



HAL
open science

Entre expertises et émotions : les conflits relatifs à l'extension de l'aéroport de Milan Malpensa

Laura Centemeri

► **To cite this version:**

Laura Centemeri. Entre expertises et émotions : les conflits relatifs à l'extension de l'aéroport de Milan Malpensa. PUR. Emotions et expertises, 2015. hal-01077265v2

HAL Id: hal-01077265

<https://hal.science/hal-01077265v2>

Submitted on 3 Dec 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Entre expertises et émotions : les conflits relatifs à l'extension de l'aéroport de Milan Malpensa

Laura Centemeri
(CNRS-LAMES/AMU)

Dans cette contribution, mon objectif est d'interroger la relation qui se noue entre registres évaluatifs de l'environnement basés sur l'appréciation « experte » du monde environnant et modes de mise en valeur de l'environnement s'appuyant sur l'expérience de l'attachement au lieu. Mon analyse porte sur l'espace de délibération autour d'un grand projet d'infrastructure ayant des impacts environnementaux significatifs : l'extension de l'aéroport de Milan-Malpensa (Italie), actuellement en phase d'évaluation. Dans ce cadre, je m'intéresse plus particulièrement au comité *Viva via Gaggio* (Vive la rue Gaggio) et à ses actions visant faire entendre une voix d'opposition à ce projet.

Les groupes d'opposants aux projets de grandes infrastructures sont fréquemment présentés, dans le débat public comme dans une certaine littérature de sciences sociales, en tant qu'expression du phénomène du *Nimby* (*Not in My Backyard*). Cette catégorie a été critiquée comme étant pseudo-scientifique en raison du fait qu'elle entraîne en soi un jugement normatif qui s'appuie sur un cadrage implicite de la situation conflictuelle. On peut résumer ce cadrage en ces termes : voir dans les oppositions aux grands projets d'intérêt public une expression d'égoïsme intéressé ou de localisme aveugle aux enjeux plus large de la communauté politique (nationale voire mondiale).

La pertinence d'une entrée par le biais du *Nimby* a donc été mise en question par plusieurs auteurs. Ces derniers se sont au contraire efforcés à montrer soit les efforts des groupes d'opposants d'argumenter « en généralité » le bien-fondé de leur cause¹, soit les modes auxquels ils ont recours pour mettre en relation leur cause avec d'autres causes locales. Cela dans le cadre d'un effort de construction de réseaux d'acteurs qui se revendiquent comme porteurs d'un nouveau modèle de justice environnementale².

Pour ma part, j'aborde ces conflits par l'analyse des langages et pratiques de « valuation » de l'environnement³ mobilisés par les acteurs. Environnement étant entendu ici au sens propre – « ce qui environne » – et non pas associé d'emblée à l'idée de nature. La valuation, au sens que lui donne Dewey, indique les processus sociaux de « mise en valeur », c'est-à-dire « la formation raisonnée des désirs, des intérêts et des fins dans une situation concrète »⁴.

L'avantage d'une entrée par la « valuation » est qu'elle permet de repérer l'existence d'une pluralité de relations que les personnes entretiennent avec leurs environnements et

¹ Danny Trom, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative », *Revue française de science politique*, 49-1, 1999, p. 31-50.

² Sur le cas italien : Donatella Della Porta et Gianni Piazza, *Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Milano, Feltrinelli, 2008 ; Loris Caruso, *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti. No Tav e No Dal Molin*, Milano, FrancoAngeli, 2010.

³ Joan Martinez-Alier, *The Environmentalism of the Poor*, Cheltenham, Elgar, 2002.

⁴ Voir Alexandra Bidet, Louis Quéré et Jérôme Truc, « Ce à quoi nous tenons. Dewey et la formation des valeurs. Présentation », dans John Dewey, *La formation des valeurs*, Paris, La Découverte, 2011, p. 19-20. Voir aussi pour une lecture pragmatique des problèmes d'incommensurabilité qui surgissent en raison de la pluralité des registres de valuation Laura Centemeri, « What orders of worth don't say about why the environment is valuable to us », *Proceedings of the 36 Kongress der Deutschen Geseelshaft Fur Soziologie*, Bochum et Dortmund, 1-5 octobre 2013.

qui sont à la source de la valeur attribuée à ce qui les entoure : convenances personnelles et coutumières basées dans la familiarité, rapports instrumentaux, approches conventionnelles faisant l'économie d'une connaissance de proximité. La variété des processus à l'œuvre dans la « valuation » peut ainsi être analysée comme relevant de ce que Laurent Thévenot définit dans les termes d'une « pluralité de régimes d'engagement » de l'agent avec son environnement.⁵ Ces régimes d'engagement, ordonnés sur un axe des modes d'agir dans le monde comprenant aussi bien les rapports personnels que les rapports conventionnels, s'accompagnent d'une pluralité de « biens » et capacités qui sont entretenus dans ces rapports avec la matérialité environnante, ainsi qu'à des modes variés de les mettre en commun.

L'entrée par la valuation permet donc de reconnaître l'existence de « biens du proche », c'est-à-dire des réalités qui comptent pour les personnes à partir d'un mode d'appréciation et d'expérience sur base de familiarité⁶. Ce faisant, dans les conflits environnementaux la question qui émerge n'est plus seulement celle de l'obligation pour les groupes d'opposants de « monter en généralité » en transformant le cas particulier pour montrer sa pertinence par rapport à un enjeu plus large et légitime au regard de l'intérêt général. Il s'agit bien plutôt d'un problème d'articulation et de mise en relation entre des registres de « valuation » différents, liés à des modes d'expérience de l'environnement pluriels.

L'observation de ce travail d'articulation permet de dégager de nouvelles questions de recherche, notamment celle de la portée politique de modes d'appréciation de l'environnement qui se basent sur un rapport de proximité. Loin d'être réductibles à des options personnelles, ces modes d'appréciation renvoient à des registres d'expérience de l'environnement communs et dont l'appréciation qu'ils suscitent est partageable avec d'autres. Ces types de registres d'appréciation sont donc importants pour fabriquer du « commun » (sens commun, savoir commun, sentir commun, action commune, etc.) dans un environnement. Néanmoins, la reconnaissance publique de ces registres d'expérience pose problème en raison de la manière dont l'espace de délibération est conçu dans nos sociétés, à partir d'une exigence de généralisation des enjeux et d'autonomie vis-à-vis de toutes formes de contingence contextuelle (liens de parenté, attachement au territoire, croyance religieuse, etc.).⁷ La tendance est donc d'y voir une menace pour l'espace public, cela d'autant plus que, dans leur quête de légitimité politique, l'expression de ces registres passe fréquemment par le recours à des catégories telles que l'appartenance (par exemple religieuse) ou l'identité (par exemple ethnique). Catégories propres à faire surgir la « hantise » d'une dérive communautariste.⁸

À travers l'exemple de l'action menée par le comité Viva Via Gaggio dans le cadre de la nouvelle extension de l'aéroport de Milan-Malpensa, mon objectif est d'abord de montrer comment des modes de mise en valeur de l'environnement, à partir d'un engagement de proximité, peuvent être mobilisés pour sensibiliser à une cause commune. Il m'intéresse

⁵ Laurent Thévenot, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, La Découverte, 2006.

⁶ Eric Doidy, « Cultiver l'enracinement. Réappropriations militantes de l'attachement chez les éleveurs jurassiens », *Politix*, 3-83, 2008, p. 155-177.

⁷ Je renvoie à Luc Boltanski et Laurent Thévenot, *De la Justification*, Paris, Gallimard, 1991, ainsi que à Theodor M. Porter, *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

⁸ Sur le concept de hantise voir Joan Stavo-Debaugé, « Les vices d'une inconséquence conduisant à l'impuissance de la politique française de lutte contre les discriminations. I. Tu ne catégoriseras point ! », *Carnets de bord*, 6, 2003 pp. 19-36. Sur la tyrannie du familier voir Marc Breviglieri, « L'attachement au lieu d'origine. », in Fanny Colonna et Loïc Le Pape, *Traces, désir de savoir et volonté d'être*, Arles, Actes Sud, 2010, p. 330-350.

ensuite de démontrer que ces registres peuvent aussi parfaitement s'articuler avec d'autres modalités de construction de la valeur basées sur des modes conventionnels d'appréciation, telles que l'expertise. Dans ce cas, loin d'être une menace pour la délibération, les registres d'appréciation de l'environnement fondés sur la proximité se révèlent capables de s'articuler avec des « dispositifs de sensibilisation »⁹ complexes qui non seulement alimentent et enrichissent le débat public, mais contribuent également à la production d'une connaissance « experte » sur l'environnement. En outre, l'importance de ces registres de valuation semble émerger en réponse à des modes de participation ayant connu au cours du temps une transformation vers de plus en plus d'expertise requise de la part des habitants pour avoir accès à l'espace de la délibération.

Quarante ans de luttes locales contre l'extension de l'aéroport de Milan-Malpensa

L'aéroport de Milan-Malpensa est situé à environ 50 km de Milan – chef-lieu de la région Lombardie (Italie) –, à la frontière avec la région Piémont. Cet aéroport fait partie du « système aéroportuaire milanais » qui inclut également celui de Milan-Linate ainsi que celui de Bergame-Orio al Serio. L'aéroport est géré par la société SEA dont l'actionnaire principal est la mairie de Milan.

Malpensa est aujourd'hui la principale aéroport de l'Italie du Nord. L'aéroport, qui occupe une superficie de 1 220 ha, fonctionne avec deux pistes parallèles. En 2010, la SEA a présenté à l'Autorité nationale de l'aviation civile (ENAC) un *Master Plan* pour la réalisation d'une troisième piste et d'un nouveau terminal, plus l'extension du centre logistique (*Cargo City*) : cela impliquerait l'inclusion d'environ 400 ha supplémentaires dans la superficie occupée par l'aéroport. Ce plan est actuellement soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental selon les prévisions de la directive 85/337/EEC.

Les terrains actuels de l'aéroport (ainsi que ceux visés pour son expansion) se situent à l'intérieur du parc lombard de la vallée du Tessin, un parc régional ouvert en 1974, et classé depuis 2002 comme « réserve de biosphère » dans le cadre du programme *Man and Biosphere* de l'UNESCO.

Cette situation de coexistence de l'aéroport et du parc sur le même territoire a toujours été l'une des sources majeures de la critique des acteurs s'opposant aux projets successifs d'extension de cette infrastructure. Cela, dès les premiers plans remontant au début des années 1970, alors que l'aéroport enregistrait un trafic de moins d'un million de passagers par an. C'est à ce moment que la SEA envisage que l'aéroport de Malpensa, qui fonctionnait depuis 1948 comme aéroport d'appui à Linate pour les vols intercontinentaux, devienne le grand aéroport du nord de l'Italie.

Dans l'histoire des rapports conflictuels entre l'aéroport et son territoire, on peut distinguer trois phases.

A la recherche de l'extension « raisonnable » : des institutions et organisations locales qui se mobilisent pour une décision participée et pour une expertise d'aide à la décision.

Une première phase (1972-1987) voit les communes entourant l'aéroport et leurs habitants, ainsi qu'une variété d'organisations politiques et associatives (partis politiques, syndicats, associations environnementalistes et pour la santé), se mobiliser contre le plan de la « *Grande Malpensa* ». Le plan prévoit la construction d'une troisième piste, qui impliquerait notamment la disparition du petit hameau historique de Tornavento, dans la municipalité de Somma Lombardo. Le projet ne s'accompagne d'aucune analyse des impacts environnementaux, sanitaires ou économiques.

⁹ Christophe Traïni (dir.), *Émotions... Mobilisation !*, Sciences Po, les Presses, 2009.

Le mouvement d'opposition dénonce le projet sous plusieurs aspects.¹⁰ D'abord le manque de participation qui a marqué le processus de décision. Ensuite, le manque d'analyses concernant les impacts sur la santé et sur l'environnement – en particulier les menaces qui pèseraient sur la préservation du Tessin et de ses berges. C'est là l'argument central de la campagne menée par Italia Nostra¹¹ et par les municipalités du Tessin qui conduira à la création du parc régional. À cet égard, notons que la mobilisation des habitants est également justifiée au nom de la défense de leur modèle d'organisation territoriale et économique-sociale auquel on associe volontiers une certaine qualité de la vie. Un des slogans des manifestants résume ce point sous les termes : « défendre notre santé, notre travail et notre repos ». Le projet de la « *Grande Malpensa* » est donc aussi vu par les habitants comme une menace pour leurs droits (« à la vie, à la santé, à l'habitat, à un environnement salubre ») que comme la mise en danger des formes d'organisation du vivre ensemble sur le territoire. Organisation qui comprend aussi sa dimension économique – notamment les activités artisanales liées à la production textile encore florissante à l'époque.

Face à cette opposition, mais également en raison de la crise énergétique qui explose en 1974 en conduisant à une révision à la baisse des prévisions de croissance du trafic aérien, la SEA se déclare disposée à un remaniement du projet d'extension. Le gouvernement régional lombard, en place depuis 1970, décide alors d'intervenir et de proposer un dispositif qui puisse garantir une démarche de décision partagée. En 1979 est ainsi constitué un « Comité inter-divisions élargi pour les problèmes de Malpensa » qui réunit autour d'une même table les maires des municipalités concernés par l'expansion, les représentants du gouvernement régional, le président du Parc du Tessin. Cet organe a pour mission de vérifier et évaluer les conséquences des différentes hypothèses d'extension. Le comité propose à son tour la création d'un comité technique d'experts nommé par le gouvernement régional (avec des représentants de la SEA). La tâche du comité technique est de dresser une liste d'études nécessaires pour appuyer la décision.

Néanmoins, au sein du gouvernement régional, cet embryon de dispositif de participation (limité d'ailleurs aux acteurs institutionnels) et de production d'expertise ne devient pas une structure stabilisée d'appui à la décision. C'est la raison pour laquelle personne ne sera vigilant par la suite à la production effective des études commissionnées – d'ailleurs partiellement réalisées. En revanche, le dispositif réussit à impliquer les acteurs institutionnels du territoire autour d'une idée partagée d'extension raisonnable et contrôlée de l'aéroport.

Pour sa part, la SEA s'engage à élaborer un nouveau plan d'extension qui au final n'inclut plus le projet de troisième piste. Il s'agit du projet « Malpensa 2000 » qui est approuvé par la Région, bien que sous condition de la réalisation d'une étude d'impact

¹⁰ Pour la reconstruction de cette phase, je me fonde sur les travaux de : Elliot J. Feldman, « Air Transportation Infrastructure as a Problem of Public Policy », *Policy Studies Journal*, 6 (1), 1977, pp. 20-29 ; Alessandro Balducci, *L'implementazione di grandi progetti pubblici. Una indagine sui processi decisionali relativi all'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa e alla rilocalizzazione del Policlinico di Milano*, Milano, Milano, CLUP, 1988 ; Alma Pizzi, *Malpensa 2000*, Milano, Giorgio Mondadori, 2000. La reconstruction des différentes phases du conflit s'appuie également sur l'analyse d'articles presse, de documents émanant soit des acteurs de la mobilisation soit des institutions, de rapports techniques et d'expertise, ainsi que sur une série d'entretiens menés avec des représentants de l'opposition à l'extension au cours de l'année 2011. La recherche a bénéficié d'un financement de l'agence de la recherche portugaise FCT (FCOMP-01-0124-FEDER-009234).

¹¹ Italia Nostra, association fondée en 1955, est l'une des plus anciennes associations environnementalistes italiennes, prioritairement concernée par des questions de patrimoine et de paysage.

environnemental. En fait, en 1985 est approuvée la directive européenne 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement qui sera intégrée dans le système italien avec retard, ce qui fait que le projet Malpensa 2000 n'est pas soumis formellement à évaluation. Autre condition posée par la Région : la prévision d'une limite au trafic de 12 millions de passagers par an. Dernière condition : la réalisation d'un plan (plan de zone de Malpensa) qui doit réguler la réalisation des infrastructures d'accès à l'aéroport (chemins de fer, autoroutes) et des œuvres d'appui au développement du business aéroportuaire (hôtels, salles de congrès, structures pour la logistique, etc.). En 1987 le ministère des Transports approuve à son tour le Plan de Malpensa 2000 avec les conditions imposées par la Région Lombardie. La SEA présente alors une première étude d'impact environnemental, mais le cabinet de la Région en charge d'en vérifier la conformité aux standards de la directive européenne le considère comme insuffisamment approfondi. Il l'approuve néanmoins sous condition d'études supplémentaires. Les travaux d'extension de l'aéroport commencent.

Pour ce qui est du plan de zone de Malpensa, il devient un instrument de distribution politique des bienfaits économiques de l'aéroport et finit par se transformer en maillon d'un gigantesque système de corruption. Ce dernier sera dévoilé dans le cadre des enquêtes judiciaires de l'opération « mains propres » qui impliqueront directement la direction de la SEA.¹²

Des habitants qui protestent et qui produisent du savoir expert pour dénoncer des dommages et des illégalités

Suite à ces scandales, les travaux de Malpensa 2000 sont interrompus en 1992, avant de reprendre en 1993. L'année suivante marque le début d'une deuxième phase de tensions entre aéroport et territoire. Il s'agit de la phase la plus controversée, mais également de la plus déterminante pour comprendre la situation actuelle.¹³ C'est en 1994 que le gouvernement italien promeut Malpensa comme projet destiné à être inclus parmi les 14 infrastructures prioritaires du *Trans-European Transport Network* (TEN-T), le réseau naissant d'infrastructures européennes de transport. Malpensa est alors présenté comme un « *hub* »¹⁴ potentiel pour le sud de l'Europe, sans tenir compte du fait que cette nouvelle définition implique une nette augmentation du trafic qui attendrait au moins le double du seuil admis comme « compromis raisonnable » à la base de l'accord avec les municipalités avoisinantes. L'idée de la transformation de Malpensa en *hub* provient en réalité d'un groupe d'acteurs (gouvernement national et régional lombard, ainsi que de groupes d'entrepreneurs) qui l'ont élaborée à l'abri de toute discussion publique. Et la décision fait l'impasse sur nombre de points problématiques qui font obstacle à ce projet : le défaut d'infrastructures d'accès à l'aéroport ; la présence déjà d'un autre *hub*, plus ancien, en Italie – l'aéroport de Rome-Fiumicino ; les impacts environnementaux sur la zone protégée du Tessin et, plus généralement, l'impact sur le territoire qui entoure l'aéroport et la vie de ses habitants.

Deux éléments de contexte permettent d'éclairer la force qu'assume le discours de « l'intérêt stratégique » de la transformation de Malpensa en *hub* dans l'espace de la délibération. D'un côté, une grave crise économique liée aux processus de

¹² L'opération « mains propres » désigne une série d'enquêtes judiciaires réalisées au début des années 1990 en Italie qui mirent au jour un système de corruption et de financement illicite des partis politiques de la « première république » (Tangentopoli).

¹³ Voir pour une reconstruction détaillée de cette phase Pierluigi Di Palma et Roberta S. Paviotti, *Dossier Malpensa*, Roma, Edizioni Procom, 2008.

¹⁴ Un « *hub* » est une plate-forme de correspondance, un point central d'un réseau de transport.

désindustrialisation frappe la région comprise entre Malpensa et Milan (l' *Alto Milanese*).¹⁵ Sans toutefois faire l'unanimité, l'aéroport est alors considéré comme l'une des solutions pour une reconversion efficace. De l'autre, le succès électoral en Lombardie de la Ligue du Nord¹⁶ aux élections nationales de 1994 conduit à radicaliser une opposition entre Rome et Milan qui finit par se répercuter sur la concurrence entre Malpensa et Fiumicino qui briguent la présence effective de la base d'Alitalia, la compagnie aérienne nationale.

Entre temps, des comités de citoyens s'opposant à l'extension s'organisent : COVEST du côté piémontais et UNICOMAL du côté lombard. Avec le soutien des principales associations environnementalistes, les opposants dénoncent auprès des institutions européennes l'illégalité des travaux d'extension qui n'ont pas été soumis à une évaluation environnementale. L'entrée en vigueur de la directive « Habitats » (92/43/CEE) concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages a d'ailleurs introduit entretemps de nouveaux éléments de contrainte à une future extension de l'aéroport, étant donné la proximité de l'infrastructure avec plusieurs « sites d'intérêts communautaires »¹⁷ se situant dans le parc du Tessin. La date d'ouverture de Malpensa 2000 (octobre 1998) s'approchant, de nombreuses manifestations d'opposition sont organisées, dans les espaces de l'aéroport, allant parfois jusqu'à bloquer les routes d'accès à l'infrastructure. Les opposants à l'extension organisent également des rencontres avec des experts, et pour sensibiliser la population, et pour se doter des instruments de compréhension nécessaires à l'argumentation publique sur la nécessité d'une étude d'impact environnemental.

Suite à la mobilisation locale, le ministre de l'Environnement Edo Ronchi décide en avril 1998 de soumettre le plan d'extension de Malpensa 2000 à une procédure d'évaluation d'impact environnemental, en justifiant sa décision par le changement radical de nature du projet originellement approuvé. Le 25 octobre 1998, Malpensa 2000 entre en fonction. Si le trafic passager était encore de 4 millions par an en 1997, en 1999 il dépasse déjà les 16 millions. L'impact sur la vie des habitants, en particulier le bruit, est sensible et de nouvelles manifestations s'organisent. Les habitants sont de plus en plus exaspérés.

En juillet 1999, la SEA présente son étude d'impact environnemental au ministère de l'Environnement. 70 observations négatives sont formulées par les comités d'opposants, les associations environnementalistes, la direction du parc du Tessin et les municipalités entourant l'aéroport (en particulier les municipalités piémontaises, plus impactées par le bruit). En novembre, conformément à l'étude d'impact, le ministre de l'Environnement se prononce en défaveur du projet : l'aéroport ne peut plus augmenter son trafic et il est urgent de définir des mesures de mitigation et de compensation du dommage environnemental (en particulier le bruit). Un décret d'urgence du gouvernement national (DPCM, 13 décembre 1999) intervient pour régler la situation : malgré l'évaluation environnementale négative, Malpensa peut continuer son expansion, mais des mesures urgentes doivent être lancées pour réduire les impacts sur la population, notamment la délocalisation des habitants les

¹⁵ Sur la crise de l'« *Alto Milanese* » et ses répercussions sur l'organisation du territoire voir l'analyse développée dans Simone Tosi et Tommaso Vitale (dir.), *Piccolo Nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'alto Milanese*, Milano, Bruno Mondadori, 2011.

¹⁶ La Ligue du Nord est un parti politique italien créé à la fin des années 1980, régionaliste et fédéraliste, connu pour ses positions populistes, parfois xénophobes. Sur les évolutions de ce parti voir Roberto Biorcio, *La rivincita del Nord. La Lega dalla contestazione al governo*, Bari, Laterza, 2010.

¹⁷ Par site d'intérêt communautaire (SIC) on entend une zone désignée pour la protection environnementale au titre de la directive « Habitats ».

plus exposés au bruit.¹⁸ Un système de contrôle épidémiologique et de la qualité de l'eau et de l'air, ainsi que des dommages aux forêts – d'ailleurs déjà prévu dans les années 1980 – doit également être mis en place, mais ne sera pas le cas. Pour sa part, la région Lombardie approuve le plan de zone de Malpensa (loi régionale 10/1999) qui prévoit la réalisation d'un « plan vert » de couloirs écologiques autour de l'aéroport.

Les comités et associations environnementalistes continuent leurs activités de dénonciation des impacts environnementaux, à partir d'un travail de repérage et mise en forme de données concernant les dommages. Des moments publics sont également organisés bien que la participation citoyenne se réduise fortement. Les délocalisations des habitants plus exposés au bruit ainsi que la progressive technicisation du discours des comités aident à expliquer un essoufflement progressif de la mobilisation. Pour sa part, la SEA commence à travailler à l'hypothèse de réalisation d'une nouvelle extension de Malpensa. La réalisation d'une troisième piste se justifierait ainsi comme moyen de réduire les impacts sonores de l'aéroport à travers leur distribution sur un territoire plus large.

L'introduction de la procédure d'évaluation environnementale stratégique (directive 42/2001/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement) offre aux opposants un nouvel outil pour dénoncer un défaut d'évaluation des impacts environnementaux de l'aéroport. En 2005, la direction du parc du Tessin, entre temps devenu réserve UNESCO de la biosphère, commissionne une évaluation environnementale stratégique volontaire qui analyse l'impact des projets de développement prévus dans son territoire par la SEA. Le document dénonce un dommage environnemental déjà significatif en l'état et une situation de défaut de planification cohérente de l'ensemble des infrastructures de l'aéroport.

Malgré la dénonciation du danger que l'aéroport fait peser sur le parc, en 2006, la SEA commence à élaborer un « *Master Plan* » qui prévoit la réalisation d'une troisième piste, positionnée comme le tracé de 1972, dans la direction du hameau de Tornavento. Malgré la menace d'une nouvelle extension et l'augmentation du trafic qui connaît un pic de 23,7 millions de passagers en 2007, les activités lancées par les comités d'opposition mobilisent de moins en moins de monde. Les activistes parlent à ce propos d'un « effet d'habitation », ainsi que d'un « esprit de résignation » qui se seraient emparés de la population comme résultat d'une histoire de promesses institutionnelles trahies longue 40 ans.¹⁹

Sensibiliser à la cause de l'environnement un territoire « résigné » : la naissance du comité « Viva via Gaggio »

En 2010, la présentation à ENAC du nouveau *Master Plan* de la SEA inaugure une troisième phase dans l'histoire des rapports conflictuels entre l'aéroport et son territoire. Avant de rentrer dans les détails de cette phase, et plus particulièrement de l'activité menée par le comité Viva via Gaggio, il paraît important de revenir sur la manière dont la cause de l'environnement a été portée par les opposants à l'extension au cours des phases que je viens de décrire. Cette étape de l'analyse permettra notamment de mettre l'accent sur les registres évaluatifs mobilisés pour dire la valeur de l'environnement.

Dans les premières mobilisations qui mettent en question le bien-fondé du projet de la « *Grande Malpensa* », l'environnement est avant tout le cadre de vie de communautés qui voient dans l'aéroport la menace d'un bouleversement de modes établis de vivre ensemble.

¹⁸ Au final, 549 logements seront achetés par la région Lombardie aux citoyens des municipalités de Ferno, Somma Lombardo et Lonate Pozzolo ayant décidé de quitter leurs habitations situées dans les zones à plus fort impact de bruit.

¹⁹ Entretien avec les coordinateurs du comité COVEST, mars 2011.

Il s'agit d'une opposition qui s'expose donc à la critique d'être une résistance au progrès ainsi que l'expression d'une nostalgie pour un passé en voie de disparition. La valeur de cet environnement est également mise en avant sous l'aspect du patrimoine naturel à préserver. C'est alors au fleuve Tessin, symbole régional et national, « le grand fleuve bleu ciel » (*il grande fiume azzurro*), d'incarner la valeur de l'environnement menacé, saisie en tant qu'héritage national et paysage à préserver. Ces modes d'expression de la valeur qui, pour reprendre la terminologie de Boltanski et Thévenot, invoquent les ordres des grandeurs « domestique » et « inspirée », laissent progressivement la place dans les années 1990 à des qualifications civiques de l'environnement, saisi cette fois en tant que source de droit (à la santé, à un cadre de vie digne)²⁰. Ces registres d'évaluation relevant de la grandeur civique, d'ailleurs déjà présents dans les années 1970, gagnent en importance, en portant ainsi au premier plan l'enjeu de la connaissance et la dénonciation des dommages causés à l'environnement. Parallèlement, on observe l'émergence de registres évaluatifs plus strictement écologiques qui conduisent à saisir l'environnement sous l'angle de la protection des espèces et de la préservation des écosystèmes.²¹ Les directives européennes qui participent de la construction progressive d'une reconnaissance publique de la valeur écologique de l'environnement offrent ainsi aux opposants des appuis pour la dénonciation des plans de la SEA qui, pour sa part, valorise exclusivement l'environnement sous l'angle d'une ressource territoriale devant être gérée efficacement par rapport aux objectifs de développement industriel. Si dans les années 1970 l'opposition à l'extension pouvait encore être définie comme celle d'habitants de « petites communautés » attachés à leur modes de vie, dans les années 1990 l'opposition est portée par des groupes de citoyens qui deviennent petit à petit des experts (d'environnement et de droit) et qui semblent parfois vouloir se substituer aux institutions publiques vues comme ayant été désormais capturées par des intérêts particuliers.

Dans les manières de dire la valeur de l'environnement qui organisent les discours des opposants à l'extension à partir des années 1990, les savoirs scientifiques et l'expertise en viennent donc à occuper une place centrale. Les comités d'opposants s'organisent d'abord pour maîtriser ces registres experts d'appréhension de l'environnement pour ensuite se poser eux-mêmes en producteurs de connaissance sur le dommage à l'environnement. Ce travail de production de connaissance est défini par ces acteurs comme un travail d'aide à la décision publique qui consiste à améliorer la « base informationnelle »²² nécessaire à la prise de décision. En réalité, il y a également un manque de confiance dans les acteurs publics qui s'installe progressivement. Les acteurs de l'opposition à l'expansion deviennent alors les protagonistes actifs d'une « enquête » qui vise à susciter la constitution d'un public.²³ La collecte et l'analyse des données permet en effet d'objectiver les « troubles » que l'activité aéroportuaire cause dans la vie des personnes et à pouvoir ainsi les dénoncer en toute légitimité. Leurs dénonciations passent par des communiqués de presse envoyés aux médias, des interventions dans les (rares) occasions de débat public ouvertes par les institutions régionales et dans les conseils municipaux, enfin, l'organisation d'assemblées publiques. Les comités se chargent d'un travail d'information et de dissémination des données auprès du public, un travail qui est vu comme crucial pour la sensibilisation de la population. L'opposition à l'aéroport devient ainsi un travail à temps plein et une

²⁰ Luc Boltanski et Laurent Thévenot, *De la justification, op.cit.*

²¹ Claudette Lafaye et Laurent Thévenot, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, 34(4), 1993, p. 495-524.

²² Robert Salais, « Capacités, base informationnelle et démocratie délibérative », in Jean De Munck et Benedicte Zimmermann (dir.), *La liberté au prisme des capacités*, Paris : Edition de l'EHESS, 2008.

²³ John Dewey, *The Public and its Problems*, New York, Holt, 1927.

spécialisation : le nombre d'effectifs dans ces comités est d'ailleurs très réduit et les membres actifs sont la plupart du temps retraités.

Dans l'espace formalisé de la délibération publique, ces efforts conduisent les comités à concentrer leurs activités de plus en plus en assumant un statut intermédiaire entre l'habitant et l'expert. Néanmoins, c'est sur le registre de l'expertise – et non sur celui de l'attachement de l'habitant – que les dispositifs de sensibilisation envisagés se structurent. C'est à partir d'opérations de dévoilement de dommages cachés (en utilisant des enquêtes épidémiologiques, des rapports d'expertise écologique, mais également économique) ou bien d'objectivation d'un décalage (à partir de tests qui montrent la différence entre ce qui est promis et ce qui est fait, ce qui est affirmé et ce qui est effectif) qu'on vise à susciter une réaction et un engagement de la part de la population. Par leurs modes d'action, ces activistes rejoignent ainsi d'autres acteurs de l'opposition tels certains journalistes et représentants locaux de partis politiques (notamment du Parti démocratique) tout en s'éloignent par le même mouvement de la population locale et de son expérience.

Ces modes de sensibilisation se heurtent non seulement à la résistance des acteurs locaux qui soutiennent l'aéroport et son extension au nom de ses bénéfices économiques, d'autant plus cruciaux en période de crise. Ils s'accompagnent également à des seuils élevés d'accès à la participation (il faut se familiariser avec des savoirs complexes) et ils doivent faire face à un manque de confiance diffus dans les vertus de cette même participation publique. Cette défiance s'accompagne d'une posture fataliste qui conduit à reconnaître comme vaine toute tentative d'influencer la décision publique.²⁴

C'est dans ce cadre que se situe la naissance, en 2010, du comité Viva via Gaggio. À l'origine du comité se trouve l'initiative de Roberto V., trentenaire habitant à Lonate Pozzolo et employé à la mairie, qui part du constat de ce qu'il appelle le « coma civique » de Lonate. C'est-à-dire l'absence de réactions de la population vis-à-vis des plans d'extension de la SEA.²⁵

L'objectif qui pousse Roberto à l'action est donc de réveiller l'attention de ces co-citoyens par rapport à des décisions en cours dont l'impact sur le territoire serait particulièrement lourd. À ces fins, il réalise une série d'entretiens avec des personnalités locales (représentants de partis politiques, activistes environnementalistes, travailleurs de l'aéroport) pour leur demander des explications sur le plan d'extension et son impact. Ces entretiens sont réalisés sous forme d'une promenade que Roberto fait avec ses invités dans un lieu bien précis, la rue Gaggio. Ils sont filmés et ensuite publiés d'abord sur YouTube (plateforme de partage de vidéos en ligne), puis sur un blog, qui deviendra celui du comité²⁶.

La « vidéo-causette » (*video-chiacchierata*) s'ouvre toujours avec Roberto qui présente l'invité pour ensuite introduire le lieu, la rue Gaggio, comme si la rue était à son tour un personnage participant à l'entretien. Ce détail n'a rien d'anodin ; au contraire, puisqu'à travers cette manière de communiquer, transparaît l'agencement possible de différents registres de rapports à l'environnement. Le choix de la rue Gaggio comme toile de fond de cette discussion à la fois itinérante et experte sur l'aéroport vise à créer les conditions d'un partage de l'expérience du lieu avec un public potentiel.

Mais pourquoi ce lieu ? Il s'agit d'une rue de campagne, un chemin de terre battue traversant une bruyère connue sous le nom de « bruyère du Gaggio » et séparant le hameau

²⁴ Il ne faut pas considérer le fatalisme comme une orientation individuelle ou culturelle mais plutôt comme le produit d'une histoire marquée à plusieurs reprises par l'expérience répétée d'une fermeture des institutions publiques par rapport à la prise en compte de ce qui compte pour les citoyens. Voir Laura Centemeri, *Ritorno a Seveso*, Milano, Bruno Mondadori, 2006.

²⁵ Entretien avec Walter G., Comité Viva via Gaggio, mai 2011.

²⁶ <http://vivaviagaggio.wordpress.com/>

de Tornavento de la ville de Lonate Pozzolo. C'est sur cette bruyère qu'une partie de l'extension de Malpensa doit avoir lieu, entraînant ainsi la disparition de la rue.

La bruyère est un écosystème très rare dans le sud de l'Europe, typique de l'Italie du Nord-Ouest bien qu'en voie de disparition. Redécouverte aujourd'hui en termes de biodiversité (grâce à la directive « Habitats »), cet écosystème secondaire (sa persistance est liée à l'action humaine) accueille une variété remarquable d'espèces rares, en particulier d'oiseaux et de papillons. La bruyère du Gaggio n'a pas néanmoins été reconnue comme SIC.

Dans les années 1990, la rue du Gaggio a fait l'objet d'un travail de la part de bénévoles de Lonate pour la transformer en lieu de loisirs (promenades à pied, à cheval ou à vélo), mais aussi pour sa valeur historique. Ces bénévoles ont mené un travail de récupération d'objets et traces historiques de ses usages (depuis le XIX^e siècle jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale). Ces traces ont été répertoriées et des panneaux décrivent leur histoire, ce qui fait que la rue rassemble à un musée à ciel ouvert.

Il s'agit donc typiquement d'un endroit qui est le « lieu commun » d'une communauté d'habitants auxquels des « biens du proche » sont associés.²⁷ Ce n'est pas le « grand fleuve bleu ciel » célébré par les poètes, mais un endroit où des mémoires personnelles et collectives de proximité sont inscrites et dont des usages variés ont été déployés, participant tous d'une expérience « habitante » du lieu.²⁸

C'est donc à partir de l'attachement à ce chemin de campagne, et à sa valeur de proximité pour les habitants, que Roberto commence à rassembler des citoyens de Lonate et des villes avoisinantes qui partagent sa critique du projet d'extension de Malpensa, mais également une familiarité avec la rue Gaggio. C'est le cas de Walter G., habitant de Lonate, expert légal pour l'association environnementaliste Legambiente et à un temps activiste du parti des Verts, qui progressivement va devenir l'interface de Viva via Gaggio avec les institutions et les autres acteurs de l'opposition. Du même âge que Roberto, Walter a gardé un souvenir marquant des luttes des années 1980 auxquelles il se souvient avoir participé avec ses parents. Il se souvient surtout de la manière dont cette opposition avait été un mouvement véritablement investi par les habitants. Selon lui, cette dimension de participation, qui trouve son origine dans la vie quotidienne du territoire, se serait progressivement perdue²⁹.

Selon l'analyse de Walter, au fil des ans, l'aéroport n'a pas seulement bouleversé le territoire : elle l'a rendu invisible dans l'espace public ou, tout au plus, l'a transformé en une scène passive d'impacts nocifs. Sous cet aspect, l'opposition à l'extension telle qu'elle s'est structurée fait le jeu de l'aéroport, car c'est toujours l'aéroport qui est au centre des actions (les manifestations sont organisées sur le sol de l'aéroport) et des discours (les dommages causés). Le comité Viva via Gaggio part donc de l'idée de produire une série de déplacements : d'un discours sur les « maux » causés par l'aéroport à un discours sur les « bienfaits » de l'environnement ; de modes d'action qui font exister l'aéroport comme enjeu à des modes d'action qui font exister un « milieu ».³⁰ Cela implique d'investir dans l'élaboration de dispositifs de sensibilisation appropriés.

²⁷ Laurent Thévenot, « On Engagement, Critique, Commonality, and Power. An interview by Paul Blokker and Andrea Brighenti », *European Journal of Social Theory*, 14(3), 2011, p. 383-400.

²⁸ Sur l'habiter comme mode d'engagement avec le monde voir : Tim Ingold, *The perception of the environment*, London, Routledge, 2000 ; Marc Breviglieri, « L'espace habité que réclame l'assurance intime de pouvoir : un essai d'approfondissement sociologique de l'anthropologie capacitaire de Paul Ricoeur », *Études ricoeuriennes*, 3 (1), 2012, p. 34-52.

²⁹ Entretien avec Walter G., Comité Viva via Gaggio, mai 2011.

³⁰ Francis Chateauraynaud parle à ce propos de « surgissement du milieu ». Voir Francis Chateauraynaud, *Argumenter dans un champ de forces*, Paris, Petra, 2011.

Susciter, partager et faire valoir l'attachement à la rue Gaggio

Les dispositifs de sensibilisation que le comité Viva via Gaggio met en place se caractérisent par un effort de composition entre registres d'action et de valorisation de l'environnement. Registres potentiellement en tension, voire en opposition. Cet effort d'agencement des registres est déjà visible dans le blog du comité qui est le lieu où le groupe commence, de fait, son existence publique.

Le blog se structure à partir de différentes sections révélatrices de la nature composite de l'action du comité. On retrouve d'un côté des outils classiques de la protestation, tel l'espace dédié à la collecte de données et de documents sur le projet d'extension ou le texte de la pétition que le comité décide de lancer « pour sauver le parc du Tessin, la rue Gaggio et la bruyère d'une mort insensée ».³¹ Ailleurs, on retrouve une section « Vidéos » (avec les « vidéo-causettes » précédemment évoquées), ainsi que les images des espèces naturelles remarquables qu'on peut trouver dans la rue Gaggio.

Cette dernière section, nommée « Broussailles », nous confronte au type de composition à l'œuvre dans le comité qui nous intéresse ici : entre expertise écologique et attachement au lieu. La page est animée par Luciano T., expert en biodiversité, coauteur avec deux historiens locaux d'un ouvrage sur « l'histoire et la nature » de la bruyère du Gaggio.³² Sa manière de parler de la biodiversité de la bruyère se situe au croisement entre un recensement érudit des espèces et le récit d'une expérience directe des lieux. Cette familiarité au lieu, riche en affects et sensations, va de pair avec la découverte de son intérêt scientifique. Ce dernier sera mis en valeur ensuite sous une forme experte classique, à partir de l'organisation d'une rencontre scientifique sur la biodiversité de la bruyère du Gaggio. En guise de résultat, le parc du Tessin décidera d'ouvrir en 2011 une procédure (en cours) pour la reconnaissance de la « bruyère de Malpensa » comme SIC.

Luciano et Walter – qui pour sa part se chargera de rédiger un document envoyé à l'UNESCO pour dénoncer les risques que l'aéroport fait peser sur le maintien de la qualité environnementale du parc du Tessin – sont deux figures que je qualifierai d'« expert-attaché ». Pour eux, l'expertise n'est pas quelque chose de froid ou détaché. À leurs yeux, au contraire, la connaissance part de l'affection. Cette condition d'expert-attaché permet à Walter et Luciano de se poser en « médiateurs », c'est-à-dire en figures qui rendent possibles des passages, des va-et-vient, entre des modes (et des mondes) d'appréciation et d'expérience de l'environnement plus ou moins de proximité, et d'autres plus ou moins publics.³³

La familiarité à l'environnement et l'attachement à la rue Gaggio sont ainsi considérés par les membres du comité comme indispensables pour saisir les enjeux plus généraux en question. Cette familiarité et cet attachement sont à promouvoir et à alimenter : c'est sur ce type spécifique de sensibilisation qu'une partie des activités du comité va se structurer.

L'ambition du comité est de créer les conditions pour que la familiarité et l'attachement à la rue Gaggio puissent se développer chez des gens qui ne la connaissent pas déjà ou qui,

³¹ Extrait du texte de la pétition.

³² Franco Bertolli, Luciano Turrizi, Luigi Zaro, *Natura e storia nella brughiera - tra il Ticino e Malpensa*, Briosco (MI), Aretè, 2007.

³³ Sur l'importance dans les arènes de participation et de délibération de l'action de « médiateurs » (au sens pragmatique que je viens d'expliquer) cf. Eric Doidy, « La voix des usagers dans les concertations environnementales », *Sociologies pratiques*, 7, 2003, p. 49-64 et Audray Richard-Ferroudji, « Limites du modèle délibératif : composer avec différents formats de participation », *Politix*, 4 (96), 2011, p. 161-181.

bien que la connaissant, ne la fréquentent pas. À ces fins, on peut identifier trois types d'activités que le comité met en place.

D'abord, des marches dans la bruyère du Gaggio, dont la première a lieu le 21 mars 2010. L'événement s'appelle « le printemps du Gaggio » et il est présenté sur le blog comme « une marche d'information et d'affection pour la zone du Gaggio » et comme « une occasion de rencontre et d'information. L'objectif principal : passer deux heures ensemble, ce qui est déjà quelque chose. En étant ensemble, ensuite, vivre quelques heures au milieu de la nature et en même temps s'informer sur les changements qui vont intéresser Lonate Pozzolo et tout le territoire entourant ».

On voit bien comment la question de l'extension de l'aéroport est alors évoquée indirectement, et comment la raison invoquée de la participation est d'abord justifiée par un « être ensemble » dans un endroit de nature. Il faut aussi remarquer que Roberto, tout particulièrement, utilise dans ces occasions le langage de l'amour et de l'affection lorsqu'il évoque la rue du Gaggio, humanisant la rue au point d'en parler comme de « *un nostro caro* » (un membre de la famille).³⁴

À ce propos, pour éclairer la manière dont le comité pense l'attachement au territoire, il est intéressant de se pencher sur les échanges qui ont lieu *via* le blog entre Roberto et les représentants locaux de la Ligue du Nord. Le comité affiche en effet une idée de l'attachement au territoire qui implique que chacun puisse s'y attacher, à condition qu'il tienne à ce lieu, et qu'il s'en soucie ; on pourrait dire, à condition qu'il en prenne soin³⁵. C'est sur cette base qu'il faut entendre l'expression « peuple de la rue Gaggio » qui est parfois utilisée dans la communication du groupe. Il n'y a donc aucune essentialisation du lien d'attachement au sens où la relation au lieu est encouragée, indépendamment des caractéristiques de la personne (notamment son origine), ce qui fait la différence par rapport aux discours de la Ligue.

Après le « Printemps du Gaggio », d'autres marches sont organisées par le groupe : la marche nocturne à l'arrivée de l'été, celle d'automne et une marche nocturne pour l'arrivée de l'hiver. Cette dernière marche fait revivre une ancienne tradition de procession religieuse (la « *camminâ del bambin* », la marche de l'enfant), en montrant ainsi comment le groupe tente de réanimer un patrimoine oublié de moments collectifs liés au passé agricole du territoire. À partir de 2010, ces promenades seront organisées régulièrement, tous les ans, se constituant ainsi en nouvelle tradition.

À côté des marches, un deuxième type d'activités est organisé : des événements sportifs en collaboration avec des associations et clubs de sport locaux (marche, jogging, vélo), ainsi que des rencontres musicales et artistiques (lectures de poésie, concerts musicaux).

Enfin, un troisième type d'activité est mis en place avec l'organisation d'un camping d'été : le « Campogaggio ». À partir de 2010, tous les étés, le comité lance l'initiative de passer trois jours dans la bruyère du Gaggio, avec des tentes pour y passer la nuit. Le « Campogaggio » est un moment de convivialité, mais également de discussion autour du futur du territoire : on y reçoit des invités qui peuvent être des élus locaux, des représentants d'institutions, des membres d'associations et partis politiques avec qui on discute de l'extension et à qui, en premier lieu, on présente la rue Gaggio.

Ces initiatives ont pour vocation de permettre aux habitants des alentours, et à d'autres de (re)tisser un lien avec la bruyère. Ce lien d'attachement qui se développe est ensuite partagé à travers, entre autres moyens, la page Facebook du comité. La présence du comité sur ce réseau social remonte au printemps de 2010. Rapidement le comité atteint la limite

³⁴ Extrait du blogue du comité.

³⁵ Sur l'éthique du *care* dans son rapport aux questions d'environnement voir Sandra Laugier (dir.), *Tous vulnérables ? L'éthique du care, les animaux et l'environnement*, Paris, Payot, 2012.

des 5 000 « amis » et ouvre une deuxième page (de type « *fan* ») qui va ainsi permettre d'élargir ultérieurement les contacts.

Au départ, simple outil de diffusion de l'information, la page Facebook devient aussi un moyen pour partager les « impressions » et « sensations » que suscite la rue Gaggio. Cela se produit notamment avec l'instrument du « tag » des photos. Ainsi, à l'initiative d'« amis » du comité, apparaissent sur le « mur » de la page du comité des photos de la rue Gaggio (dans la brume, au coucher de soleil, sous la neige, etc.) ainsi que de la bruyère et ses espèces remarquables. Ce partage s'accompagne de commentaires très personnels sur les sentiments d'affection que la photo inspire. Le mur du comité offre aussi l'occasion de partager des images de moments de convivialité, mais également de lutte, tout en assurant la diffusion de documents officiels et notes techniques. À nouveau, on retrouve un espace très composite sous l'angle des registres de communication et d'appréciation de cet environnement menacé.

En renouant le lien entre la rue Gaggio et les habitants des alentours, de même qu'en suscitant une forme d'attachement pour ce lieu pouvant s'élargir à une population distante, la mise en place d'activités et l'animation de la page Facebook contribuent ainsi à faire apparaître la bruyère du Gaggio comme un nouvel acteur dans l'arène de la délibération publique. Il me semble important d'insister ici sur le fait que ce sont bien la mise en valeur écologique et historique du lieu et les nouveaux usages promus par le comité, avec les registres d'appréciation qui l'accompagnent, qui assurent conjointement le surgissement dans l'espace public de ce milieu. C'est parce que le comité réussit à transformer la rue Gaggio en un véritable « lieu commun », au sens d'un lieu par où passe une construction du commun par familiarité, que le milieu s'impose dans le débat.

En lisant les observations envoyées par le parc du Tessin au ministère de l'Environnement dans le cadre de la procédure d'évaluation d'impact environnemental en cours, on voit clairement la trace de ce surgissement du milieu. La valeur « unique » de la bruyère du Gaggio y est affirmée au nom de critères écologiques, mais également de la signification sociale et culturelle de ce lieu pour les communautés du territoire. En réalité, l'émergence de cette nouvelle signification est le résultat de l'investissement du comité dans la mise en valeur de la proximité de cet espace.

Les deux campagnes lancées par le comité montrent aussi que l'attachement au lieu est le point de départ sur lequel s'appuient les articulations avec d'autres modes d'évaluation plus détachés et de portée plus générale.

La première campagne nous intéresse tout particulièrement parce qu'elle se rattache à un dispositif plus ancien permettant de faire remonter des attachements locaux, un sentiment d'affection pour les lieux, à une reconnaissance plus générale. Il s'agit du recensement du FAI des « lieux du cœur »,³⁶ une initiative qui existe depuis 2003 et qui permet aux citoyens de signaler des lieux menacés qu'il faudrait préserver. À nouveau, l'utilisation d'Internet est cruciale dans cette initiative, puisque le FAI sélectionne des propositions qui sont ensuite votées par les utilisateurs afin de produire un classement. L'idée de base de ce projet est de « demander aux citoyens d'indiquer des lieux qu'ils sentent particulièrement chers et importants et dont ils voudraient voir préservés la mémoire et conservés l'intégrité pour les générations futures. C'est un appel à la défense des trésors, grands et petits, plus ou moins connus, qui occupent une place spéciale dans la vie de ceux qui les ont dans le cœur »³⁷. Dans le recensement de 2010, la rue Gaggio est incluse comme un des lieux à

³⁶ Le FAI (*Fondo Ambiente Italiano*) est une fondation nationale pour l'environnement créée en 1975 pour «sauver, restaurer et ouvrir au public» des «importantes témoignages du patrimoine artistique et naturel italien.

³⁷ <http://www.iluoghidelcuore.it/il-progetto/>

sauver, ce qui conduit deux ans plus tard le 27 mai 2012 – à l’organisation d’une journée chapeauté par le FAI et le WWF dans la bruyère de Malpensa, avec une marche et un moment festif. Giulia Maria Crespi, présidente honoraire du FAI et véritable symbole de la lutte pour la conservation du paysage et du patrimoine lombards, est présente à la journée.

La deuxième campagne lancée par le comité vise à la reconnaissance de la bruyère de Malpensa comme écomusée et son intégration dans le réseau lombard des écomusées. Selon la loi régionale 13/2007, l’écomusée est « une institution culturelle qui assure, sur un territoire et avec la participation de la population, les fonctions de recherche, de conservation et de valorisation d’un ensemble de biens culturels, représentatifs d’un environnement et des modes de vie qui se sont succédés sur ce territoire et qui en accompagnent le développement ».

On voit donc comment le comité Viva via Gaggio, tout en poursuivant une lutte pour la participation à la décision publique qui passe par la capacité de maîtriser des langages et techniques d’experts, s’engage dans un geste critique qui passe par la promotion active de la réappropriation du territoire par ses habitants : le fait de revenir fréquenter ces lieux de nature, de se les approprier, de les reconnaître comme « lieu commun » devient ainsi un moteur important de mobilisation.³⁸ L’appropriation par fréquentation, orientée vers le soin des lieux, permet de produire de la nouvelle connaissance (scientifique) et construit également des dimensions d’appréciation et de valorisation sur la base d’une proximité partagée. Tout en revendiquant le droit des habitants à la participation à la décision publique, Viva via Gaggio promeut la fabrication active d’un territoire ontologiquement incompatible avec l’extension de l’aéroport. De ce point de vue, on pourrait d’ailleurs voir une forme de radicalisation de la critique. En promouvant une appropriation des lieux qui alimente un enracinement physique, bien plus qu’identitaire, le territoire devient ainsi « résistant » et sa perte non compensable. L’action du comité est ainsi non seulement vouée à informer les citoyens et à dénoncer l’occultation ou la minimisation des dommages, mais surtout à promouvoir l’émergence d’une « conscience de lieu »³⁹ qui, seule, peut donner la vraie mesure, irréparable, de sa perte.

Conclusions

Je voudrais revenir ici sur le rapport entre expertise et émotions dans les dispositifs de sensibilisation visant à promouvoir la mobilisation pour une cause commune autour d’un environnement menacé. À partir du cas que je viens d’analyser, il me semble pouvoir identifier deux grandes familles de dispositifs de sensibilisation.

D’abord, des dispositifs qui visent à « rendre sensibles » les individus et qui se basent sur des données objectivées. Il s’agit de dispositifs dans lesquels la preuve est le prouvable (et le probable) basé sur la constitution d’un savoir expert. L’expertise est centrale dans ces dispositifs, mais elle s’accompagne toujours d’une dimension émotionnelle. L’opération consiste à agencer les divers objets mobilisés par les activistes afin de sensibiliser un public et à montrer un décalage (entre ce qui est et ce qui devrait être) visant à susciter un sentiment de scandale face à des injustices. L’activité des comités des années 1990, dans le cas de Malpensa, montre bien la prédominance de ce type d’opération de sensibilisation.

³⁸ J’ai analysé un même mouvement de transformation de l’engagement environnementaliste, de la critique à la promotion d’une “politique attachée au territoire habité”, dans le cas de la ville de Seveso (Italie) : Laura Centemeri, « Retour à Seveso. La complexité morale et politique du dommage à l’environnement », *Annales. Histories, Sciences Sociales*, 66 (1), 2011, p. 213-240.

³⁹ Alberto Magnaghi, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.

Un deuxième type de dispositifs vise à « rendre sensibles » les individus en se fondant sur un partage d'expérience dans lequel la preuve est l'éprouvé. Dans ces dispositifs, les opérations qui orientent les agencements visent à favoriser un investissement émotionnel personnel vis-à-vis d'un même objet, être, lieu ou situation. L'objet va garantir en soi, en vertu de ses caractéristiques propres, une composition des points de vue qui se produit sans qu'il soit nécessaire d'énoncer et partager la référence à un principe d'évaluation commun comme base de légitimité.

Dans le premier cas, une « perception active » doit être sollicitée, une perception qui vise à étalonner ce qu'elle perçoit. Dans le deuxième cas, il s'agirait plutôt de solliciter une « perception réceptive » en résonance avec ce qu'elle reçoit.⁴⁰

L'analyse que j'ai développée de l'action du comité Viva via Gaggio montre comment ces deux types de dispositifs de sensibilisation peuvent être mobilisés simultanément et comment ceux-ci donnent accès à des constructions différentes de la valeur d'un environnement, ainsi qu'à des modes différents de la partager. Le type d'émotion qu'on cherche à susciter est donc révélateur du type de biens que la mobilisation se donne comme objectif de revendiquer ou préserver. En ce sens, la capacité de penser des dispositifs de sensibilisation composites à même d'articuler l'éprouvé et le prouvable se montre cruciale non seulement pour susciter la participation, mais également pour faire valoir dans l'espace public des dimensions d'appréciation et de valorisation de proximité fréquemment négligées. Pour que cette composition tienne le cas de Malpensa montre que la présence de « médiateurs » est cruciale, c'est-à-dire la présence d'activistes qui soient capables de participer à la fois pleinement du registre de l'expertise et du registre de l'expérience. C'est au prix de ce passage par la personne, par ses compétences, capacités et arts de dire et de faire que des compositions de ce genre sont à même d'assurer ces va-et-vient vertueux entre les modes de valorisation reconnus dans l'espace public et ceux qui comptent dans l'espace du proche.⁴¹

Références

BALDUCCI (Alessandro), *L'implementazione di grandi progetti pubblici. Una indagine sui processi decisionali relativi all'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa e alla rilocalizzazione del Policlinico di Milano*, Milano, Milano, CLUP, 1988.

BERTOLLI (Franco), TURRICI (Luciano), ZARO (Luigi), *Natura e storia nella brughiera - tra il Ticino e Malpensa*, Briosco (MI), Aretè, 2007

BIDET (Alexandra), QUERE (Louis) et TRUC (Jérôme), « Ce à quoi nous tenons. Dewey et la formation des valeurs. Présentation », dans JOHN DEWEY, *La formation des valeurs*, Paris : La Découverte, 2011, p. 19-20.

BIORCIO (Roberto), *La rivincita del Nord. La Lega dalla contestazione al governo*, Bari, Laterza, 2010.

BOLTANSKI (Luc) et THEVENOT (Laurent), *De la Justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991.

BREVIGLIERI (Marc), « L'attachement au lieu d'origine. », in Fanny COLONNA et Loïc LE PAPE, *Traces, désir de savoir et volonté d'être*, Arles, Actes Sud, 2010, p. 330-350.

⁴⁰ Pierre Livet, *Émotions et rationalité morale*, Paris, PUF, 2002, p. 180-181.

⁴¹ D'ici l'intérêt d'une entrée biographique dans l'étude des activistes de mouvements, ce qui permet de retracer le parcours qui a conduit à développer ou moins certaines capacités de médiation.

BREVIGLIERI (Marc), « L'espace habité que réclame l'assurance intime de pouvoir : Un essai d'approfondissement sociologique de l'anthropologie capacitaire de Paul Ricoeur », *Études Ricoeuriennes*, 3 (1), 2012, p. 34-52.

CARUSO (Loris), *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti. No Tav e No Dal Molin*, Milano, FrancoAngeli, 2010.

CENTEMERI (Laura), *Ritorno a Seveso*, Milano, Bruno Mondadori, 2006.

CENTEMERI (Laura), « Retour à Seveso. La complexité morale et politique du dommage à l'environnement », *Annales. Histories, Sciences Sociales*, 66 (1), 2011, p. 213-240.

CENTEMERI (Laura), « What orders of worth don't say about why the environment is valuable to us », *Proceedings of the 36 Kongress der Deutschen Geseelshaft Fur Soziologie*, Bochum et Dortmund, 1-5 Octobre 2013.

CHATEAURAYNAUD (Francis), *Argumenter dans un champ de forces. Essai de balistique sociologique*, Paris, Petra, 2011.

DELLA PORTA (Donatella) et PIAZZA (Gianni), *Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Milano, Feltrinelli, 2008 .

DEWEY (John), *The Public and its Problems*, New York, Holt, 1927.

DI PALMA (Pierluigi) et PAVIOTTI (Roberta S.), *Dossier Malpensa*, Roma, Edizioni Procom, 2008.

DOIDY (Eric), « La voix des usagers dans les concertations environnementales », *Sociologies pratiques*, 7, 2003, p. 49-64.

DOIDY (Eric), « Cultiver l'enracinement. Réappropriations militantes de l'attachement chez les éleveurs jurassiens », *Politix*, 3-83, 2008, p. 155-177.

FELDMAN (Elliot J.), « Air Transportation Infrastructure as a Problem of Public Policy », *Policy Studies Journal*, 6 (1), 1977, pp. 20-29.

INGOLD (Tim), *The perception of the environment. Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*, London, Routledge, 2000.

LAFAYE (Claudette) et THEVENOT (Laurent), « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue Française de Sociologie*, 34(4), 1993, p. 495-524.

LIVET (Pierre), *Émotions et rationalité morale*, Paris, PUF, 2002, p. 180-181.

LAUGIER (Sandra) (dir.), *Tous vulnérables ? L'éthique du care, les animaux et l'environnement*, Paris, Payot, 2012.

MAGNAGHI (Alberto), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.

MARTINEZ-ALIER (Joan), *The Environmentalism of the Poor*, Cheltenham, Elgar, 2002.

PIZZI (Alma), *Malpensa 2000*, Milano, Giorgio Mondadori, 2000.

PORTER (Theodor M.), *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton, Princeton University Press, 1995.

RICHARD-FERROUDJI (Audray), « Limites du modèle délibératif : composer avec différents formats de participation », *Politix*, 4 (96), 2011, p. 161-181.

SALAI (Robert), « Capacités, base informationnelle et démocratie délibérative » in Jean DE MUNCK et Benedicte ZIMMERMANN (dir.), *La liberté au prisme des capacités*, Paris : Edition de l'EHESS, 2008.

STAVO-DEBAUGE (Joan), « Les vices d'une inconséquence conduisant à l'impuissance de la politique française de lutte contre les discriminations. I. Tu ne catégoriseras point ! », *Carnets de bord*, 6, 2003 pp. 19-36.

THEVENOT (Laurent), *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, La Découverte, 2006.

THÉVENOT (Laurent), « On Engagement, Critique, Commonality, and Power. An interview by Paul Blokker and Andrea Brighenti », *European Journal of Social Theory*, 14(3), 2011, p. 383-400.

TOSI (Simone) et VITALE (Tommaso) (dir.), *Piccolo Nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'alto Milanese*, Milano, Bruno Mondadori, 2011.

TRAÏNI (Christophe) (dir.), *Emotions...Mobilisation !*, Sciences Po, les Presses, 2009.

TROM (Danny), « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative », *Revue française de science politique*, 49-1, 1999, p. 31-50.