures professionnelles modernes.

Traditionnellement cette population agricole fait confiance à ses notables professionnels, surtout que l'on se trouve dans un contexte où la plupart des questions sont traitées par le biais de la négociation et rarement de l'affrontement. Elle pense d'autant plus pouvoir le faire que parmi ceux-ci, se trouve le responsable cantonal de la FDSEA, qui est en même temps Vice-Président départemental de ce syndicat et proche collaborateur de F. Guillaume devenu depuis peu président de la

-----

(1) Un conseiller agricole parle d'une agriculture de type "polder".

FDSEA ainsi que du Conseil Economique et Social de Lorraine. Pour autant, notable professionnel ne signifie pas dans ce contexte une spécialisation dans les seules responsabilités agricoles, au contraire, puisque ce même notable, gros agriculteur à Benney, joue un rôle important dans les mouvements catholiques, qui après le déclin de la JAC, tentent de se re-développer dans toute cette région sous une forme socio-culturelle. Enfin le rôle d'un notable agricole tel que celui de Benney se complète d'une action sur les élus, qui quant à eux et notamment les maires sont de tous petits notables, peu aptes à faire face à des situations exceptionnelles telles qu'une décision d'autoroute.

Aussi lorsqu'en 1977, des rumeurs parcourent le plateau à propos de la réalisation d'une autoroute, c'est tout à fait logiquement vers leur notable professionnel, que les agriculteurs se tournent pour obtenir à la fois informations et marche à suivre, si leurs craintes se révélaient fondées. C'est tout aussi "naturellement" que le notable entreprendra les démarches auprès de ses interlocuteurs habituels : DDE et DDA. Et c'est également très normalement que les décideurs vont organiser alors une réunion, à la préfecture, pour présenter le projet. Après une période de réflexion, et de contacts, de quelques semaines, le notable va constituer "l'Association d'Information et de Défense des Agriculteurs du Plateau", qui sera dorénavant l'instance à partir de laquelle il va mener l'action aussi bien vis à vis des décideurs, que des autres notables, ou que des autres oppositions.

#### 5.1.1.2. Défendre leur territoire et leur activité, en confirmant la vocation industrielle de la vallée."

On voit s'exprimer dans la population agricole du plateau un type d'identité qui se définit d'abord à partir de la "ruralité". Au-delà d'une démarche corporatiste de défense d'intérêts agricoles spécifiques, au-delà également de la base matérielle que constitue un niveau de fertilité élevé et des exploitations prospères, l'affirmation de la "vocation agricoles", exprime à sa manière cette identité. La population se reconnaît avant tout dans cette vocation agricole et la notion de "virginité" qu'elle lui adjoint donne à cette identité des contenus tels que : Le plateau est le lieu de ce qui n'a jamais été touché, ni bougé, et s'oppose de ce fait à ce qui a été profondément bouleversé (Lorraine industrielle, ceux qui ont quitté les villages, ceux qui doivent travailler à Neuve-Maison, ceux qui arrivent de la ville ...). Le plateau constitue une entité géographique, sociale, culturelle, historique, ... homogène qui se perçoit à la fois à partir de l'activité concrète (l'agriculture), à partir de lieux précis (les villages les maisons, les fermes, les champs, les bois, les sentiers ...) à partir d'une histoire (celle des familles, ceux qui ne vivent

pas ici depuis plusieurs générations restent des étrangers).

Quelles que soient les modalités concrètes que revêtent les argumentations de cette opposition, il apparaît qu'elle organise sa défense, d'abord autour de son mode d'identification et de son rapport au territoire, le plateau, qui lui est propre. Ne pouvant pas exprimer ceux-ci explicitement, elle emprunte au discours syndical agricole les éléments qui lui sont nécessaires (allongements de parcours, coupure des finages, délaissés de bois, raccordement des drainages, perturbations du marché foncier ...). De la même manière lorsque la délégation à l'environnement exprime son hostilité au projet, le thème environnement, va venir s'adjoindre à cette "vocation agricole", mais selon des modalités qui imposent que l'environnement recouvre purement et simplement la vocation agricole, comme celle-ci recouvrirait cette identité rurale du plateau. Si bien qu'il peut ne pas apparaître contradictoire de se référer à la défense de l'environnement, alors que le moment venu, on réclamera un tracé dans les bois, ou en bordure de forêt, sans se préoccuper du fait qu'il peut s'agir d'une solution beaucoup plus coûteuse du point de vue de l'impact écologique.

En même temps cette identité et ce territoire se définissent vis à vis d'un "ailleurs", d'un "autre chose". Celui-ci c'est la "Vallée". Elle est perçue comme un lieu de passage, de mobilité, de brassage, de populations aux caractéristiques différentes... Surtout la vallée est "détruite", "destructurée", "massacrée", par l'industrialisation. Dans ce système de représentation, l'autoroute comme la N 57, cela fait partie de cet ailleurs et il apparaît naturel, légitime de réclamer qu'il reste dans cet ailleurs. De ce point de vue il s'agit plus que de dire "pas chez moi, chez l'autre" : En "confirmant la vocation industrielle de la vallée" et le besoin dont aurait l'industrie de la vallée d'avoir cette autoroute, la population traditionnelle du plateau pense simplement qu'elle "rend" à la vallée "ce qui lui appartient en fait", reproduisant sur le plan de l'aménagement ce qui lui semble exister de tout temps sur le plan social, économique, géographique, identitaire, c'est à dire la séparation et l'autonomie totale de ces deux "pays".

Peut-on dire alors que la base de la démarche de l'opposition du plateau est dépourvue de préoccupations corporatistes? Sûrement pas. La mise en évidence de la démarche identitaire spécifique au plateau, révèle au contraire qu'il y a imbrication totale pour cette population entre sa reconnaissance identitaire et ses intérêts corporatistes, le système de représentation propre à cette population permet avant tout de comprendre comment en dépit du risque tactique d'utilisation par le décideur des divisions entre "populations concernées", les notables du plateau vont pouvoir sans aucune hésitation et culpabilisation aucune, précautionner que ce soient ceux qui sont déjà les plus mal lotis qui paient le tribut d'un aménagement qui pourtant

ne leur bénéficiera sans doute pas plus que les paysans du plateau.

5.1.1.3. Dans l'Association d'Information et de Défense s'exprime à la fois la reproduction de la société locale et l'inquiétude face au changement.

L'association révèle d'abord la reproduction du mode d'organisation traditionnel de la population rurale. D'une certaine manière, elle constitue une copie conforme de la structure locale de la FDSEA. C'est à dire qu'elle a connu une adhésion massive 80 à 90 personnes entre Flavigny et Charmes. Son mode de recrutement met en évidence le regroupement pêle-mêle que l'on retrouve dans nombre de comités de défense ruraux traditionnels (ex. Le syndicat des expropriés de Vaumeilh) aussi bien des exploitants que des propriétaires, ou que certains "riverains ruraux". Elle entretient un rapport quasi organique avec la FDSEA et la Chambre d'Agriculture.

Le mode de fonctionnement et les formes d'action sont elles aussi tout à fait traditionnelles : Les informations, les études techniques nécessaires, les contre-propositions sont fournies par le syndicat et la Chambre d'Agriculture (surtout ici, l'étude d'impact agricole de la Chambre d'Agriculture). Les réunions sont très épisodiques, elles consistent essentiellement dans une information aux adhérents de la part du responsable. D'une manière générale la participation à la vie associative est quasiment nulle. Eventuellement, tout le monde sera là pour exprimer un "coup de colère", une "mise en garde" dans le cas où les notables rencontreraient des difficultés. Ces notables, dans le cas présent essentiellement celui de Benney, ont un blanc serein. Ils donnent une priorité à la démarche institutionnelle et au "travail" avec leurs interlocuteurs habituels, les fonctionnaires territoriaux de la DDA et de la DDE. Ils entretiennent par ailleurs un jeu complexe avec les notables élus, conduisant à se servir d'eux à certains moments critiques de la négociation ou de l'action. Enfin ils ressentent une réticence, voire une incapacité à trouver des alliés en dehors de leurs partenaires habituels. Ceci est particulièrement net vis à vis des partis politiques, des syndicats ouvriers, des mouvements écologiques ou environnementalistes.

Toutefois en y regardant de plus près on peut déceler dans l'association une certaine inquiétude vis à vis d'un changement auquel les notables, tout particulièrement, seraient sensibles au travers du conflit sur la B 33. Il y a d'abord une crainte, un doute exprimé vis à vis d'une inefficacité du système notabiliaire traditionnel à faire face à ce type d'enjeu. Le principal notable l'exprime dans la peur de se faire prendre de vitesse, d'arriver toujours un peu trop tard vis à vis de

l'administration et des grands notables urbains. Il y a ensuite une certaine prise de conscience de l'inconvénient que peut avoir la dépendance vis à vis de certains partenaires ou interlocuteurs. Le notable s'inquiète notamment de son manque d'autonomie vis à vis des services techniques de ceux-ci. Le problème apparaît d'autant plus brûlant qu'il découvre à propos de la B 33 que la Chambre d'Agriculture, la DDA et même la FDSEA peuvent donner la priorité à d'autres impératifs plus larges, contradictoires avec les intérêts du "Plateau". Il y a ensuite des déboires possibles dans la recherche d'autres alliés, la Délégation à l'Environnement qui avait soutenu le Plateau, ne se retourne-t-elle pas contre les agriculteurs lorsqu'il s'agit d'arbitrer entre les exploitations et le domaine forestier ? Aussi en s'affirmant association d'information et non pas simplement de défense, entreprend-on, dans l'esprit de son responsable, d'engager une certaine adaptation aux conditions normales qui consisterait d'abord dans une recherche d'autonomie plus grande et donc finalement d'adaptation aux rythmes, aux méthodes à la fois des décideurs, des grands notables, mais aussi de nouveaux acteurs tels que les groupes de néo-ruraux qualifiés ici d'écologistes.

#### 5.1.1.4. Les notables agricoles face aux militants néo-ruraux (urbains) :

Pour les notables agricoles comme pour la population rurale qui les soutient cette crainte de changement s'exprime physiquement dans la communauté villageoise sous la forme des arrivants récents de la ville. Les "néo-ruraux", comme la B 33, viennent de Nancy, comme elle ils participent à un monde économique, industriel qui en s'installant sur le plateau tend à le structurer matériellement, socialement, culturellement ... D'ailleurs d'une certaine manière, ce sont eux qui rendent cette autoroute nécessaire. "Comment peuvent ils être contre l'autoroute puisqu'ils le prendront tous les jours pour aller travailler ?" demandent dans les mêmes termes le notable agricole, le maire et plusieurs habitants de Benney.

Notables et néo-ruraux s'opposent sur les revendications sur les formes d'actions, sur la manière de négocier ... etc. Mais au-delà de ces divergences, l'intérêt tactique face aux décideurs ne commanderait-il pas une unité minimum avec ces militants regroupés dans "Vivre à Benney". En fait c'est bien à l'inverse auquel on assiste puisque le conflit sur la B 33, va se révéler être une sorte de catalyseur du danger représenté par ces personnifications du changement redouté. Non seulement il n'y aura pas rapprochement entre notables et militants mais on va même voir naître un conflit ouvert entre ceux-ci dans lequel les notables vont tout faire pour nier, rejeter, disqualifier totalement auprès de la population traditionnelle, des

décideurs, des grands notables, ces nouveaux venus, ces intrus ces étrangers.

#### 5.1.1.5. L'absence de militantisme chez les jeunes :

Le canton de Benney est un des seuls de Meurthe et Moselle où le CDJA est absent. L'action passée de la JAC, semble n'avoir débouché sur aucune dynamique propre de la jeunesse au sein de la communauté villageoise. Les responsables du CDJA invoquent pour l'expliquer la faible scolarisation professionnelle, le renouvellement au sein des exploitations qui a obligé les jeunes à travailler très tôt avec leurs parents, la prospérité relative du secteur qui pourrait avoir enlevé une certaine stimulation pour une action syndicale peut-être plus radicale, en tout cas plus militante. En revanche, la comparaison avec le conflit contre l'aéroport de Louvigny Saint Jure (entre Metz et Nancy) avait mis fortement en valeur le rôle particulier que jouait le syndicalisme agricole des jeunes dans une jonction possible entre la population rurale et les "néo-ruraux". Cette jonction avait été d'autant plus facile dans le cas de la lutte contre l'aéroport, que militants agricoles et néo-ruraux avaient déjà engagé des actions communes antérieurement sur le plan de la vie locale. Au-delà de la question stricte de cet équipement ils s'étaient également retrouvés dans une action écologique qui avait pris la forme de la présentation d'une candidature Ecologie 78 avec un agriculteur et un enseignant comme suppléant, et d'une présence au sein de la coordination écologique départementale. Une telle constatation ne tient certes pas lieu de démonstration pour ce qui se passe à Benney, mais il paraît nécessaire au moins de retenir l'hypothèse.

#### 5.1.1.6. En négociant le tracé définitif les notables agricoles espèrent reverrouiller la société locale :

Pour les notables de l'association le bilan est contradictoire. Dans leur tentative de bloquer l'initiative militante de néo-ruraux et d'imposer le mode de traitement de la société traditionnelle, ils ont marqué des points décisifs. Il est clair notamment que la population des villages, au-delà même des agriculteurs leur a fait confiance et s'est reconnue dans leur mode de défense. En revanche le fait qu'ils n'aient pas été capables de faire reculer l'administration ne peut que constituer une atteinte à leur crédibilité. C'est sans doute pour cela qu'ils tentent maintenant d'obtenir des concessions substantielles sur le tracé, les indemnités, les remboursements, le rétablissement des drainages et des cheminements, afin de pouvoir par leur fermeté, se prévaloir au moins d'une défense efficace des exploitations touchées. Mais de là à faire oublier que la B 33 passera sur le plateau il y a quand même une marge.

Un autre point de satisfaction et d'assurance pour les notables agricoles que leur situation ne s'est pas détériorée dans cette action réside dans la reconstitution d'une certaine unité des exploitants de la vallée et du plateau, pour obtenir les meilleures conditions possibles. Cette unité permet, au moins à court terme, d'espérer que la démarche des néo-ruraux ne pourra plus faire irruption dans les failles qui se sont révélées à propos de la B 33.

Toutefois de grosses interrogations pèsent sur l'avenir des sociétés locales du plateau. Les notables agricoles et la population rurale savent désormais que la B 33 et notamment l'échangeur qui débouchera sur le plateau ne pourront qu'accélérer l'irruption du changement au sein même de leurs villages. Les néo-ruraux qui aujourd'hui ont été bloqués dans leurs projets locaux, vont se voir conforter par les nouveaux afflux d'urbains. Certains habitants des villages du plateau en viennent à souhaiter une maîtrise voire un blocage de "l'urbanisation" des communes. C'est toutefois sans compter avec les besoins de capitaux des communes, comme des exploitants agricoles qui ne peuvent qu'être tentés de jouer sur le prix des terrains (comme hier à Richardménil ou à Flavigny) surtout lorsque des parcelles de moindre fertilité apparaissent aujourd'hui en sur-nombre pour une exploitation.

### 5.1.2. Le "Comité de Défense de la Vallée", créé et animé par les élus

#### 5.1.2.1. Présentation :

Les villages de la vallée connaissent une certaine unité et des habitudes de relations, voire d'actions communes, d'une part vis à vis de problèmes qui leur sont propres (gestion de l'eau potable, régulation et traitement du problème du cours et des crues de la Moselle, difficultés propres à la N 57 ... (1) ), et vis à vis des grandes agglomérations plutôt Nancy ou plutôt Epinal selon la plus ou moins grande proximité géographique. La structure économique est partout caractérisée par l'existence d'activités industrielles traditionnelles de faible capacité, l'extraction des gravières étant le secteur le plus important, et par le rattachement de la majorité de la population aux activités des grands pôles urbains et industriels (Nancy, Neuve Maison), y compris les paysans, pendant toute une période, puisque l'on rencontrait un phénomène massif " d'ouvriers-paysans". Enfin la structure de la population plus "urbanisée" (il reste moins d'une dizaine d'agriculteurs dans un village comme Tonnoy, pour "une quarantaine avant la guerre"), plus influencée par les grandes agglomérations, connaissant de tout temps un niveau important de circulation et de renouvellement, n'est pas confrontée, ou en tout cas beaucoup moins, à la mutation brutale liée à l'urbanisation de Nancy, que l'on rencontre à Richardménénil et que l'on voit se profiler dans plusieurs villages du "Plateau".

Avant l'existence d'un projet "Vallée", c'est à dire le début 1978, il n'y a eu aucune action dans ces villages contre la B 33, si ce n'est que le problème posé par la saturation et les nuisances de la N 57 ont fréquemment conduit les élus à demander des aménagements, des contournements de villages, voire un équipement totalement nouveau. Ainsi d'une manière générale la vallée se trouvait très favorable vis à vis de la perspective de la réalisation d'une autoroute entre Nancy et Epinal, qui passerait par le plateau.

En revanche dès les premières rumeurs concernant un tracé par la vallée, on assista à une mobilisation immédiate des élus et de la population. Lorsqu'au terme d'une délégation à la DDE, les élus obtinrent confirmation des études concernant plusieurs options du tracé, ils créèrent immédiatement,

-----

(1) C'est ainsi qu'en 1976 plusieurs villages ont dû faire face ensemble à une pollution des eaux potables, à la suite d'un accident sur la N 57, un camion ayant renversé tout son chargement d'acide chloridrique dans les alluvions.

dans une ambiance dramatisée (menaces d'expropriation de nombre de maisons, de jardins, d'usines, ... etc), un Comité de Défense, dans lequel pourra s'exprimer un rapport de représentation - soutien actif entre notables et population concernée.

#### 5.1.2.2. Les élus de la vallée recourent à la forme "mouvement"

En créant un Comité de Défense de la vallée, les élus illustrent un processus que nous avons déjà observé dans le Limousin (Argenton sur Creuse, Saint Sébastien, Saint Sulpice Laurière) et dans certains endroits de Bretagne (Questembert, Messac, ...), à propos de la mise en place de "Comités de Défense du Rail" en automne 1978 (1). Ce processus consiste dans la rencontre de deux phénomènes, qui jusqu'à présent étaient apparus plutôt contradictoires : d'une part le recours par les petits notables locaux à une tradition de "comités" permettant à l'occasion de conflits avec l'administration de réaliser des rapports de force plus favorables ; d'autre part l'emprunt par ces mêmes notables d'un phénomène de conjoncture, constitué par ce que l'on appelle ici la "forme" mouvement, dans la mesure où cet emprunt s'opère bien par rapport à une forme, une manière de se présenter et de se représenter.

Tout comme dans le cas des comités de défense du rail, les emprunts à la forme mouvement, concernent le type d'activité et d'expression retenus par le groupe de petits notables locaux pour se manifester auprès de l'Etat, mais aussi, des médias, de l'opinion publique, des grands notables ... etc. Dans le cas présent il s'agit essentiellement de la réalisation d'une série de réunions publiques, de pétitions massives, de tracts, d'affiches, ... sans négliger même, la connotation du terme "Comité de Défense" dans la conjoncture de la fin des années 70.

L'enjeu principal pour ces notables paraît, de se donner une légitimité supérieure, surtout que celle-ci va se greffer sur une habitude de coopération, qui dans le cas présent repose sur le contexte particulier de la vallée. Ainsi au nombre important d'élus adhérent (une vingtaine de communes y compris des Vosges) vient se juxtaposer un "soutien populaire", la "population", selon une procédure que nous avons qualifiée de "présence-absence", à laquelle la forme "mouvement" par les pétitions, les rassemblements de "masse", ... vient donner un contenu matériel, palpable ...

-----  
 (1) J.M. Charon, C. Cointet, C. Meunier : "Les conflits à propos des suppressions d'arrêts ferroviaires". Novembre 1979, Ronéo ARDU-SNCF.

Pour autant, et même si quelques individus viennent au travers du comité, "s'agglomérer" au groupe de notables, ces derniers n'en gardent pas moins une maîtrise totale sur le déroulement de la mobilisation. C'est ainsi qu'au sein du comité apparaît un double processus de délégation : d'abord de la population vis à vis de ses notables, et au sein même des élus vis à vis de quelques "personnalités" ayant la "stature" et le "savoir faire" comme cela va être le cas pour le maire de Tonnoy. Ce qui s'exprime au travers des propos d'un des habitants "mobilisés" de l'un des villages lorsqu'il affirme : "... c'est Balland, de Tonnoy, qui a pris les choses en main, qui est allé discuter avec eux. Lui il sait faire ça. Il a l'habitude de s'occuper de ces choses et de discuter avec eux."

Dans le rapprochement que l'on fait ici avec les "comités de défense du rail", plutôt qu'avec les "mouvements traditionnels" que l'on avait observés dans la première phase de cette recherche, il faut entendre que si l'on a bien affaire à des "mouvements traditionnels" il s'agit ici d'un type beaucoup plus proche de la pratique notabiliaire traditionnelle, avec des emprunts très formels aux "mouvements", alors que dans le cas de l'opposition au TGV, ou à Toussus le Noble, on avait assisté comme nous l'avions développé alors, à une "adaptation - réforme" du système notabiliaire et de ses pratiques qu'impliquait des modifications de pratiques beaucoup plus importantes et fondamentales (apparition du notable - homme de dossier, ...) que dans le cas présent. Deux éléments d'interprétations paraissent pouvoir être avancés : 1) Le système notabiliaire tout en étant fortement interpellé par les décisions n'est pas mis en danger ; 2) il n'y a pas d'autres acteurs concurrençant les notables dans cette opposition de la vallée et notamment pas de groupes de militants entendant agir de manière autonome.

#### 5.1.2.3. Le refus d'être sacrifiés :

La vallée constitue nettement un secteur où l'industrialisation et surtout l'extraction ont opéré de graves séquelles à l'environnement, sans parler de l'accumulation d'équipements, qui à certains endroits resserrés, finissent par occuper la totalité de l'espace disponible. Pour autant la population, comme les élus, refusent d'accepter une sorte de fatalité des nuisances et surtout de se voir considérés comme une "zone sacrifiée" dans laquelle un bouleversement de plus ou de moins n'aurait pas grande importance.

De ce point de vue certaines prises de positions des défenseurs du plateau au nom de la préservation d'un espace vierge, et d'un moindre dommage à réaliser un équipement dans un secteur déjà "industrialisé" ont profondément choqué les

riverains de la N 57, comme les élus. Le maire de Tonnoy, traduit bien cette émotion lorsqu'il déclare : "... c'est pas parce qu'on est mal loti qu'on doit finalement subir tout et sacrifier ce qui reste ... ! "

Défendre l'environnement ou le cadre de vie ne signifie donc pas du tout la même chose, selon que l'on soit sur le plateau ou dans la vallée. Pour les élus du "comité de défense", il s'agit de reconquérir une "qualité" qu'un certain "laisser faire" a mise à mal. Nombre d'élus sont de ce point de vue très attachés à des réalisations récentes dans ce domaine. Dans plusieurs villages les P.O.S. ont été étudiés avec précautions et des investissements, notamment touristiques, de loisirs, ... ont entrepris de renverser les tendances passées. Ainsi le maire de Tonnoy est "révolté" de constater que la B 33 aurait complètement détruit l'effort de sa commune pour réaliser "un terrain de camping 3 étoiles". En ce sens il faut remarquer que l'on se réfère ici à une notion de cadre de vie, qui est celle qui domine en zone urbanisée, où il s'agit de contrôler le développement et de tirer le meilleur parti possible des espaces laissés vacants ou présentant des dispositions particulières sur le plan naturel, esthétique, ludique, ... etc. La question de la N 57 est en tout cas abordée dans des termes très similaires à ceux que l'on rencontre dans les mouvements de riverains des zones urbaines. L'agression à l'environnement ne s'évalue pas vis à vis d'une "virginité" qui n'a aucun sens ici, mais essentiellement à partir de niveaux de nuisances précises constatées : saturation, carrefours dangereux, accidents, pollutions sonores, engagements non tenus par l'administration en matière de contournement ("cela fait 30 ans qu'on en parle !"). Il est d'ailleurs significatif que dans ce secteur on s'interroge sur la crise du modèle "croissance - progrès" dans les termes d'un choix plus précis et d'une réflexion sur les priorités ("c'est pas la peine de faire du bitume partout"), et non pas comme sur le "Plateau" en terme de "ne rien faire". Aussi autour de cette différence fondamentale de contenus donnés à l'environnement et dans cette volonté de ne pas être sacrifiés, on débouche sur un phénomène qui va avoir une grande importance dans le conflit de la B 33, qui est celui de clivages profonds apparemment inconciliables, même si chacun des acteurs reconnaît que cela fait le jeu du décideur.

#### 5.1.2.4. Un double clivage : Vallée - Plateau : ville - campagne :

Comme on vient de le percevoir à propos de la notion même d'environnement, la décision de réalisation de la B 33, agit dans ce contexte du Sud de Nancy, comme le révélateur d'une série de clivages qui sont généralement masqués tant on a affaire à des sociétés locales différentes et qui finalement

s'ignorent très largement, mais avec un arrière-plan d'images, de modèles, ... anciens qui ne demandent qu'à ressurgir au travers d'une situation de ce type. Les deux grands clivages qui se manifestent d'emblée et tendent à se superposer sont ceux de la Vallée vis à vis de Plateau, et de la ville vis à vis de la campagne.

La vallée, se perçoit comme "ouverte", industrielle, dynamique, "progressiste" ... et elle entend défendre et protéger cette originalité, sans que cela se fasse aux dépens de la qualité de la vie, ou des aspirations de sa population. Il n'y a pas comme sur le plateau, de réticences vis à vis des phénomènes venant de l'extérieur, comme l'urbanisation, c'est ainsi que l'arrivée de maisons individuelles ne suscite pas plus d'inquiétudes que le développement d'activités liées à Nancy, telles que les loisirs, le tourisme, ... etc. Le problème qui est posé à ce niveau est celui de la maîtrise et du contrôle, par les notables, de ce phénomène. C'est à dire que ceux-ci refusent comme le dit le maire de Tonnoy, la politique de "la chaise vide" en matière d'aménagement, d'innovation technologique, ... etc. A l'inverse le plateau est taxé de conservatisme, voire à la limite d'obscurantisme, comme si le fait de se maintenir à l'écart et de renvoyer tous les problèmes "chez les autres", pouvait tenir lieu de réponse aux questions posées par l'avenir. Cette marche "à contre courant de toutes les évolutions" de la part des villages du plateau constituerait ainsi la seule explication à l'attitude de ses représentants à propos de la B 33.

Par ailleurs la vallée se sent urbaine, en tout cas profondément partie prenante du système urbain. Pour ses notables la logique de la ville est celle des impératifs actuels, largement ressentie par la population. Industries, moyens de transports, lieux de détente, ... etc. constituent des nécessités que l'on ne peut aborder que positivement avec sympathie. En revanche comme le dit encore le porte parole du "comité" : "Si l'agriculture est nécessaire et importante, elle ne saurait justifier toutes priorités". Dans leur représentation, l'agriculture n'est aucunement en péril, et certainement pas celle du plateau qui est particulièrement prospère. De toutes façons même si l'agriculture mérite attention dans son ensemble, il faut bien reconnaître, qu'en particulier "aucune exploitation ou lieu d'exploitation" n'est vraiment indispensable en lui même. Face aux exigences nouvelles l'agriculture doit s'adapter. Les problèmes posés aux agriculteurs doivent être résolus dans une négociation avec les aménageurs, les paysagistes, ... pour que les dommages soient minimisés. Mais la dramatisation actuelle des défenseurs du plateau est injustifiée et renvoie au conservatisme rural et à son mode de défense des intérêts particuliers des agriculteurs. Ne constate-t-on pas d'ailleurs que dans cette affaire la Chambre d'Agriculture a pris fait et cause pour les "gros agriculteurs"

du plateau et a délaissé l'agriculture plus modeste de la vallée ?

5.1.2.5. Un "succès", se traduisant immédiatement par le renforcement du prestige de certains élus

Le "projet vallée" est abandonné et de ce point de vue le comité considère qu'il s'agit d'un succès pour lui. En réalité la question reste entière de savoir quel rôle a joué l'opposition de la vallée dans ce conflit. Et le maire de Tonnoy est le premier à reconnaître qu'il a plutôt permis à l'administration de confirmer son choix de départ vis à vis de l'opposition du plateau. Toutefois il est indéniable que la mobilisation dans ce secteur a été importante, et appuyée sur un large consensus local, qui faisait défaut aux villages et aux notables du plateau. Mobilisation d'autant plus efficace d'ailleurs, que les notables de la vallée, ont démontré à cette occasion une grande capacité et un savoir faire efficace pour négocier avec les différents décideurs.

Le "comité" qui correspondait à une exigence "tactique" pour les notables, n'a plus de raison d'être. A l'instant même de l'annonce de l'abandon du tracé contesté, il s'est trouvé mis en sommeil. Aucun des acteurs qui le constituaient ou le soutenaient n'a eu même l'idée qu'il pouvait garder un quelconque sens à côté du système notabiliaire.

Au travers de ces quelques six mois d'actions et de ce résultat certains élus, dont le maire de Tonnoy, ont vu leur prestige renforcé. Non seulement ils n'ont jamais été contestés pendant toute cette période, mais maintenant ils se trouvent dans une position de force, que y compris les décideurs leur reconnaissent entendent peut-être bien utiliser. Ne les voit-on pas se proposer de jouer un rôle dans la négociation finale sur le tracé "Plateau" entre notables agricoles et DDE ? D'une certaine manière au travers du renforcement de ces notables, la vallée ne voit-elle pas réaffirmer sa prédominance sur le plateau, comme l'urbain a vu ses impératifs prendre le pas sur ceux de la ruralité ?

### 5.1.3. Des associations de défense du cadre de vie : Vivre à Richardménénil et "Association de sauvegarde du site de Flavigny."

#### 5.1.3.1. Présentation :

Ces deux associations ayant des caractères très communs et le nombre des acteurs étant trop important, on fait le choix de n'exposer ici que les résultats concernant celle de Richardménénil.

La commune de Richardménénil est dominée par le phénomène d'apport très substantiel de populations urbaines, dans ce petit village rural, par le biais, principalement, de la réalisation de deux lotissements de maisons individuelles (ouvriers, employés, cadres moyens pour le premier, cadres moyens et supérieurs pour le second). Le village est situé dans le tronçon de "dégagement" de Nancy Sud, c'est à dire un secteur pour lequel les procédures administratives sont déjà anciennes, puisque la D.U.P. remonte à 1967. La transformation sociologique de la commune et une usure des notables locaux ont conduit à une crise locale qui s'est soldée par le remplacement de l'équipe municipale et surtout le départ du maire dans des conditions très négatives quant à l'image donnée par les notables. Sur la question de la B 33, particulièrement, la municipalité se voit reprocher d'avoir tenu un langage d'apaisement et une sorte de désinformation, ce qui va accentuer encore la crise locale lorsque la D.U.P. se voit renouvelée pour 10 ans en 1977. L'effet est encore plus négatif quand les premiers camions de forages arrivent quelques temps plus tard dans le village, alors même que les élus ont laissé entendre que la réalisation est loin d'être acquise pour les décideurs.

La réaction, essentiellement de la population nouvelle, est alors vive et va consister dans le blocage de ces camions, créant immédiatement une situation de tension, délicate, que les décideurs et les élus n'avaient pas prévue. Cette action "massive et violente" comme le dit l'un des militants va constituer le point de départ d'une phase de discussion et de réflexion au sein de la population qui débouche rapidement sur la création de l'association au moment où la campagne municipale bat son plein.

#### 5.1.3.2. Attirance et renoncement vis à vis de la globalisation : Du refus de principe à l'aménagement du tracé

Lors de sa création Vivre à Richarménénil apparaît subir une double influence devant conduire l'association à un certain

niveau de globalisation de l'enjeu, de ses argumentations ... etc. La première est constituée par les "écologistes" qui se manifestent lors de la campagne municipale. Ceux-ci incitent les nouveaux militants à créer une association dont la vocation ne se limite pas au problème de l'autoroute. De fait les statuts se référeront à une vocation assez générale de défense de l'écologie, même si cela ne se traduit par rien de précis pendant toute une période. Sur le plan revendicatif cette dynamique conduit à avancer essentiellement un refus de principe vis à vis de l'autoroute, les contre-propositions et argumentations étant recherchées dans un rapprochement avec d'autres associations ayant avancé la même revendication. La seconde influence est, en effet, principalement celle de Vivre à Benney, qui par son argumentation globalisée, ses recherches et analyses de contre-propositions précises, ses dossiers critiques sur le projet autoroutier, apparaît comme un pôle et un exemple possible pour les militants de Richardménénil pris de court, puisque chez eux la phase des travaux commence quasiment. De fait outre la confirmation du refus de principe l'influence de Vivre à Benney, va se traduire dans une orientation "unificatrice" des différents mouvements existants, c'est à dire Flavigny et Bayon, au moins dans le domaine des transports avec la perspective d'établir une plateforme revendicative commune. Dans un premier temps on va assister réellement à des travaux communs d'analyses des systèmes de transports, puis à la définition de solutions évitant l'autoroute dédoublement partiel de la N 57, déviation des villages (comme à Crèvechamps), plan de transport routier utilisant des voies parallèles, mais manquant actuellement d'aménagements ... etc.

Toutefois les militants de Richardménénil se sentent pressés, en même temps qu'ils doivent bien constater que les différentes populations du village ne sont pas dans une même attitude vis à vis des solutions recherchées par la coordination d'associations : ceux du vieux village veulent avant tout que le trafic quitte la N 57, dangereuse, nuisante, ... etc. ceux du lotissement le plus aisé ne sont pas motivés par des revendications telles que le renforcement des transports en commun dans la vallée ... Ainsi c'est formellement sur ce dernier point que va échouer l'action "unitaire", en fait c'est vers une réorientation localiste, adaptée à la spécificité de la situation de l'association que l'on s'achemine rapidement. Dans les négociations, les conférences de presse, les réunions publiques, qui ont lieu alors, les militants défendent le refus du tracé prévu et proposent un autre tracé passant à l'extérieur du village (au sens large), qui a été étudié rapidement à partir de données en leur possession. Ce nouveau tracé permet de décharger la N 57, évite la coupure du village en deux. D'une manière générale on peut dire qu'à la tentation de globalisation succède désormais un pragmatisme technique et un localisme que reconnaît d'ailleurs l'un des responsables lorsqu'il affirme "nous on a vu notre petit coin" ...

Confronté à un refus des décideurs, qui se replient alors derrière la procédure et surtout le fait que cette opposition a lieu "trop tard", Vivre à Richardménénil va alors pousser la logique déjà engagée, en "travaillant" sur l'aménagement du tracé existant avant de dégager des solutions palliant les principaux inconvénients du projet. Au terme d'une négociation avec les ingénieurs de la DDE un "compromis" est trouvé portant sur le fait de creuser plus profondément l'autoroute, sur la réalisation de talus, de plantations de grands arbres, d'une passerelle et sur des précautions relatives à la question de la nappe phréatique.

Si les militants "ne sont pas dupes" à propos des résultats obtenus, en revanche ils n'émettent aucun doute sur la justesse de la démarche qu'ils ont progressivement adoptée et qui combine pragmatisme - efficacité technique et sociale. Pragmatisme que l'on retrouve bien d'ailleurs actuellement lorsque les militants affirment concernant de nouvelles relations avec d'autres associations qu'elles ne peuvent porter que sur des points particuliers intéressant le village, et envisagent l'élargissement de leur action aux mouvements écologiques en le motivant de la manière suivante : "on est obligé, finalement d'élargir et de s'affilier à des mouvements d'intérêt plus vastes pour des histoires de renseignements ... on ne sait pas comment faire pour la moindre chose ..."

#### 5.1.3.3. Eviter la rupture entre les différentes populations du village :

Le pragmatisme et l'efficacité sociale, s'affirment dans la manière et la volonté de traiter la crise de la société locale et le risque d'éclatement qui menace les différentes populations du village. Pour les militants le principal objectif devient d'éviter à tout prix l'éclatement interne de la communauté, voire même de permettre à celle-ci de trouver un certain niveau d'intégration : celle-ci doit s'opérer entre le vieux village et les nouveaux arrivants urbains, mais également entre les arrivants plus modestes dont le lotissement jouxte la N 57 et ceux qui sont plus aisés et qui sont concernés par la coupure opérée par l'autoroute. Loin d'appuyer sur le phénomène d'effondrement des notables locaux, les militants vont tenter dans cette période de dégager des solutions qui peuvent faire consensus et entraîner une mobilisation commune à tous. L'abandon du refus de principe et le recours à des solutions locales correspond à cette préoccupation. Pour les militants même les plus "radicaux" le problème est de savoir "jusqu'où ne pas aller trop loin". Il s'agit donc à la fois de développer de nouvelles pratiques, une nouvelle conscience de la responsabilité collective concernant les problèmes relatifs à la communauté villageoise sans accentuer la crise locale ou provoquer son effondrement. C'est sans

doute pour cela que l'on assiste à une sorte de position d'attente des militants en ce qui concerne la vie locale, l'animation du village, ... contrairement à ce qui se passe à Benney.

#### 5.1.3.4. Les conditions de vie plutôt que le territoire.

Le rapport au territoire, ou la définition de nouvelles formes de territorialités qui jouent un rôle important pour tous ces mouvements comme on le verra pour Benney, et comme le démontre très bien A. Antunes dans son analyse des Associations du Cadre de Vie dans le Val de Marne, sont ici présents mais comme en creux, ce qui conduit l'association à ne jamais les formuler en tant que tel, à n'exprimer les préoccupations que sous forme de défense des conditions de vie.

Ce rapport au territoire se constate dans l'attachement profond des anciens habitants à leur vieux village, à leurs dernières fermes, à leur communauté mise en péril par le trafic de plus en plus infranchissable de la N 57. La définition - recherche de territorialité se manifeste surtout dans la tentative d'intégration à la communauté et même à l'espace géographique du village de la part des résidents du lotissement. Toutefois jamais Vivre à Richardménénil n'entreprend une formalisation en tant que telle de la question ; ou la définition d'un projet visant précisément la sociabilité locale. Il n'y a pas comme à Benney d'action concernant la municipalité, par plus que de mises en oeuvre de pratiques d'animation socio-culturelle, ou même plus simplement de constitution de réseaux d'entraide, de voisinage, ... etc.

Les militants se situent exclusivement au niveau des conditions de vie, que ce soit en matière de nuisances : bruit, pollutions, ou en matière d'altérations de certaines conditions telles que l'accès au village pour le lotissement du "Bois impérial", ou les promenades et les loisirs en ce qui concerne le déboisement ... Cette tendance ne se dément d'ailleurs pas comme on va le voir plus loin dans le prolongement actuel de l'action sur d'autres questions, ou ce sont des considérations telles que la pureté de l'eau, l'aménagement d'un étang pour les loisirs ... etc. qui sont au centre des revendications. Peut être s'agit-il d'une forme embryonnaire de définition du rapport au territoire, mais il semble aussi que c'est une manière là encore de refuser de raviver les tensions internes au village puisque les militants dans leurs discours craignent une sorte d'incompatibilité entre les formes de territorialités propres aux anciens et à ceux qui arrivent.

### 5.1.3.5. Quel bilan pour les militants ?

Le bilan des militants de Vivre à Richardménil apparaît complexe tant il porte sur des niveaux différents du processus conflictuel qui s'est manifesté à propos de l'autoroute B 33. Sur le strict plan de l'équipement, il y a échec complet en ce qui concerne le contre-projet de tracé, en revanche l'association peut se prévaloir d'avoir obtenu des résultats concrets en matière d'aménagement du "profil", toutefois les militants restent prudents parce qu'ils n'ont pas encore l'expérience de l'efficacité réelle des procédés retenus, et surtout parce qu'ils ne sont pas sûrs que "l'Equipement" n'y aurait pas eu recours de toute façon.

En matière de mobilisation, le succès est là encore mitigé. D'une part les premières actions spontanées ont connu un large succès, mais d'autre part l'action militante est restée limitée à une quinzaine de personnes qui n'ont pas toujours rencontré l'affluence souhaitée à des initiatives telles que les réunions publiques, distributions de tracts, affichages d'autocollants, ... etc. Très vite chacun a semblé se satisfaire d'une sorte de délégation à des militants, qui sont en général quant à eux engagés dans de multiples actions associatives dans le village ou à Nancy.

L'incertitude la plus totale demeure par ailleurs à propos des relations entre les différentes populations. D'autant que les populations nouvelles connaissent une certaine désillusion concernant leur "habitat rural", isolé de tous les services auxquels ils étaient habitués en zone urbaine (commerces, crèches, services sociaux, écoles, ... etc). ce qui se traduira probablement par l'afflux de nouvelles demandes contradictoires des différentes populations à court ou moyen terme.

Enfin Vivre à Richardménil a trouvé le second souffle et est assuré aujourd'hui que sa vocation "plus large" de défense de l'environnement ou du cadre de vie (plus qu'écologique) pourra se poursuivre avec un "noyau" viable.

### 5.1.3.6. Plusieurs avenir possibles :

Depuis son origine l'existence de Vivre à Richardménil est totalement imbriquée dans un processus de transition de la société locale, qui a pris à plusieurs moments une forme de crise surtout en ce qui concerne la question des notables élus. L'avenir de l'association risque donc d'abord de se trouver affecté par un nouveau signe d'affaiblissement du système notabiliaire traditionnel ou toute nouvelle déstabilisation du rapport entre les différentes populations. Inévitablement à terme la question du pouvoir local va devoir se trouver posée et Vivre à Richardménil apparaît actuellement

comme la seule force sociale nouvelle d'où pourrait sortir une réponse soit en matière d'apparition d'un ou plusieurs "néo-notables", soit sous la forme d'une équipe de gestion collective locale avec une démarche de type GAM ancienne manière.

Mais l'association est également porteuse d'une évolution la conduisant à se spécialiser en s'élargissant et de globalisant dans le domaine de l'écologie. De ce point de vue il faut voir ce que peut introduire comme dynamique son intervention sur des questions plus écologiques (pollution des eaux, protection d'un étang ...) et surtout son adhésion à la Société de Protection de la Nature (c'est à dire le GECNAL, voire également à FLORE).

Il est évident que les deux processus peuvent s'opérer parallèlement que ce soit dans la même association ou au travers de son éclatement. Sur un plan plus général, il faut bien remarquer qu'au travers de sa tentative de maintenir l'unité locale, l'association se trouve dans une sorte de position intermédiaire et probablement contradictoire entre la démarche globalisante et la démarche traditionnelle. L'observation d'autres situations du même type (Notre Dame des Landes, Vaumeilh, Toussus le Noble) montre que généralement il ne s'agit que d'une phase qui ne peut pas se perpétuer et qu'inévitablement doit se clarifier. Dans les cas précédemment évoqués c'est le déroulement prolongé du conflit sur l'équipement qui jouait un rôle déterminant dans ce processus. A Richardménil celui-ci ayant été trop bref, il est probable que ce sera de l'évolution de la mutation de la société locale elle-même et de l'apparition de nouvelles crises que viendra la clarification : Toutefois celle-ci ne se traduira pas forcément par l'éclatement institutionnel de Vitre à Richardménil, puisque comme pour l'ADRAT à Toussus le Noble, l'association peut très bien être le lieu où cohabitent les différentes démarches. En tout cas c'est sur cette voie que les militants semblent s'orienter en donnant déjà la place et la souplesse nécessaires pour que des "préoccupations" différentes cohabitent dans l'association.

## 5.2. Opposition au principe de l'autoroute et globalisation "Vivre à Benney"

### 5.2.1. Présentation

Comme son nom l'indique et quelles que soient ses tentatives d'élargir son action au "plateau", voire même plus loin, ce groupe de militants restera limité au petit village de Benney. Celui-ci a vu sa population rurale décroître régulièrement et être progressivement remplacée par des "urbains", souvent de Nancy, dont des professions liées à l'enseignement, la recherche, les technologies nouvelles ...

La composition sociale des militants reflète directement ce phénomène puisqu'ils sont généralement plutôt jeunes (de 30 à 40 ans) et que le noyau le plus actif ne comprend que des chercheurs et des enseignants de Nancy ou du centre d'handicapés de Flavigny.

L'origine de "Vivre à Benney" est triple, et conduit progressivement à la définition d'une pratique et d'un groupe dont l'homogénéité restera relative. Il y a d'abord, à l'approche des élections municipales de 1977, la volonté de quelques habitants de Benney, dans leur majorité récemment installés dans le village, de bousculer un peu les règles du jeu, de ce qui ne serait qu'une reconduction de l'équipe municipale, parce que la seule possible. Les plus optimistes espèrent avoir quelques élus, les plus pessimistes voient là un bon moyen d'interpeller, voire d'inquiéter les petits notables locaux. Parallèlement, une partie de ceux qui constituent ce groupe, refusent ce qui leur apparaît être la disparition de la vie dans les villages, tentent d'engager une démarche d'animation locale, à contenu essentiellement socio-culturel. Il s'agirait de redonner une existence à la communauté villageoise, d'inciter les jeunes du village à rester plutôt que d'aller s'entasser dans les banlieues de Nancy, de Metz ... etc, et peut être surtout pour des urbains de combattre le risque d'ennui, en réalisant leur intégration dans leur nouveau milieu de vie. Enfin, apprenant l'existence d'un projet autoroutier traversant "le plateau" et constatant l'apathie générale, ceux qui ont commencé déjà à être des militants du social, considèrent qu'il ne faut rien attendre des notables élus ou agricoles, et décident de constituer une opposition prenant la forme d'une association dont l'action et l'objet ne se limiteront pas à un problème de tracé ou d'équipement.

D'emblée le système d'argumentation tranche profondément avec celui que l'on va trouver chez ceux qui entendent repousser un simple projet de tracé. Globalement on peut le séparer en quatre grandes rubriques :

- La B 33 est inutile :

a) On peut d'abord contester l'argumentation économique de la DDE et du Préfet : le cadre général est celui d'abord de la période de forte croissance (5,7 %) au cours de laquelle l'OREAM, a mis au point le schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine. Maintenant que l'on se retrouve en pleine récession, on entend réaliser les équipements prévus, alors pour relancer l'expansion. En fait ce raisonnement est tout à fait discutable et l'on peut penser plutôt que c'est une réflexion sur de nouvelles bases qui devrait avoir lieu. Sur le plan local, la B 33 ne constitue pas une desserte avantageuse pour les principaux centres d'activités et agglomérations, existant ou potentiels. Quant aux petites activités économiques artisanales ou commerciales elles ont besoin d'un tissu social et économique. Enfin la B 33 fait double emploi avec la Lorraine Bourgogne qui lui est parallèle à 70 km de là.

b) Le postulat "autoroute = développement" est contestable et divers travaux officiels tels que "Réflexions sur le rééquilibrage Est-Ouest" de la DATAR ou "Les autoroutes et le développement régional" de F. Plassard évaluent de 8 à 10 % le rôle des autoroutes dans les motivations d'implantation d'entreprises. En outre ces mêmes travaux révèlent que si l'autoroute renforce ses extrémités, en revanche, il contribue à l'effondrement des zones intermédiaires qu'il traverse.

c) L'autoroute ne saurait être la panassée en matière de transports routiers. L'administration des routes a elle-même produit un programme de nationales à quatre voies, que dans le cas de la B 33, on s'est refusé à envisager.

d) D'autres solutions sont possibles. Celle qui a la préférence de l'association et de la population, si l'on en juge par les résultats d'un questionnaire proposé à la population par les militants, consiste à "aménager l'actuelle nationale Nancy-Epinal (RN 57) et la départementale Portieux-Bayon-Ville en Venois (D 112) qui sont parallèles, avec un détournement des agglomérations et réduction des "points noirs". Ces deux chaussées comporteraient chacune un sens rapide (110 km/h) et un sens lent (90 km/h) avec terre plein central muni de glissière de sécurité. La RN 57 ainsi aménagée, serait rapide dans le sens Nancy-Epinal, la D 112 dans le sens Epinal-Nancy " ; (1)

e) Certaines dispositions permettraient de rendre la question du trafic moins aiguë. C'est le cas notamment d'une

-----  
(1) Bulletin "Dossier Autoroute" n° 2, janvier 1978, p.4.

politique de transports collectifs pour les voyageurs et d'une politique de report des marchandises lourdes sur le rail, alors que depuis quelques années, même les aciéries de Neuve-Maison utilisent de plus en plus la route.

- La B 33 est nuisible :

a) La notion de coût social n'est jamais prise en compte dans l'argumentation relative à la B 33.

b) Sur le plan local, on constate que le tracé plateau vient profondément affecter la qualité agricole et écologique d'un plateau resté vierge jusqu'à maintenant. Par ailleurs il conduira à une spéculation foncière effrénée qui ne pourra que se traduire que par le mitage ou la multiplication de lotissements de maisons individuelles rendant nécessaire encore plus l'automobile pour se déplacer, alors que l'espace rural devra reculer au profit d'une urbanisation sauvage.

c) Sur un plan général, comme toutes les autoroutes on assiste à une multitude de nuisances et de pollution affectant l'agriculture (taux de plomb), l'espace forestier, la faune, la santé des riverains, l'air et l'eau ... Quant aux effets à long terme, les études montrent que nombre de doutes sont possibles (1).

d) On assiste également à un transfert du transport sur route des voyageurs comme des marchandises, par production "d'un appel d'air", alors que l'autoroute est dévoreur d'énergie et d'homme. Les chiffres d'accidents graves sont en constante augmentation si on se réfère à des statistiques relatives à A 31 et A 33 citées dans l'EST Republicain (+ 12 et 33 %).

- Les "dessous" de la décision :

a) L'enjeu réel n'est pas celui du développement des Vosges, mais celui de la spéculation foncière et immobilière c'est à dire, offrir un nouveau débouché à ceux qui se sont arrêtés pour l'instant à Richardménil.

b) Il y a de grands élus et des personnages qui poussent discrètement pour des raisons politiques à la réalisation de la B 33.

- Contestation des méthodes de décision :

a) Il n'y a aucune concertation. Tout est fait pour que

-----  
 (1) L'argumentation retenue est extraite notamment d'une communication, faite aux 8e journées internationales d'études "Aménagements et Nature" (Pont à Mousson, oct.77), intitulée "Les impacts écologiques permanents des autoroutes" présentée par un fonctionnaire de l'Équipement. Citée dans le Bulletin n° 1 de déc. 77, p.3 et 4.

la B 33 reste une affaire de spécialistes.

b) La DDE multiplie les malhonnêtetés et les coups de bluff sur le plan de l'argumentation technique : l'utilisation qu'elle fait des comptages de 1974-1977 est erronée ; le "projet vallée" est un faux projet, pour faire passer l'autre, qui n'a pas été étudié vraiment ; en fait le "projet Plateau" a été décidé dès 1973 à Paris comme le montre le SDAU ; le rattachement au Plan Vosges comme le projet vallée sont donc des manipulations ; comment peut-on croire que le pont de 500 mètres sur la Moselle et le canal soit si peu cher ?...

c) La DDE et le Préfet détournent les procédures, en saucissonnant les enquêtes d'Utilité Publique, comme les études d'impact. En réalisant des tronçons "à chaque bout" on force la main aux régions intermédiaires.

d) La presse joue un rôle partisan dans l'affaire. Elle dénigre les opposants alors qu'elle soutient ouvertement les décideurs.

#### 5.2.2. Compétence, pédagogie, efficacité :

Dès l'origine le problème principal qui se pose aux militants est celui de leur illégitimité : a) Vis à vis de la population du village. Ils ne sont ni élus, ni responsables.. Pire ce sont souvent des "étrangers", même si certains résident là depuis 5 ou 10 ans. Quant aux quelques "enfants du village", il s'agit la plupart du temps de "marginiaux" qui ont quitté la terre ou qui ne trouvent plus leur place dans les "clans" et les groupes constitués ; b) Vis à vis de l'opinion publique régionale, ils doivent bien constater que la B 33 c'est avant tout la solution des embouteillages du Sud de Nancy, et les Vosges plus près pour les promenades de week-end. Sur le plan national les choses ne sont pas meilleures puisque la voiture et l'autoroute continuent d'être fortement valorisées pour les relations interurbaines) ; c) Enfin vis à vis du décideur et des partisans du projet il faut éviter d'être taxé d'intérêt particulier et surtout de se voir suspecté de défendre un patrimoine, ou même simplement un cadre de vie au sens le plus restreint et de se retrouver ainsi opposés à d'autres expropriables dans le cadre d'un projet tracé alternatif.

L'affirmation d'une compétence technico-scientifique apparaît alors comme le seul moyen possible de gagner la légitimité. Elle a d'autant plus de chance d'être crédible que les professions et donc l'image sociale de certains militants est pour leurs voisins ruraux, comme pour l'Etat, celle d'une compétence a priori, même si celle-ci ne concerne pas les trans-

ports. Elle est facilitée par la capacité de chercheurs et d'enseignants à développer une démarche analytique, même si c'est dans un domaine totalement nouveau pour eux.

Ne sachant rien au départ, les militants considèrent qu'ils doivent d'abord apprendre, se former dans tous les domaines qui semblent concerner un projet autoroutier. En matière d'Aménagement et de Transports ils entreprennent alors l'étude d'ouvrages sur l'impact économique, sociologique ... d'équipements autoroutiers et notamment : "Les autoroutes et le développement régional de F. Plassard ou "Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de liaison sur la région rurale traversée" de la SEDES, l'analyse de nombreux articles dans des revues spécialisées et petit à petit de documents glanés au gré de contacts avec des universitaires, tels que le programme de routes à quatre voies ... etc. (1) Et comme cela ne paraît pas suffisant, des relations sont établies avec les grandes organisations d'utilisateurs des transports et plus particulièrement la FUT qui va ouvrir ses propres dossiers et donner l'accès à ses propres spécialistes. Des universitaires sont systématiquement sollicités par courrier sur des questions précises qui restent à clarifier, alors que les militants entreprennent petit à petit de participer à des rencontres ou des initiatives de spécialistes telle que la "Convention Ecologique Européenne" en Décembre 1978. La même démarche se reproduit pour les questions écologiques, économiques, agricoles, avec dans ce dernier cas une collaboration avec des experts de la Chambre d'Agriculture chargés d'établir un bilan technique de la réalisation de l'équipement. Enfin le domaine juridique lui-même donne lieu à exploration et des réunions de travail avec des avocats et conseillers juridiques, permettent de définir quelques points précis pour donner lieu à action.

Parallèlement s'opère la collecte et l'analyse de tous les documents possibles concernant le projet ou la région : SDAU, POS, différents tracés possibles ... etc. Les résultats permettent la réalisation d'un dossier évolutif devant permettre de négocier, la rédaction de bulletins "Dossier autoroute"(2) et enfin la mise au point d'alternatives sectorielles telles que renforcement des transports collectifs de la vallée de la Moselle, utilisation des voies existantes et mise

(1) Lorsqu'il ne s'agit pas de travaux, communications, ... émanant des ministères de l'équipement, des transports ou de l'environnement.

(2) Trois bulletins sont réalisés par Vivre à Benney, sous le titre Dossier Autoroute ; le premier diffusé en décembre 1977, comportait un questionnaire aux habitants du village ; le second est paru en janvier 1978, alors que le troisième est de juin 1978.

au point d'un plan de circulation rural, réalisation de bretelles de détournement de certaines localités, ... etc.

Mais les militants eux-mêmes semblent ne pouvoir reconnaître leur propre légitimité d'opposants, que si leur compétence technico-scientifique s'inscrit dans une globalité, dans un "sens" minimum concernant l'orientation sociétale. Cette globalité occupe une place très importante dans les discussions internes à l'association constituant alors ce qui doit faire consensus entre opposants. Dans les clivages avec d'autres associations d'opposants telles que Vivre à Richardménil, ou des mouvements d'animation tels que le CEAS, la question du sens est perçue par les militants comme jouant le rôle principal. En revanche, la globalité n'est que peu développée au niveau de la population du village ou du plateau sinon en tant que soutendant un certain nombre d'actions ou de propositions concernant l'animation, le pouvoir local, la diffusion de l'information, ... etc.

La valorisation de la compétence et d'un positionnement aussi limité soit-il sur la question du "sens" conduit les militants à privilégier dans leur rapport à leur base sociale ainsi que dans leur fonctionnement de groupe, la "pédagogie". Au cours de différentes recherches sur les mouvements d'opposants on a rencontré des modalités variées de cette pédagogie (1), dans le cas de Vivre à Benney la conception est très précise : elle repose entièrement sur un appel au jugement critique de la population à partir d'informations, d'analyses, de documents techniques, ... etc., qui lui sont fournis au gré de la parution des bulletins, des discussions avec les militants, ... etc. (2). Ceci implique qu'il y a refus d'attitudes présentées ici comme démagogiques, ou de jouer sur des effets spectaculaires, affectifs, ... etc. Il ne s'agit pas non plus, "de leur apporter une solution toute cuite sur un plateau". Les militants parient sur l'aspiration de la population à juger par elle-même sur pièce ... et si celle-ci peut apparaître passive actuellement, ils pensent que,

(1) A Vaumeilh, Rouen Boos ou Louvigny Saint Jure, il s'agissait surtout d'organiser une sorte de cheminement et de progression dans l'argumentation critique diffusée auprès de la population. A Toussus le Noble à certains moments, il s'est agi d'une véritable démonstration, du bien fondé de l'argumentation des opposants, à l'occasion notamment de réunions locales, sortes de "cours" répétés...

(2) Le bulletin n° 2 comporte notamment des annexes 1 et 2 dans lesquelles sont présentées et commentées les procédures d'utilité publique et les nouveaux textes relatifs à l'étude d'impact. Le bulletin n° 3 quant à lui présente en annexe des résumés de travaux tels que celui de Plas-sard, de textes tels que le schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine ou "Transport et Aménagement du territoire ..." de la DATAR ; ... etc.

la confrontation à des sources multiples, à des informations larges et précises "le rééquilibrage de l'information" doit conduire à l'apparition d'une attitude critique, "responsable" et finalement d'une volonté de prise en charge de son propre destin.

Ceci n'implique pas toutefois que l'on se refuse à porter des critiques directes sur le projet et sur ceux qui l'ont décidé ou le soutiennent maintenant. La pédagogie passe y compris, par le fait de faire prendre conscience de l'illégitimité de certaines procédures décisionnelles et de certains acteurs qui interviennent sur la B 33. En tentant de disqualifier le projet technique, de mettre en évidence des carences, des impasses, des résultats (notamment économiques) erronés, les militants introduisent une suspicion sur ce qui assied la légitimité des responsables de la DDE et de la Préfecture. Mais cette suspicion peut aller encore plus loin lorsqu'il s'agit d'introduire le doute au sein de la population quant aux motivations de certains acteurs. En mettant en cause notamment l'existence d'intérêts particuliers propres à des "carrières" de grands notables par autoroute Lorraine-Bourgogne et B 33 interposées, les militants renvoient la balle de l'intérêt particulier dans le camp du décideur, alors que eux-mêmes se voient capables d'affirmer un intérêt général qui au moins ne serait, ni entaché de tours de passe passe technique ou de projets politiques personnels.

Mais si la pédagogie a un rôle qui dépasse la simple question de la B 33, elle n'en est pas moins insuffisante dans le cadre strict de ce conflit. Aussi au-delà d'hypothétiques rapports de force "sur le terrain", les militants entendent utiliser à fond les possibilités qui peuvent leur être offertes sur le plan de la négociation. On pourrait même parler d'une négociation tous azimuts : dès le début les militants ont sollicité des négociations, par lettres répétées, auprès de tous les maires, conseillers généraux, députés, ... etc. Et lorsque le Général Bigeard, député de Toul, leur proposera de les rencontrer, indépendamment des "divergences" sur le "sens", ils s'employèrent à le persuader de prendre position contre le principe de la B 33. De même, quand le Préfet et la DDE organisèrent des réunions contradictoires sur les projets, les militants furent toujours présents et tentèrent de rallier le maximum des participants à leurs thèses, voire même d'obtenir un recul du décideur. De même plus récemment, alors que l'administration de l'Environnement proposait l'établissement des relations ou de débats sur les "dossiers" concernant la Région, des militants s'engagèrent, même si ce fut sans grands espoirs, dans cette nouvelle possibilité qui leur était donnée de contester l'autoroute et de défendre leurs contre-propositions.

Enfin comme pour beaucoup de mouvements d'opposants, les militants "Vivre à Benney" furent amenés à recourir au juridi-

que avec deux préoccupations qui expriment bien à la fois les recherches pédagogiques d'une part, d'efficacité d'autre part que l'on vient d'évoquer. Sur le plan pédagogique deux objectifs furent définis, d'abord obtenir une prise de conscience et un débat, sur la procédure d'Utilité Publique, telle qu'elle se déroule, c'est à dire sous forme "saucissonnée", ensuite amener les juges, comme les différentes parties prenantes possibles (associations, élus, ...) à expérimenter les nouvelles dispositions juridiques relatives à la loi d'impact, sachant que c'est dans les premières années, de rodage, qu'une loi prend sa physionomie réelle en fonction d'une application large ou au contraire restrictive de ses dispositions. Sur le plan de l'efficacité il s'agissait purement et simplement d'obtenir des jugements ou des véto (loi d'impact conduisant à l'abandon ou au blocage du projet).

### 5.2.3. A la recherche du rapport de force :

Dans la recherche du rapport de force vis à vis du décideur, mais aussi des autres acteurs locaux, les militants apparaissent d'abord largement imprégnés par un modèle de mobilisation de masse qu'ils doivent concrétiser par des manifestations, des rassemblements, ou des milliers de signatures sur des pétitions... En fait confrontés à leur faible audience, dans des villages à faible peuplement, ils sont contraints de se contenter de modalités appropriées qui tout en étant limitées, font intervenir l'idée de nombre, voire de consensus relatif autour d'eux. Une sorte de vote par correspondance, sous forme d'un questionnaire envoyé à chaque habitant, et la participation aux différentes initiatives de Vivre à Benney (même si elles ne portent pas sur la B 33) sont considérées alors comme des éléments significatifs, bien que modestes, du rapport de force.

L'établissement d'un rapport de force institutionnel apparaît en revanche plus accessible, il utilisera toutes les modalités possibles permettant de se positionner face aux élus, aux notables agricoles, aux partis politiques, à la presse locale ... et bien évidemment aux décideurs. Le juridique constitue de ce point de vue une forme particulière, dans laquelle on tente de retrouver la dimension "numérique" en incitant à l'engagement d'actions de justice menées collectivement.

Face aux difficultés rencontrées localement dans la constitution d'un rapport de force plus favorable aux militants ceux-ci recourent à une pratique que l'on a observée également dans d'autres conflits (Vaumeilh notamment), c'est à dire une sorte de contournement par un niveau plus large, c'est à dire celui de la circonscription en annonçant une candidature face à Jean-Jacques Servan Schreiber en 1978,

celui de la Région par un rôle joué dans la coordination écologique Lorraine (conférence de presse du 16 février 1979), voire même national ou international dans la participation active à S.O.S. Environnement, ou à la Convention Ecologique Européenne des Transports.

#### 5.2.4. Emprunts, adaptation, ... d'un modèle de "mouvement social" :

L'observation de "Vivre à Benney" met en évidence en outre une tendance à se référer à une sorte de modèle du "mouvement social", comme type d'acteur historique, comme s'il apportait aussi bien l'assurance d'un certain succès possible (tel qu'au Larzac) et que l'on se trouve en cohérence avec le "sens", la globalité que l'on a défini.

Concrètement cela signifie que le mode de légitimité technico-scientifique va être exprimé sous une forme et dans des termes qui sont ceux de la plupart des mouvements, c'est à dire dossiers, bulletins, tracts, ... avec même la perspective d'un "livre blanc". Cela se traduit également par la structure associative, la physionomie même des militants qui la compose et les initiatives que l'on voudrait pouvoir réaliser (rassemblements, débats publics, stands, d'information, ... etc.). Au-delà même de l'aspect tactique cela s'exprime également dans la tentative que se réalise une unification des associations de défense contre la B 33, en tentant de dégager des revendications et des actions communes avec Richardménil, Flavigny, Bayon, ... Cela passe enfin par la présence au sein des coordinations écologiques, l'adhésion à S.O.S. Environnement, l'établissement de relations avec d'autres mouvements, ... c'est à dire une sorte de "délocalisation" de la démarche "cadre de vie" ou "Environnement", la conduisant à se présenter plutôt comme écologique.

A-t-on affaire pour autant à une sorte de copie tactique de ce qui est perçu comme plutôt légitime socialement depuis le milieu des années 70 c'est à dire l'Ecologie et les "nouveaux mouvements" ? Sûrement pas, il s'agit plutôt d'un processus dans lequel les militants sont conduits à fonder leur propre expérimentation, leur manière de situer leur légitimité dans un certain type de compétence technico-scientifique et de rapport de force, et les modèles qu'ils avaient déjà auparavant profondément intégré concernant les nouvelles formes de luttes sociales, voire le devenir du système social.

#### 5.2.5. Défense et recomposition d'un territoire :

L'intitulé de l'association est sans ambiguïtés le "Vivre" est défini à partir, ou autour d'un territoire : le villa-

ge de Benney. Pour les militants ce village c'est d'abord le leur, c'est à dire celui où ils sont nés (pour une faible minorité) et surtout celui où ils ont décidé de venir vivre en quittant la ville, c'est à dire le plus souvent Nancy. Au travers de ce choix les nouveaux résidents entendent avoir délibérément opté, pour un village, qui "en était encore un", et dont les qualités pittoresques, "esthétiques", "voire typiques", sont "évidentes" (anciennes maisons de vigneron de la "côte", longues fontaines de pierres, larges places paisibles, usoirs, église, ...). Pour autant ce territoire ne se limite pas au village, il comprend également et peut être tout autant "le plateau", c'est lui d'ailleurs "qui donne son caractère au village". Le plateau, c'est le "coeur de la Lorraine historique", il jouxte la "colline inspirée", et au-delà de sa "beauté", il constitue "le dernier plateau vierge" dans cette région du Sud de Nancy. Il est en quelque sorte "miraculé" de l'industrialisation, toute proche (Neuve Maison), par opposition à la "Vallée" qui a été de longue date une zone d'industries (même modestes) et surtout d'extraction (les gravières). Le plateau serait le lieu d'une vie sociale originale différente de celle de la vallée, avec notamment ses réseaux d'échanges et de communication dont les flux et les orientations n'avaient rien à voir avec ceux de la vallée. Pour les militants de "Vivre à Benney" le "plateau" s'intègre bien évidemment dans des ensembles plus larges tels que le Xaintois (ou Saintois), la Lorraine du Sud, ... mais ces dimensions sont moins présentes, bien qu'il existe un sentiment d'appartenance et que tous soient en fait "Lorrains". En tout cas l'identité Lorraine apparaît moins présente que dans le conflit de Louvigny Saint Jure (aéroport situé en Lorraine "germanophone").

Mais pour les militants la "vie locale", dont le village, le "plateau", sont les lieux, est désormais en crise, voire menacée d'extinction. Le déclin s'exprime au travers des modifications qu'a connu la société villageoise. Elle est entrée désormais (bien que tardivement par rapport à d'autres régions) en régression sur le plan démographique, elle est vieillie, et chaque recensement fait apparaître un déficit nouveau. Plus gravement peut être les principaux acteurs économiques disparaissent, apauvrissant les possibilités d'échanges au sein même du village. Il n'y a plus qu'un épicier, le dernier café a disparu en 1980, il ne reste presque plus d'artisans et désormais les agriculteurs, moins nombreux, sont les seuls à représenter les anciennes populations villageoises, face à deux populations sans aucun rapport., c'est à dire ceux qui sont devenus ouvriers, notamment de la sidérurgie de Neuve Maison et qui tendent à quitter le village pour se rapprocher de leur lieu de travail et ceux qui arrivent de la ville dont une part significative appartient aux couches moyennes intellectuelles.

La conséquence du phénomène serait manifeste : les fêtes ont disparu, les relations de voisinage se distendent, la soli-

darité laisse la place à un repli sur l'individu, la maison, la télévision, la voiture (avec des relations uniquement avec Nancy), ... etc. Certaines tentatives de réanimation "modernistes" du milieu rural, telles que celles de la JAC, qui ont été très actives dans l'après guerre ont fini, elles aussi d'ailleurs, par disparaître. D'une certaine manière la communauté perdrait son originalité, "son âme sociale" serait menacée de mort. Sur le plan symbolique cela s'exprimerait directement dans la dégradation de l'espace physique et la disparition de certains éléments matériels. Les maisons du centre du village, dont les occupants sont morts ou partis, sont rachetées par des agriculteurs qui les occupent un temps comme remises, granges ... etc. pour finalement les laisser tomber en ruine lorsqu'elles ne "valent plus la peine". Les champs de mirabelles constituant l'une des cultures les plus typiques du "pays" sont arrachées ou laissées en friche. "Que boira-t-on lorsqu'on se rencontrera le soir entre amis?" (1).

La "crise de la vie locale" serait d'autant plus préoccupante que parallèlement se profilerait le "danger de l'urbanisation sauvage". Nancy voit sa périphérie Sud s'élargir et le plus souvent selon des processus qui sont loin d'être maîtrisés, dans lesquels l'appétit des promoteurs se combinerait sans difficultés avec les petites ambitions et concurrences des notables et élus locaux. Des communes comme Ludres, Richardménil deviennent des symboles de cette urbanisation frénétique et anarchique qui va justifier ensuite la réalisation d'équipements d'accompagnement (notamment routiers et autoroutiers) qui vont à la fois continuer de dégrader l'environnement et réamorcer le processus d'urbanisation. Dans ces communes le mode de vie urbain (ou plutôt suburbain), les valeurs, les comportements auraient finalement tout balayé sur leur passage et il ne resterait rien des sociétés locales d'antan. L'urbanisation constituerait alors le coup de grâce pour cette "vie locale" qui a justifié les "efforts" consentis pour s'installer sur le plateau (temps de transports domicile-travail, obligation de posséder une voiture, nécessité d'aller à Nancy ou Charmes pour tous les achats, même les plus ordinaires, ... etc.). Sur le plan symbolique le phénomène prend la forme du lotissement de maisons neuves en bordure du village, qui fait pendant aux maisons abandonnées et dégradées du centre. Mais beaucoup plus concrètement et matériellement l'urbanisation signifie également et peut être surtout la spéculation foncière qui chasse les ruraux et même parfois le petit agriculteur

-----  
 (1) La culture de la mirabelle... "est le fait de petits propriétaires principalement, eux-mêmes et leurs cultures ont fait les frais du remembrement uniquement centré ... sur les activités agricoles classiques" (militant Vivre à Benney).

(qui préfère vendre et partir plutôt que de continuer à exploiter), mais qui peut aussi menacer ces couches moyennes intellectuelles aux revenus limités, face à la concurrence que représentent des couches plus fortunées d'ingénieurs, de cadres supérieurs, de professions libérales, ... à la manière de ce qui s'est produit à Richardménil.

Le "projet" au travers duquel les résidents sont devenus des militants en créant "Vivre à Benney" constitue une sorte de contre feu de cette dégradation de la vie locale et de la marche en avant de la logique urbaine, le paradoxe réside dans le fait qu'il constitue en réalité la mise en oeuvre de pratiques que l'on ne peut situer que dans l'urbain lui-même. Car en effet, qui sont ceux qui vont le mettre en oeuvre ? des "néo-ruraux" c'est-à-dire un type particulier d'urbains. Que reprennent-ils du contenu réel de la vie locale traditionnelle ? Rien ou presque rien, puisqu'il ne s'agit que de fêtes (Saint Jean et Carnaval, ...) dont le contenu et le contexte ont complètement été transformés. En quoi consiste alors le contenu ? Des activités sociales (entraide, voisinage, information, défense de type syndical ...), des pratiques esthétiques, des initiatives purement et simplement empruntées au culturel ou au socio-culturel (expositions, concours de photos, conférences, films, orchestres, voyages à l'étranger, ... etc.). Ainsi le projet consiste avant tout dans une recombinaison d'éléments qui font, pour certains, "villageois", et "traditionnels", mais qui ne résultent pas d'une connaissance, persistance de la tradition réelle et spécifique du village ou du plateau ; avec des éléments issus à la fois d'autres traditions, et à la fois de l'animation urbaine telle qu'elle s'est constituée dans les années 60. Plus concrètement et en fonction des personnalités des militants, cela signifie un cocktail de pratiques mêlant aussi bien les militants de la JAC que celles des mouvements des MJC, voire de l'animation de rue ou de quartier. Sur le plan symbolique il est curieux de constater que parmi les pratiques sociales d'entraide et de voisinage figure, en bonne place, la reconstruction des vieilles maisons du centre rachetées par ces "néo-ruraux" pour y vivre, selon des modèles qui combinent eux aussi architecture Lorraine traditionnelle et aménagements intérieurs urbains, souvent très modernistes.

La décision de réaliser l'autoroute B 33 devait constituer le catalyseur idéal pour transformer une recherche souvent individualisée de territorialité en une démarche militante et collective. D'abord l'autoroute symbolisant voiture et modernité ne pouvait être perçue que comme une accentuation de la poussée et de la menace suburbaine, voire de la logique "productiviste" d'une société, dans cet environnement "indemne" que constitue le plateau. En accélérant les conditions de circulation, il est perçu comme préfigurant l'effondrement des modèles de sociabilité traditionnels fondamentalement basés sur

un espace fixe, au profit d'un système social où tout bouge, mais où les repères, les lieux de relations, ... disparaissent.

En remettant en cause le "projet social" l'équipement venait interpeller les résidents et les forçait à accentuer et à rendre plus cohérente et plus complète leur réponse en matière de reconstitution du social-local. De ce point de vue, il constitue à la fois la principale menace perçue, mais également le principal stimulant de l'émergence de pratiques sociales "nouvelles".

En accélérant la spéculation foncière (qui s'observe déjà dans certains endroits) l'autoroute rappelle brutalement, voire oblige nos militants des couches moyennes intellectuelles, à s'interroger sur leur capacité à se maintenir dans les villages qu'ils ont choisis, face à la poussée des lotissements, souvent de bon standing.

L'équipement se heurte ainsi d'abord au projet social, au système de valeur, au choix en matière de mode de vie, à la sensibilité esthétique, voire affective, d'une population amoureuse de son plateau et de son environnement rural. En revanche, contrairement à Richardménil, il ne concerne pas vraiment les conditions immédiates de vie, puisqu'il sera trop éloigné des maisons pour que se pose le problème des nuisances bruit, qu'il n'y a pas d'habitations menacées d'expropriations et que les principales voies de déplacement de ces populations seront maintenues (ce qui n'est pas le cas pour les paysans ...)

Le caractère particulièrement riche et le niveau de l'investissement, revendiqué par les militants eux-mêmes, de Vivre à Benney dans la défense - recomposition d'un territoire, mérite que l'on s'y arrête pour se demander, notamment à la lumière de nombre d'interrogations actuelles, comment il se situe entre le traditionnel et la modernité, entre la reproduction et le changement.

On ne peut pas parler de traditionnel au sens où l'on assisterait à une tentative de conservation pure et simple de ce qui existait. Cela impliquerait d'ailleurs une véritable opération d'exhumation sociale puisque les pratiques et modèles en questions ont la plupart du temps disparu. En revanche on a bien un refus d'une certaine forme de modernité, tout au moins dans la manière dont elle s'exprime sur le plan social, du mode de vie, de la culture, de l'occupation de l'espace. Mais ce refus concerne seulement une modernité qui ne se définirait jamais "en plein" sur le plan social. La circulation, la mobilité, le changement généralisé, ne constituent pas des modèles de social. Le repli, la schizophrénie suburbaine ne sauraient constituer pour ces couches un modèle positif. En même temps le projet de Vivre à Benney comporte bien une par-

ticipation, une intégration à une autre forme de modernité. Celle qui réside dans des pratiques sociales, des modèles culturels, une manière de les faire circuler... Une modernité qui développe le paradoxe de combiner la relation identitaire à un territoire avec la mise en circulation-échange de tous les contenus idéologiques produits par les sociétés locales, les transformant en une sorte de signes, ou de mots d'un langage universel que l'on finit par retrouver de la Provence à la Lorraine en passant par le Larzac, la Bretagne ou la Région Parisienne, chaque mouvement "identitaire", "local", ... construisant ses propres phrases en fonction de préoccupations sociales qui sont probablement ailleurs.

Ce qui est en fait traditionnel, au-delà de ces contenus devenus mots ou signes, c'est la recherche de formes de sociabilités actuelles ou futures, au travers d'une liaison nécessaire entre le social et l'espace, entre une forme de sociabilité et un territoire fixe. De ce point de vue le rétro, le "conservatisme", ... ne constituent qu'un matériau disponible pour produire le couple sociabilité-territoire. L'aspect traditionnel ou moderne de la forme peut donc être trompeur. En revanche la question du fond pose clairement l'interrogation sur la capacité d'un système social au niveau global, comme au niveau local, à produire les modèles, les valeurs, les comportements, les systèmes relationnels, ... qui soient compatibles aux exigences et perspectives qu'il avance sur le plan de l'économie et de l'aménagement.

#### 5.2.6. Des échecs ... :

Les militants de "Vivre à Benney" le reconnaissent eux mêmes, leur action débouche sur une série d'échecs :

Il y a d'abord eu impossibilité de "faire passer" l'analyse globale. Sur les deux points qui paraissaient les plus accessibles le résultat est très négatif. Sur le plan des transports la critique du principe de l'autoroute B 33 et encore plus de la nécessité de développer les autoroutes et le transport routier en général n'a pas eu la moindre prise, ni sur les populations du plateau elles-mêmes, ni sur les élus, ni même sur les autres associations qui ont préféré s'en tenir à une opposition au tracé prévu. De ce point de vue il faut remarquer la grande différence entre l'autoroute et l'aéroport. Le premier jouit surtout en zone rurale d'une image sociale favorable, son rôle dans l'aménagement n'est pas contesté, il n'est pas connoté socialement, et ses nuisances sont sous évaluées ce qui donne peu de prise à l'analyse globalisante d'un mouvement comme Vivre à Benney et le confronte à un isolement vis à vis de comités de défense traditionnels, des forces politiques, syndicales ... etc. A l'inverse l'aéroport à une assez mauvaise image sociale, il est associé à l'idée d'un transport pour riches (les autres), il n'est pas

perçu comme d'un usage local possible, ses nuisances sont plutôt surévaluées (alignées sur celles des plus gros aéroports tel Roissy ou Orly), on croit difficilement à son rôle sur l'aménagement... Aussi des mouvements globalisants tels que ceux de Louvigny Saint Jure n'ont pas trop de difficultés à diffuser leurs analyses et à constituer une sorte de consensus local derrière leur opposition de principe et leurs contrepropositions ... Sur ce plan des alternatives il faut d'ailleurs remarquer un échec aussi bien en ce qui concerne les transports en commun, que le plan de transports sur le réseau routier existant, puisque les agriculteurs n'y croient pas et que pire, l'association Vivre à Richardménil en fera un point de clivage, qui empêchera la réalisation de tracts communs avec les militants de Benney. La même chose se produit à propos de l'analyse écologique. La population riveraine n'y est pas sensible et considère l'autorouté comme peu nuisante, seules les expropriations font problème. Quant aux agriculteurs ils préfèrent défendre une argumentation en terme de potentiel agricole comparé du plateau et de la vallée, n'hésitant pas à proposer des solutions très négatives sur le plan purement écologique, comme le passage en lisière des bois.

Sur le plan du rapport de force on assiste à une sorte de dynamique avortée, puisqu'après le succès mitigé du "vote par correspondance", il n'y aura aucune possibilité de réaliser une action de masse. De même la proposition d'action juridique collective ne pourra pas voir le jour. Du côté des élus les résultats ne seront pas meilleurs puisque ceux-ci préféreraient suivre le comité de défense des expropriés. En ce qui concerne les partis et syndicats, les discussions tourneront court. Enfin la reconnaissance par les décideurs restera très limitée (aucune négociation directe contrairement à ce qui se passe pour les expropriés).

Le projet social s'est heurté à la tension entre nouvelles couches et paysans. On peut même dire qu'il a contribué à la transformer quasiment en conflit. La tentative d'harmonie et de solidarité villageoise débouche ainsi en fait sur une exacerbation des clivages entre urbains et ruraux et entre militants et notables. Les militants considèrent d'ailleurs que ce projet doit être totalement repensé.

On a assisté enfin à un blocage-verouillage de la part des notables aussi bien élus qu'agricoles. Jamais les militants n'arriveront à le faire éclater. Le résultat des élections municipales de 1977 était d'ailleurs de mauvaise augure puisqu'aucun candidat présenté par les militants ne fut élu parmi les "nouveaux arrivants", ou ne put recevoir de voix de la part des anciens habitants du village.

### 5.2.7. Mais une série de prolongements :

Le conflit n'est pas terminé, mais ce n'est pas sur ce terrain que doivent s'analyser les prolongements du processus engagé par "Vivre à Benney".

Vis à vis du projet social et plus particulièrement de son contenu de type socio-culturel, on est actuellement entré dans une phase de réflexion et de reformulation, à propos de laquelle il est difficile de savoir ce qu'elle produira exactement, mais qui semble déjà impliquer l'assurance du relancement d'une pratique militante sur ce plan.

Concernant le système de représentation locale, la question qui est désormais posée est celle de la néo-notabilisation. En effet après l'appui, même limité d'une frange de la population (surtout nouvelle) à l'action des militants, ce qui est exprimé maintenant, c'est une demande de dégagement de "représentants" qui assument l'articulation décideurs-population locale, et ceci en assumant y compris la concurrence-conflit avec les notables en place (1). Actuellement les militants refusent de s'engager dans cette direction et espèrent pouvoir réamorcer plutôt une dynamique de type militante sur le plan de la maîtrise collective du pouvoir local. On peut toutefois douter du fait qu'ils pourront toujours repousser cette mise en demeure que leur présente la société locale dans un processus que l'on peut qualifier de reproduction-adaptation.

Enfin une partie des militants, et surtout le principal animateur de l'opposition à la B 33, s'engage dans une action purement écologique à un niveau plus large (département-région), participe à la création de l'ARASE, qui se veut association de service, fournissant toute l'aide logistique, technico-scientifique ... dont ont besoin les nouvelles associations de défense de l'environnement et réalisant pour le compte collectivités locales des études d'impact. Elle adhère au GECNAL qui est la section départementale de la société de Protection de la Nature. De la même manière les militants du PSU qui ont appuyé Vivre à Benney développent désormais une action générale anti-nucléaire dans un Comité d'Information sur le Nucléaire.

### En guise de conclusion

Quel que soit le caractère mitigé, et parfois décevant

-----  
 (1) Quatre membre de Vivre à Benney ont été invités à participer aux Commissions de Contrat de pays : "invitation sincère", "tentative de réconciliation", "injection soporifique" ou "prise de température" ? Se sont-ils alors demandé.

pour les militants de l'action de Vivre à Benney, quel que soit l'avenir même de l'association elle-même, l'élément le plus important réside dans le fait qu'à Benney, comme on l'avait également noté à Louvigny Saint Jure, Vaumeilh ou Rouen Boos, un nouvel acteur local est désormais présent. Jusqu'à la décision de l'autoroute il n'était que potentiel.

Il a désormais pris place dans la société locale, vues ses caractéristiques on ne peut pas penser que cela n'aura pas de répercussions à moyen terme sur cette société locale et ses transformations probables.

## VI - D'AUTRES ACTEURS LOCAUX EN RETRAIT

Si le conflit sur la B 33 met bien en évidence l'intervention active et contradictoire des acteurs qui viennent d'être abordés, en revanche il faut bien constater que d'autres acteurs, tels les partis, les syndicats, ... intervenant couramment et souvent prioritairement dans les conflits sociaux sont restés en retrait. Plus paradoxalement on peut même constater que des acteurs dont on aurait pu penser que ce type de conflit constituait le champ, tels les organisations écologiques ou de défense de la nature, se sont quasiment tenues à l'écart. D'une neutralité qui peut peser lourdement dans le déroulement du conflit et la constitution d'un rapport de force, à de simples prises de positions n'engageant aucune-ment l'action, il est nécessaire de faire le point de ce phénomène, qui peut avoir une signification importante pour les mouvements d'opposants, voire des répercussions quant à l'avenir de ce type de conflits.

### 6.1. Des syndicats qui ne se sentent pas vraiment concernés

#### 6.1.1. Absence et neutralité des "syndicats ouvriers" :

Il est certain que la question de la B 33 ne fait pas partie explicitement du champ des organisations syndicales ouvrières. Toutefois une évolution récente dans certaines régions (CFDT à Vaumeilh, CGT et CFDT à Toussus le Noble, ...) a pu montrer que les questions relatives au cadre de vie pouvaient entrer même modestement dans les préoccupations des militants syndicaux. Dans le cas présent "Vivre à Benney" a sollicité à plusieurs reprises au minimum un soutien verbal de la part d'organisations dont certains de ses militants étaient d'ailleurs adhérents. Ce fut sans aucun résultat, voire même sans réponses.

Formellement la raison en serait la priorité, voire la fixation de ces organisations sur la question de l'emploi, au moment où la crise de la sidérurgie Lorraine atteignait son paroxysme. A y regarder de plus près on pourrait dire que le problème est plus profond. Non seulement les syndicats se sont concentrés sur les questions d'emploi et de reconversion industrielle, mais en plus, ils sont convaincus que la réalisation d'équipements tels que des autoroutes, s'ils ne font pas de bien en tout cas ne feront pas de mal. Comment pourraient ils

être contre un équipement qui pourrait favoriser les emplois, même si les chances sont minimales ? De ce point de vue on peut dire que la neutralité qu'ils ont observée, même si elle est un peu embarrassée dans le cas de la CFDT, traduit de fait un "soutien" passif à la réalisation de l'équipement.

#### 6.1.2. Les contradictions des syndicats paysans :

La FDSEA et le CDJA sont tous deux d'accord pour le principe de la réalisation de la B 33. Ils sont également d'accord pour une préférence dans le tracé Vallée. En revanche la CDJA est beaucoup moins sensibilisé à la nécessité de s'opposer "fermement" au tracé Plateau, que la FDSEA. Il s'est engagé apparemment beaucoup plus tôt sur une position de négociation du tracé concret en vue de limiter l'impact sur les exploitations les plus menacées. La FDSEA quant à elle s'est maintenue plus longtemps dans une position d'opposition de principe au tracé Plateau. Le rôle du notable agricole de Benney au sein de l'association d'Information et de Défense est à cet égard sans doute une explication à ce phénomène. Toutefois cette "détermination" plus grande n'est qu'apparente, puisque le Président de la FDSEA, F. Guillaume, notable de premier plan ne s'est visiblement pas engagé dans ce conflit. On peut en tout cas noter que la situation de Louvigny Saint Jure, dans laquelle le CDJA s'était montré beaucoup plus sensible à des problématiques écologiques et de défense de l'environnement à l'encontre d'un grand équipement de transport, que la FDSEA ne s'est pas retrouvée à propos de la B 33. Il est vrai qu'il ne s'agit pas non plus de la même fédération départementale, toutefois il est probable qu'une contradiction plus profonde ait joué.

La contradiction principale pour les syndicats agricoles, qui ne se posait pas à propos de l'aviation, tient au fait que si ces syndicats doivent défendre leurs mandants "menacés", ils sont par ailleurs convaincus de l'importance du transport routier en zone rurale, même si celui-ci peut entraîner la nécessité de liaison rapide, autoroutière... D'une certaine manière ils se sentent trop liés au transport routier pour pouvoir s'opposer à l'une de ses manifestations en matière d'équipement. La contradiction est encore plus aiguë lorsqu'il s'agit d'un équipement routier présenté comme une chance pour le développement industriel de la Région. Or si les agriculteurs ne sont pas affectés sur le plan économique par la crise de la Lorraine, ils ressentent profondément que celle-ci a des implications pour eux sur le plan social, idéologique, politique. Dans un tel contexte, comme le montre la présidence de F. Guillaume au CES, les syndicats agricoles, comme les chambres d'agriculture considèrent qu'elles doivent savoir faire un effort également dans leur propre secteur, même si celui-ci se traduit par une régression de la surface cultivée et des incon-

vénients marqués pour certains paysans expropriés. L'attitude généralement adoptée consiste dans la négociation des indemnités ou du relogement plutôt que le refus de principe. L'exemple de l'implantation de General Motors n'a-t-il pas été de ce point de vue particulièrement éclairant puisque que ce sont les syndicats agricoles à la demande de la DDE, qui ont obtenu l'acceptation par les agriculteurs concernés d'une vente à l'amiable, vue l'impossibilité de recourir aux procédures d'utilité publique classiques pour créer une zone industrielle.

## 6.2. Les partis politiques ignorent le conflit

### 6.2.1. Dans la majorité on s'en remet aux notables :

Dans les partis de la majorité, il semble qu'il n'y ait qu'à Richardménil que le RPR se soit ému du problème de la B 33. Ceci ne s'est toutefois pas traduit par une prise de position dans un sens ou dans un autre. Les opposants aussi bien agricoles, que militants ont sollicité à plusieurs reprises une intervention de leur part, d'une manière générale il apparaît qu'ils s'en soient remis à leurs grands notables dans l'appréciation de ce projet. Dans la mesure où ceux-ci avaient été de chauds partisans, voire les promoteurs du projet, ils se sont maintenus dans une attitude de silence beinveillant vis-à-vis de l'autoroute, soulignant les efforts de concertation auxquels avaient eu recours la Préfecture comme la DDE.

### 6.2.2. Le PC et le PS ne peuvent pas être contre un équipement favorable à la Région :

Pendant la première phase du conflit PC et PS sont restés complètement à l'écart du conflit concernant la B 33. Ce n'est qu'au plus fort du conflit, puis des élections cantonales que des demandes d'informations ont eu lieu de la part de la Fédération de Nancy, auprès des militants de "Vivre à Benney" et "Vivre à Richardménil". Ceci ne s'est d'ailleurs traduit par aucune prise de position nouvelle. Dans un cas comme dans l'autre il apparaît que des élus de ces partis avaient été favorables au projet lors des premières réunions où il fut discuté au Conseil Général, comme au Conseil Régional. A un premier niveau se posait donc le problème de se déjuger vis à vis de ces élus. Mais là encore le problème est plus profond. Comme le dira clairement un responsable du PCF aux militants de "Vivre à Benney" : "Nous sommes pour les autoroutes" ... "en tout cas pour cette autoroute dans le contexte Lorrain". Car les militants et élus de ces partis partagent visiblement une certaine conception selon laquelle une autoroute ne peut qu'apporter une certaine activité industrielle, des emplois, ... dans une Région qui en manque tellement.

Il y a bien eu des tiraillements, notamment au sein du PS, en raison de militants de ce parti appartenant à des associations d'opposants. Ces tiraillements ne pouvaient aller jusqu'à mettre ce parti en contradiction, tout du moins c'est ainsi que cela lui apparaissait, avec son électorat et ses militants employés et ouvriers, subissant le choc de la sidé-  
rurgie, ainsi que la stagnation tertiaire de Nancy.

### 6.2.3. Après une tentative de soutien le PSU finit par renoncer

Au sein du PSU, les militants les plus sensibilisés à l'écologie (plutôt issus des couches moyennes intellectuelles) furent immédiatement sensibles à l'approche faite par "Vivre à Benney" du problème de la B 33. La plateforme du Front Auto-gestionnaire lors des législatives concernant cette question reprenait ni plus, ni moins l'argumentation de l'association. Les mêmes militants vinrent à plusieurs moments épauler Vivre à Benney. Un tract fut même réalisé sur ce sujet par le PSU, qui le diffusa largement. Toutefois il s'avéra rapidement que l'engagement dans ce conflit aussi modeste soit-il avait des effets internes négatifs. Les militants "ouvriers" notamment de Neuve Maison ne comprenaient pas que le parti engage des forces sur un tel enjeu secondaire, alors que des difficultés très importantes affectaient l'emploi notamment dans leur aciérie. Sur le plan écologique même, une partie des militants préférait que l'action soit concentrée sur l'enjeu le plus crucial et "le plus clair politiquement" c'est à dire celui de la centrale nucléaire de Cattenom.

Ainsi les militants du PSU se désinvestissent du conflit de la B 33 tout en maintenant leur opposition de principe. Ils agissent actuellement exclusivement au sein d'un Comité d'Information sur le Nucléaire (CIN) qui est en fait un comité de soutien aux opposants à la centrale de Cattenom. Il semble bien que les contradictions rencontrées par ce parti à propos du conflit sur la B 33 soient finalement assez proches, de ce qui s'est passé dans le PC, le PS ou les syndicats. Les militants ouvriers étaient certes polarisés sur la question de l'emploi, mais ils ne voulaient surtout sans doute pas s'affronter à l'opinion qu'ils rencontraient largement partagée dans la Région, selon laquelle une autoroute ne peut apporter qu'un mieux à la situation de l'emploi. D'autre part il semble bien que ces militants politiques ont été assez inquiets de s'avancer dans un conflit trop local, dont les tenants et les aboutissants politiques ne leur apparaissaient pas clairement. N'y avait-il pas des "conservateurs" dans les associations d'opposants ? Enfin il est clair qu'ils ont été déçus par la faiblesse de la mobilisation et peut-être le manque de radica-

lité de celle-ci. La concentration sur le nucléaire correspondait ainsi, à une volonté de se situer uniquement sur des enjeux qui sont clarifiables politiquement et de ne pas introduire les contradictions qui se sont exprimées sur le terrain au sein même de l'organisation politique.

### 6.3. Les difficultés des organisations écologiques

#### 6.3.1. La crise des Amis de la Terre et du MAER :

Au moment du conflit sur la B 33, deux organisations écologiques nationales avaient dans la région de Nancy des structures locales, les Amis de la Terre et le Mouvement Ecologique (MAER). L'une et l'autre ne regroupait toutefois que des petits noyaux militants qui rencontraient de grandes difficultés à asseoir leur action. Lorsque Vivre à Benney sollicita leur appui elles manifestèrent aussitôt, à la fois leur appui, mais également leur impuissance à participer à une action militante sur un problème aussi concret. Ce problème ne devait qu'empirer puisque bientôt l'une et l'autre disparaurent quasiment ou tout du moins se mirent dans un sommeil qui confirma définitivement leur incapacité à jouer un quelconque rôle dans cet enjeu.

"Vivre à Benney" s'engagea alors dans une tentative d'action commune avec une organisation nationale, sans assise locale, S.O.S. Environnement. Celle-ci apporte une possibilité de faire parler de la B 33 sur un plan national et même international. Toutefois cet aspect spectaculaire, que vint renforcer une annonce de candidature "anti B 33" contre J.J. Servan Schreiber soutenue par S.O.S. Environnement, ne devait pas produire les effets escomptés sur le terrain local. Non seulement il n'y a pas eu apparition de structure Lorraine de cette organisation, mais très vite les liens se relâchèrent, sans que l'on puisse trouver aujourd'hui le moindre effet de cet "épisode" "écologico-politique".

#### 6.3.2. La priorité donnée à l'opposition à la centrale nucléaire de Cattenom :

Les militants écologiques, quelque peu déçus par leur expérience au sein des groupes "écologie politique" se sont fréquemment raliés à l'initiative du PSU de concentrer l'action sur le nucléaire au sein du CIN. Si le CIN déploie au moins sur Nancy et sa banlieue une action importante depuis sa

création, il n'a pas manifesté sa volonté jusqu'à présent d'agir en commun avec les organisations de défense de l'environnement qui se coordonnaient au moins ponctuellement au sein de la coordination écologique Lorraine (Cattenom, Karling, Louvigny Saint Jure, B 33 ...). Aussi son rôle dans le conflit de la B 33 semble devoir rester à terme, totalement nul.

### 6.3.3. FLORE et le GECNAL et les tensions entre "Ecologie concrète" et "intellectuels de l'écologie":

Dès les premiers contacts entre Vivre à Benney et la Fédération Lorraine de l'Environnement, des difficultés sont apparues entre les militants de "l'écologie concrète" et les "Intellectuels de l'écologie" pour la plupart universitaires proches du Centre Européen d'Ecologie (de Metz), rappelant exactement les difficultés rencontrées entre celui-ci et les opposants de l'aéroport de Louvigny Saint Jure. Il y a certes accord sur la question de l'inutilité de la B 33, en revanche les militants apparaissent scandalisés par le jeu entièrement institutionnel qu'entendent mener les responsables de FLORE. Face à des "gens qui ne font rien" les militants vont alors plutôt se tourner vers le GECNAL (1).

Le GECNAL, pour les militants tout en étant très centré sur des activités d'éducation, d'édition, ... et non de lutte, présentait toutefois l'avantage de développer une importante action sur le terrain à partir de ses groupes locaux et de sections dynamiques telles que le COL (Centre Ornithologique Lorrain, le Zoo de Haye, ... etc.). Il manifeste par ailleurs une bonne volonté évidente vis à vis de Vivre à Benney auquel il proposa de faire participer l'un de ses représentants à "La Commission des grands équipements". Dans la mesure où il s'avéra que cette initiative n'était pas un accident mais révélait plutôt la recherche par la section Régionale de la Société de Protection de la Nature, d'une articulation avec les mouvements de défense de l'environnement, les contacts se multiplièrent et débouchèrent par la création commune de l'ARASE, qui se veut être une association de service mise à la disposition de tous les mouvements de luttes à propos de l'environnement.

Aujourd'hui cette coopération débouche sur une adhésion de Vivre à Richardménil au GECNAL et probablement d'autres rapprochements du même type. Il ne faudrait toutefois pas en conclure que cela implique que le GECNAL en tant que tel va

-----  
(1) Groupement d'étude et de Conservation de la Nature en Lorraine, membre de la FFSPN et de FLORE.

mettre l'essentiel de ses moyens militants dans le conflit B 33. Sa structure éclatée, hétérogène, ... ne le permettrait pas. Tout au plus cela signifie que les associations d'opposants bénéficient désormais d'un appui organisationnel plus étoffé qui pourrait être utilisé le cas échéant notamment dans le cadre d'un recours juridique (1).

-----  
(1) Le GECNAL s'est d'ailleurs séparé du FLORE, au printemps 1980.

## CONCLUSION

L'analyse du conflit à propos de la B 33, révèle d'abord l'importance de la spécificité du contexte local dans un phénomène, émergence de "mouvements de défense de l'environnement", qui a le plus souvent été abordé, y compris par nous-mêmes, d'abord à partir des conditions générales, des contradictions spécifiques à une formation sociale, à un mouvement donné. Par spécificité du contexte local on veut signifier d'abord la particularité de l'enjeu auquel on a affaire et de la pratique d'une administration locale, qui révèle à ce propos une hétérogénéité et des modulations selon les secteurs concernés. Hétérogénéité qui peut aller jusqu'à l'opposition pure et simple entre DDE et Environnement lorsque l'enjeu n'apparaît pas véritablement "stratégique". On doit également insister sur le rôle déterminant d'un système notabiliaire qui apparaît plus riche, plus complexe et contradictoire que ce que l'on avait pu observer dans notre étude précédente. On ne peut pas non plus minimiser l'importance de phénomènes militants tels que ceux des mouvements catholiques ruraux et urbains, qui conduisent des formes de mobilisations "nouvelles" ou issues de contradictions plus générales à prendre des contours et des caractéristiques particulières. Enfin et peut être surtout l'existence d'une situation de mutation et de redéfinition du rapport rural-urbain pèse tout particulièrement sur toutes les formes que peuvent revêtir oppositions ou action en faveur de l'autoroute, tant elles sont immédiatement connotées vis à vis d'un enjeu d'abord social et très secondairement technique (transport, aménagement, ...).

En revanche il serait erroné de penser que la compréhension des contradictions et des comportements propres à un contexte local permettrait de rendre compte entièrement du phénomène analysé. La simple question du pourquoi aujourd'hui, pourquoi cet enjeu plutôt qu'une décision culturelle, politique, ... ? ne pourrait jamais connaître alors de réponse satisfaisante. La crise ou mutation locale, la crise-reconversion de la Lorraine sont insuffisantes à rendre compte du conflit et des modalités particulières qu'il a revêtu. Il y a une détermination plus générale par les conditions qui régissent la formation sociale et la conjoncture actuelle qui ressurgit sans cesse au travers du conflit. Afin de ne pas se répéter on peut simplement avancer les conditions et les contradictions les

plus importantes : 1) la crise du modèle "croissance-progrès" et du consensus que celui-ci réalisait, conduit à démultiplier les capacités d'éclatement, voire même à certain moment d'atomisation des pratiques et des stratégies des différents acteurs : Des oppositions multiformes peuvent se développer et trouver appui notamment dans les couches nouvelles ; les décideurs et différentes administrations, tout comme les notables peuvent adopter des pratiques modulées, laissant une plus large place à leurs intérêts particuliers et à leur originalité ; certains acteurs peuvent se permettre de faire évoluer leurs pratiques et leur argumentation pendant le déroulement du conflit ... De ce point de vue la spécificité de la crise économique et industrielle Lorraine, vient encore renforcer le phénomène conduisant d'ailleurs à des phénomènes contradictoires, puisque d'une part elle contribue à affaiblir la crédibilité du modèle de croissance dominant et d'autre part elle pousse certains acteurs "choqués" à faire corps derrière tout ce qui peut apparaître comme une solution, même partielle à la "faillite" économique ; 2) des couches sociales, telles que les nouvelles couches moyennes révèlent là encore leur disponibilité particulière à ce type d'enjeu et leur faveur pour des formes d'actions, de mobilisations ... ; 3) Le rapport au territoire, la définition de forme de "territorialité" révèlent une actualité particulière qui quelles que soient ses modalités très différentes et très particulières révèlent avant tout une manière (la seule possible pour ces acteurs actuellement) de penser le social au travers d'un certain mode de spatialisation ; 4) des formes de mobilisation, d'action, de lutte, ... constituant une sorte de modèle du "mouvement social" manifeste son importance, tant les différents acteurs des oppositions, se voient conduits à s'y référer ou à y emprunter plus ou moins massivement. Ceci conduit à des modalités "répétitives" d'un mouvement à un autre dans le mode de légitimation, la recherche de compétence, le recours à la technique, la tentation de constituer des rapports de force basée sur le caractère massif, la volonté de faire apparaître une parité d'initiatives, de détermination, ... etc, qui peuvent donner l'illusion du développement d'ensemble d'un grand mouvement national environnementaliste. On préférera poser ici l'hypothèse d'un double phénomène d'emprunt, recherche d'appui plus large pour constituer le meilleur rapport de forces possible vis à vis de décideurs qui sont d'abord appréhendés à partir de la notion d'Etat, centralisé, puissant, omniprésent, homogène, ... etc.

Enfin ces conflits ont des effets, des prolongements qui pour être appréciés à leur juste valeur doivent être recherchés aussi bien au niveau local que global. De même il ne serait pas juste de situer ces effets sur le simple plan des équipements contestés ou du domaine transport dont ils sont cons-

titutifs. Dans le conflit sur la B 33 on remarque d'abord une modification des méthodes de l'administration et des différents décideurs. Cette recherche n'est pas suffisante pour apprécier l'importance du phénomène de concertation-consultation ou même de relations institutionnalisées telles que celles que la Délégation à l'Environnement met en place avec les associations de défense de l'environnement. S'agit il d'un effet même des conflits ? il ne semble pas que cela soit si simple que cela, en tous cas il apparaît que c'est essentiellement au travers de processus conflictuel que les décideurs sont amenés à développer ces "pratiques nouvelles". Quant aux notables, il se confirme dans ce conflit que leur interpellation tant par les méthodes actuelles de l'Etat que par l'apparition du phénomène militant les conduit à réagir. Cette réaction révèle un caractère contradictoire, d'une part elle peut conduire le système notabiliaire, comme sur le "plateau", à puiser dans ses ressources traditionnelles pour faire pièce à la menace, d'autre part elle peut entraîner des adaptations de différents notaires allant de l'adoption de nouvelles formes d'action, d'organisation comme dans la vallée, à des "ouvertures" pour permettre l'émergence de "nouveaux notables". A l'opposé, tout au moins dans les conditions actuelles plusieurs démarches, correspondant à des contradictions spécifiques voient au travers de ces conflits la possibilité de se mettre en place, de se renforcer, de définir de nouveaux enjeux et ceci au niveau local de la même manière que nous-mêmes et d'autres chercheurs (1) ont pu l'observer au niveau de la formation-développement de formes de sociabilités nouvelles ou exhumées symboliquement, sachant qu'elle prend le plus souvent le cadre de la "démocratie locale" même si ce n'est pas réellement d'une démarche politique dont il s'agit ;

2) apparition et développement de problématiques et de prati-

-----

- (1) J. Caroux : recherche sur les associations de défense du cadre de vie, notamment le cas de Mélan.  
 A. Antunes : recherche sur les associations du cadre de vie, dans le Val de Marne.  
 D. Mehl et E. Cherki : recherche sur les mouvements de lutte sur les transports et notamment contre la A 86 et la Radiale Vercingétorix.  
 A. Nicolon : recherche sur les mouvements de défense de l'Environnement avec les cas d'opposition aux centrales nucléaires de Nogent sur Seine et de Cattenom et les mobilisations sur les questions des nappes phréatiques dans la région de Mulhouse.

ques liées au "cadre de vie", avec de multiples interrogations pour savoir s'il s'agit là d'un phénomène qui va se perpétuer tel quel ou s'il ne s'agit que d'une sorte de processus transitoire vers l'écologie ou vers le social, le politique, ... etc. ; 3) renforcement et peut être transformation d'une démarche écologie défense de la nature, qui pour être limitée à l'adhésion de quelques militants à des organisations existantes telles que le GECNAL n'en conduisent pas moins à des infléchissements de celles-ci telle que la création de l'ARASE semble pouvoir l'indiquer.

BIBLIOGRAPHIE

Outre la bibliographie générale présentée dans "Les mouvements d'opposants aux décisions d'implantation d'aéroports et de la ligne nouvelle du TVG :

Recherches sur La Lorraine

Serge BONNET : Sociologie politique et religieuse de la Lorraine, Armand Colin, 1972.

Serge BONNET : L'homme de fer.

Michel DESSINGES et Alain LEVY : Les ouvriers de la circonscription de Nancy I. Environnement socio-économique, attitudes politiques et comportement électoral. (Elections législatives, 1973), SIT Nancy, 1974.

Claude GERARD et Jean PELTRE : Les villages Lorrains. Université Nancy II. 1979.

Stéphane GABER : La Lorraine meurtrie. Université de Nancy II, 1979.

Annales de l'Est : Vie religieuse et mentalité à Metz, n° 3, Nancy, 1979.

Essais, chroniques, romans

Pierre de GONNEVILLE : Poignard ou Chevillon ? Récit de la vie quotidienne en Lorraine à Mirecourt en 1619, 1975.

Georges GOULON : Souvenirs d'un garçon de ferme. Histoires et anecdotes Lorraines, 1979.

André JEAN MARIE : Petits contes des campagnes Lorraines. 3e série éditions "Le républicain Lorrain", 1976.

Jacques KRIER : La Jeanne d'Arc est rouillée. Les enfants de Lorraine et les choses de la vie. Editions Ramsay, 1979.

Jules LOUIS : Le calvaire d'une famille Lorraine (entre terre et ciel), 1979.

François RIBADEAU DUMAS : Histoire secrète de la Lorraine.

Albin Michel, 1979.

D. RONDEAU et F. BAUDIN : Chagrin Lorrain. La vie ouvrière en Lorraine, 1870-1914. Seuil 1979.

La Revue Lorraine : n° 30, 31, 32.

Documents administratifs, études de l'OREAM, des Chambres consulaires ...

OREAM :

Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, mai 1970.

Politique Régionale d'industrialisation, mai 1970

Feuillets de l'OREAM Lorrains n° 13.

Desserte aeronautique de la Lorraine, mars 1970.

Feuillets de l'OREAM lorrains, n° 17.

A travers les dossiers et actions de l'OREAM, la métropole en marche. Décembre 1972.

Feuillets de l'OREAM n° 23.

L'établissement public de la métropole lorraine est né en 1973, février 1974.

Feuillets de l'OREAM n° 25.

Après Métrolor ... métrovosges, avril 1975.

Feuillets de l'OREAM, n° 27.

Métrolor et l'autoroute A 31 en 1975. Novembre 1975.

Feuillets de l'OREAM, n° 29.

LORAIR. Pour la promotion du transport aérien en Lorraine, janvier 1976.

Feuillets de l'OREAM, n° 30;

EPML, premier bilan, perspectives d'avenir. Novembre 1976.

Feuillets de l'OREAM, n° 33.

Schéma d'orientation et d'aménagement du massif vosgien juin 1978.

Feuillets de l'OREAM, n° 35.

Les transports en milieu rural, janvier 1980.

Feuillets de l'OREAM, n° 37.

OREAM-DRE-SNCF : Nancy-Epinal : Enquête rail test. Février 1977.

OREAM-CETE : Etude des déplacements de personnes dans l'axe Mosellan, 1974.

OREAM : Desserte renforcée Nancy-St Dié, étude préliminaire, novembre 1975.

SREL : Etude des transports des marchandises, juin 1977.  
Enquête auprès d'entreprises industrielles et commerciales.

Chambre d'Agriculture (54) Tableau du Nord de l'agriculture départementale, novembre 1978, et novembre 1979.

Documents relatifs à la B 33.

DDE : Liaison Nancy-Epinal. Comparaison des tracés Vallée et Plateau, entre Richardménénil et Charmes. Plan de situation, avril 1978.

DDE : Liaison Nancy-Epinal. Etude comparative des deux tracés : "Vallée et Plateau", 13.4.1978.

Chambre d'Agriculture : Autoroute B 33, Nancy-Epinal. Comparaison entre les tracés "Vallée" et "Plateau". Etude des structures foncières d'exploitations agricoles, 30 juin 1978.

Prises de positions vis à vis de la B 33

Articles du Républicain Lorrain et de l'Est Républicain, 1977-1980.

CDJA : Lettre au directeur de la DDE. 5 juillet 1979.

PSU-MAU : Histoire d'autoroute, 27 février 1977.

Vivre à Benney

Dossier Autoroute n° 1, décembre 1977

Dossier Autoroute n° 2, janvier 1978

Dossier Autoroute n° 3, mai 1978

Lettre aux maires

Introduction ... à la table ronde sur le projet d'autoroute B 33, organisée par le CEAS, 21.03.1978.

Intervention à la réunion publique du 1.02.1978 à Richardménénil avec Vivre à Richardménénil, et Association de sauvegarde du site de Flavigny.

Documents ARASE-GECNAL

Plaquette de présentation aux maires de l'ARASE

Plaquette de présentation de l'exposition l'Homme et la nature, février 1980.

Bulletin du GECNAL, n° 1 à 8.

ARASE : La réforme du ministère de la culture et de l'environnement.

Tracts du GECNAL.