



HAL
open science

Pluralité des normes communicationnelles et langagières au sein d'un espace d'interaction entre acteurs sociaux

Amaia Errecart

► **To cite this version:**

Amaia Errecart. Pluralité des normes communicationnelles et langagières au sein d'un espace d'interaction entre acteurs sociaux. Communiquer dans un monde de normes. L'information et la communication dans les enjeux contemporains de la " mondialisation ", Mar 2012, France. pp.81. hal-00825889v2

HAL Id: hal-00825889

<https://hal.univ-lille.fr/hal-00825889v2>

Submitted on 22 Jul 2013

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.

Pluralité des normes communicationnelles et langagières au sein d'un espace d'interaction entre acteurs sociaux.

« Un changement idéologique accompagne les transformations actuelles des prises de décision dans les démocraties contemporaines. Il passe par la valorisation constante et systématique de certains thèmes : discussion, débat, concertation, consultation, participation, gouvernance », souligne Loïc Blondiaux (Blondiaux, 2002, p. 81) décrivant ce qu'il nomme « l'émergence d'une norme délibérative ». Or, ces thèmes, qui se sont imposés comme nouvelles normes du discours politique, ont également fait leur apparition dans le champ de la communication organisationnelle. Nous avons fait le choix de nous intéresser ici aux normes communicationnelles et langagières intervenant dans les modalités de l'échange entre deux catégories d'acteurs sociaux, économiques et associatifs. Notre terrain d'étude repose ainsi sur l'analyse de la relation entre l'entreprise Aéroports de Paris (ADP) et les associations de riverains de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle – relation dont on peut noter d'emblée qu'elle procède d'une contrainte très forte. Partant de la perspective habermassienne de l'« éthique de la discussion » (Habermas, 1999), nous interrogerons les modes d'interaction langagière entre acteurs, et plus précisément leur capacité dialogique. Quels sont les fondements de l'échange ? Comment se règlent les tensions entre convergence et divergence ? Quelles sont les modalités du dialogue, de la concertation entre les protagonistes ? Peut-on réellement parler de praxis dialogique, autrement dit les conditions d'une « discussion » authentique, supposant la construction d'un intérêt commun, sont-elles remplies, ou bien sommes-nous dans une simple « négociation », se contentant de l'obtention d'un compromis, d'une compatibilité entre intérêts particuliers et divergents, et qui ne saurait désamorcer les rapports de force entre les acteurs, selon les catégories habermassiennes ? De plus, peut-on dégager un cadre normatif, des procédures cadrant les échanges ? Ces normes ont-elles une dimension axiologique ? Précisons que, sur cette question des normes, l'apport des travaux concernant l'analyse des modèles de démocratie participative nous est également très utile : nous nous inspirons des recherches menées à la fois en sociologie de l'innovation – à l'image des travaux de Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe – ; en sociologie des controverses, telle que pratiquée par Francis Chateauraynaud ; en SIC, avec notamment Laurence Monnoyer-Smith ; et en sciences politiques, avec Loïc Blondiaux en particulier, sur les processus participatifs, les mécanismes de négociation entre acteurs sociaux et les difficultés qu'ils posent – maintien des incertitudes, jeux de domination en cas d'inégalité entre les participants –, les conditions d'émergence et de fonctionnement des modèles de démocratie participative.

Pour ce qui est de la méthodologie suivie, cette étude repose sur l'analyse de discours – définie comme « une démarche fondée sur la linguistique, mais qui fait le lien entre le discours et le social, entre le verbal et l'institutionnel, entre les mots, les figures, les arguments et ceux qui les énoncent, dans leur dimension aussi bien individuelle que collective » (Bonnaïfous, 2006, p. 213) – d'un corpus constitué à la fois de textes produits par les organisations étudiées et d'entretiens réalisés avec les principaux protagonistes des échanges. L'ensemble de ce corpus, écrit et oral, s'étend sur la période allant de 2000 à 2005.

Notre première partie sera ainsi consacrée à la question des normes communicationnelles au sein d'un dispositif de concertation officiel entre Aéroports de Paris et les populations riveraines : les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE). Notre seconde partie se penchera ensuite sur la prégnance des normes langagières, telles qu'elles se manifestent à travers l'étude de la problématique des nuisances sonores.

Des normes communicationnelles à l'œuvre au sein d'un dispositif de concertation institutionnalisé

Avant de nous intéresser aux Commissions Consultatives de l'Environnement, outil de dialogue officiel qui regroupe l'ensemble des acteurs concernés par les nuisances sonores aéroportuaires, il nous faut décrire les acteurs en jeu, qui dessinent le théâtre d'une arène singulière.

Des acteurs au cœur d'une arène territoriale de débats

Créée par décision de l'Etat en 1945 avec pour mission de concevoir, aménager, exploiter et gérer des aéroports dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris, l'entreprise Aéroports de Paris (ADP) constitue l'autorité aéroportuaire de la région parisienne et l'un des acteurs français majeurs de cette industrie. Elle gère le plus vaste domaine aéroportuaire d'Europe constitué de quatorze plates-formes ouvertes à la navigation aérienne civile, dont les trois aéroports d'Orly, de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget. Notons que nous nous limitons au cas de Roissy-Charles-de-Gaulle pour notre étude. Cet aéroport, le plus grand de France, constitue une enclave au statut particulier qui s'étend sur trois départements et sept communes. Ainsi, comme tous les grands aéroports d'Europe, la plate-forme francilienne de Roissy est une interface entre une activité économique très mondialisée – le transport aérien des passagers et des marchandises – et des territoires où vivent des populations. ADP se trouve par conséquent confronté à un enjeu essentiel : gérer les tensions entre une activité économique génératrice de richesses et d'emplois et les nuisances imposées aux riverains, qu'il s'agisse des nuisances sonores ou de la pollution aérienne. Une infrastructure aéroportuaire comme Roissy-CDG pose donc la question de l'équilibre entre des collectifs composites : l'intérêt de la sphère locale et celui d'une plus grande échelle.

Or, depuis une vingtaine d'années, malgré les apports économiques liés à la présence de la plate-forme aéroportuaire, des résistances locales sont apparues ou se sont durcies, au point de constituer l'une des contraintes majeures au développement de l'aéroport. Ainsi, les territoires locaux sont entrés dans l'arène publique (Faburel, 2003) et, comme la plupart des grands aéroports internationaux, la plate-forme de Roissy fait de plus en plus l'objet de débats entre les différents acteurs présents sur son territoire. L'idée s'impose donc progressivement que le développement d'activités aéroportuaires suppose la mise en place de structures de régulation et de concertation entre les différents acteurs présents sur le territoire : administrations, élus, gestionnaire de l'aéroport, mais aussi représentants de la société civile, en l'occurrence les associations, qui constituent une opposition à l'aéroport – et donc aux activités du gestionnaire ADP – qui s'est peu à peu imposée sur la scène locale et structurée. Ainsi, à côté des grandes associations nationales, comme France Nature Environnement (FNE), les Amis de la Terre, la Fédération Nationale des Usagers des Transports (la FNAUT), ou l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (l'UFCNA), des associations régionales et locales regroupant des riverains ont fait leur apparition, créées spécifiquement autour de la lutte contre les nuisances aéroportuaires, parmi lesquelles on peut distinguer des associations dont les membres sont constitués d'élus ou de communes – c'est le cas notamment de l'Association des communes d'Ile-de-France pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes (APELNA) – et des associations dont les membres sont des particuliers, riverains de l'aéroport – citons ici l'Association de Défense du Val d'Oise Contre les Nuisances Aériennes de Roissy (ADVOCNAR), la plus importante association de riverains de l'aéroport, créée en 1984. Les associations de riverains, de plus en plus nombreuses et organisées, sont ainsi progressivement devenues des interlocuteurs incontournables pour le gestionnaire aéroportuaire ADP, aux côtés des acteurs politiques locaux, dans un contexte de forte contrainte liée à l'impact des activités aéroportuaires sur leur environnement immédiat et des nuisances en termes de santé publique qui leur sont associées.

Le choix de l'institutionnalisation du dialogue

Si « concertation » et « partenariat » sont devenus des leitmotiv dans les différents supports de communication d'ADP, l'enjeu consiste en premier lieu à éviter un blocage de l'activité aéroportuaire – situation qui s'est déjà produite, notamment en 1994 à Orly où ADP a été contraint de céder aux revendications des riverains en supprimant les vols de nuit. L'entreprise cherche donc à donner d'elle-même une image d'ouverture, d'aptitude à l'écoute et au dialogue avec son environnement. L'expression récurrente de « dispositif de proximité » est ici tout à fait intéressante : elle montre la volonté de l'entreprise de donner un cadre aux échanges, d'institutionnaliser le dialogue. En effet, dans ses documents de communication, ADP prend soin de citer ses différents « outils de dialogue », présentés comme des supports spécifiques créés pour « établir des liens avec les riverains », mettant ainsi l'accent sur la dimension phatique de la communication au sens de Jakobson, soit « une accentuation du contact », un « effort en vue d'établir ou de maintenir la communication » (Jakobson, 1963, p. 217).

Parmi ces « outils » figure un dispositif de concertation officiel, créé par la loi en 1985 : les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE), qualifiées d'« instances de concertation institutionnelle » par le Chef du Département d'ADP, qui regroupent l'ensemble des acteurs concernés par les nuisances sonores aéroportuaires : professions aéronautiques, représentants des collectivités locales, associations de riverains et de protection de l'environnement. Elles sont composées de trois collègues : professionnels, élus et associations, qui se réunissent une à deux fois par an. Or, par leur intitulé même, qui met en avant la notion de « consultation », elles se situent en deçà de la concertation (Monnoyer-Smith, 2010). Elles ont simplement vocation à recueillir et prendre en compte les points de vue des différents acteurs composant la scène aéroportuaire. Ainsi, « comme le déroulement des Commissions Consultatives de l'Environnement jusqu'en 2000 à Roissy-CDG et Orly en atteste, ces dispositifs se sont longtemps limités à transmettre des informations toujours plus techniques en réponse à des questions et attentes riveraines ancrées dans le vécu des territoires. » (Faburel, 2003, p. 138). Notons toutefois que les CCE ont été modifiées par la loi en 2001. Avec cette réorganisation, « elles ont acquis plus de compétences (elles donnent désormais des avis) et on peut effectivement constater dans les dernières retranscriptions de réunions de la Commission de Roissy que les débats sont devenus plus houleux avec des prises de position plus fermes. Encore faudrait-il que les règles du jeu des CCE (rythme, animation, formalisation, financement, etc.) soient clairement établies à l'échelle locale. » (Leroux, 2003, p. 140). Nous touchons ici à l'importance de l'établissement de procédures, autrement dit de normes dans les instances délibératives, telle qu'elle a été bien mise en lumière par les sociologues de l'innovation Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe à propos du fonctionnement des modèles de démocratie participative et notamment des « forums hybrides », dispositifs qui font se rencontrer dans une même structure de consultation ou de délibération des acteurs répondant à des logiques d'intérêt différentes – il s'agit généralement en premier lieu de politiques, d'experts, de représentants d'associations et de groupes d'intérêts. Pour ces auteurs, le dialogue ne s'instaure pas naturellement entre les acteurs : tout débat étant traversé par des asymétries, il faut des procédures pour organiser les échanges, en fixer les contours et les thèmes. Ainsi, « laisser les forums hybrides se développer sans aucune règle du jeu pour organiser le débat, c'est laisser le champ libre à la logique des rapports de force, c'est laisser se reproduire sans qu'elle soit discutée l'exclusion des plus faibles, de tous ceux qui précisément cherchent à se faire entendre et à être écoutés. » (Callon, Lascoumes & Barthe, 2001, p. 211). Les protagonistes du débat doivent donc définir eux-mêmes ce cadre d'interaction, « espace normativement orienté des procédures dialogiques » (Callon, Lascoumes & Barthe, 2001, p. 218) qui vise à la « fabrication progressive d'un monde commun » (p. 249).

Or, dépourvues de normes clairement définies, les Commissions Consultatives de l'Environnement peuvent favoriser la reproduction de logiques qui s'affrontent depuis longtemps, comme l'opposition entre la logique économique et la logique environnementale, omniprésente dans ces débats, à l'image de ce verbatim du président de l'association Ville et Aéroport,

député-maire de Gonesse, réagissant à la présentation du trafic de jour et de nuit par un représentant d'ADP : « Ce que m'inspirent ces chiffres, c'est qu'on assiste à la reprise du trafic, ce qui évidemment sur le plan économique est satisfaisant, personne ne peut de ce point de vue-là s'en plaindre, mais ce n'est pas du tout la même chose s'agissant des conséquences sur l'environnement. » (Compte-rendu de la CCE de l'Aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle du 18 décembre 2003, p. 8). Les CCE apparaissent ainsi avant tout comme « une instance de délibération qui contribue à une mise en scène officielle des rapports de force entre les acteurs » (Leroux, 2003, p. 140). De par leur fonctionnement, elles ne sont pas à même de faire évoluer les représentations des acteurs.

En revanche, ces Commissions semblent contribuer à un lissage des discours : on observe en effet que les associations de riverains y adoptent généralement des discours moins polémiques, plus mesurés que sur leurs sites Internet où l'ethos défensif se mue souvent en ethos offensif ; le recours au registre agonistique y est très fréquent, se traduisant notamment par la valorisation de la praxis militante – dans ses formes traditionnelles, parmi lesquelles l'appel à la manifestation reste un mode privilégié, comme plus nouvelles –, d'une posture de contre-pouvoir, souvent théâtralisée, s'appuyant sur un fort potentiel d'interpellation et l'appel à la mobilisation, non dépourvue d'une certaine radicalité – on y parle notamment d'« actions coup de poing ». La dramatisation y est également un ressort rhétorique utilisé ; le jeu se teinte fréquemment d'un certain manichéisme, présentant les riverains comme les victimes opprimées par un Léviathan aéroportuaire, assoiffé d'un développement aveugle : « Nous ne voulons pas être les prochaines victimes sacrifiées sur l'autel du gigantisme et d'intérêts mal définis. (...) Il y va du salut public. », écrit par exemple le président du Collectif Inter-associatif du REfus des Nuisances Aériennes (CIRENA) sur le site Internet de l'association, suite à l'accident du terminal de Roissy en mai 2004. Ces propos contrastent avec le registre pragmatique dominant dans les comptes-rendus des CCE, où l'on parle de « coordonner l'action » pour la rendre « plus efficace », d'« application de mesures de bon sens » ; l'intégration d'une logique organisationnelle et stratégique, le souci de l'efficacité y sont privilégiés. Il existe ainsi un décalage entre les prises de position de ces associations dans le cadre institutionnel des Commissions – où elles savent que se jouent leur image et leur légitimité – et leurs propres productions discursives – où leurs propos répondent davantage à des logiques d'ethos. On voit ainsi qu'en cherchant à impliquer le maximum d'acteurs, la forme délibérative institutionnelle tend à favoriser l'acceptation sociale des décisions. En mettant en particulier les associations en position de participer à l'élaboration des choix publics, elle les détourne de leur vocation contestataire initiale (Blondiaux, 2001, p. 88).

Ainsi, sous la pression de la contestation des populations riveraines pouvant conduire au conflit et donc à la crise, et selon une stratégie, précisément, d'évitement du conflit, le gestionnaire aéroportuaire ADP a fait le choix de l'institutionnalisation du dialogue. Il s'agit, par cette « cristallisation des pratiques dans des dispositifs » (Davallon, 2004, p. 51), de fixer un cadre à la concertation, à des fins de « lissage » des différends. En fonction du degré d'institutionnalisation des supports de communication ou des lieux de débat, des normes communicationnelles se font jour dans les échanges intervenant entre ADP et les associations de riverains. Ces normes sont dotées d'une fonction de régulation de ces échanges, selon un répertoire allant de l'antagonisme revendiqué au lissage des discours.

Des normes langagières en jeu au cœur de la problématique des nuisances sonores

Or, d'autres normes, de nature langagière cette fois, s'avèrent particulièrement prégnantes dans le corpus étudié : elles apparaissent au cœur de la question cruciale des nuisances sonores – le bruit étant un objet structurant de tensions au sein des interactions entre les acteurs.

« Langage technico-scientifique » versus « langage du dommage »

Les discours de l'entreprise ADP, qui mettent en avant les notions de transparence et d'ouverture au dialogue, n'ont pas totalement tempéré la combativité des riverains, associations, médecins et élus locaux qui entendent attirer l'attention sur la problématique de santé publique que constituent à leurs yeux les nuisances sonores causées par l'aéroport. Ainsi, l'ADVOCNAR, à la rubrique « Nuisances aériennes » de son site Internet, met en avant en tout premier lieu l'enjeu de santé publique que constitue le bruit des avions qualifié de « pollution sonore » : « La pollution sonore est la plus tangible et la première source de plaintes des riverains ». Associations de riverains, médecins et élus tentent donc d'établir une corrélation entre la détérioration de la santé de certains habitants et les nuisances liées au transport aérien. Ils cherchent à faire pression sur ADP et sur les pouvoirs publics pour que le développement du trafic aérien ne se fasse pas au détriment de la santé publique et de l'environnement, et réclament pour cela le plafonnement des vols diurnes, la fin des vols nocturnes à Roissy – avec l'instauration d'un couvre-feu, sur le modèle de l'aéroport d'Orly – et la construction d'un troisième aéroport pour soulager Roissy (notons que cette dernière revendication tend à cristalliser tous les espoirs). Or, comme le souligne le président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes (ONA), qui est également ancien pilote de ligne et ancien président d'un collectif d'associations : « Il n'y a pas de solution manichéenne. Il ne s'agit pas de choisir exclusivement le respect de l'environnement contre le développement économique, ni l'inverse. Il faut trouver un équilibre entre ces deux exigences ». Ce verbatim met ainsi en avant la nécessité d'un « équilibre », autrement dit d'une voie médiane, toujours en construction, entre deux types de rationalité – économique et environnementale –, qui renvoie à la qualité de la communication mobilisée par les acteurs.

Précisément, la communication ne peut ici faire l'économie d'un véritable travail sur les mots. En effet, la construction d'une relation de confiance réciproque passe par la construction d'un langage commun, condition sine qua non d'une compréhension mutuelle et du dialogue. Ainsi, comme le souligne Pierre Zémor, « la maïeutique collective d'une concertation commence par la mise en commun confucéenne du sens des mots et des textes. Le public n'a rien d'homogène quant aux connaissances mises en

œuvre dans une controverse. Chaque catégorie d'acteurs a sa culture, ses codes et son vocabulaire. » (Zémor, 2003, p. 92). La problématique des nuisances sonores est à ce titre symptomatique, car si ADP parle de « bruit » – objectif, mesurable : il existe un « indicateur global de bruit » –, les riverains parlent de « gêne » – subjective, non mesurable : il n'existe pas d'indicateur de gêne sonore. La qualification de l'objet de la concertation revêt par conséquent une importance toute particulière et constitue un véritable enjeu pour les acteurs.

Les comptes-rendus des Commissions Consultatives de l'Environnement témoignent ainsi de cette opposition entre deux types de langages, porteurs chacun de représentations différentes : « le langage technico-scientifique des acteurs du pôle aérien, basé sur des indicateurs quantitatifs comme l'indicateur de bruit annuel qui prend aujourd'hui valeur de paradigme, coexiste avec celui du dommage, c'est-à-dire de la gêne réellement subie, utilisé par les représentants des riverains et de plus en plus souvent par les élus. Entre les deux se trouve le discours toujours insatisfaisant de l'objectivation normative nécessaire. » (Leroux, 2003, p. 140). En guise d'illustration de cette opposition entre « langage technico-scientifique » et celui du « dommage », nous pouvons citer cette réaction d'un membre de l'association Les Amis de la Terre du Val d'Oise à la présentation, faite par un représentant d'ADP, des statistiques de l'évolution du trafic à Roissy : « Par rapport à ce qui vient d'être dit, nous avons des indications selon lesquelles les riverains ressentent une augmentation du trafic nocturne bien que les statistiques fassent apparaître une légère baisse. » (Compte-rendu de la CCE de l'Aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle du 18 décembre 2003, p. 10). On voit donc que, dans ce verbatim, le locuteur oppose les nuisances sonores « ressenties », qui renvoient au vécu territorial des habitants, aux nuisances « réelles », objectivées par la mesure (« statistiques ») par le gestionnaire aéroportuaire.

ADP fait en effet le choix de l'objectivation par un traitement technique, expert du bruit, qui se traduit notamment par sa mesure. L'entreprise donne ainsi aux riverains des éléments strictement factuels (tels que les survols des avions) sans chercher à nier la gêne éventuellement ressentie, comme le souligne le Directeur de l'Environnement et des Relations territoriales d'ADP dans un entretien : « Nous, enfin, les professionnels parlent de « bruit » et les riverains parlent de « gêne ». Donc, sans jeu de mot, c'est un dialogue de sourds ! On ne parle pas de la même chose. On a un indice de bruit annuel sur Roissy : sur l'indice 100, l'an dernier on a terminé à 88. Et les gens nous disent : « moi je suis gêné, je suis plus gêné qu'avant ». Mais la gêne, personne au monde ne sait la mesurer. » La même idée est reprise par le Chef du Service Environnement Nord d'ADP qui déclare : « Notre manière de faire est la suivante : on leur dit : « nous savons vous apporter des éléments factuels sur le bruit, les avions. Si on parle de gêne sonore, c'est vous qui nous le dites » (...) C'est très important de leur faire comprendre que leur perception est légitime, même si elle ne correspond pas forcément à une réalité perçue par d'autres habitants. ». Citons également le titre d'une rubrique consacrée au thème du bruit, au sein du Rapport d'activité et de développement durable 2003 : « Bruit : diminuer globalement la gêne ». Par la co-occurrence des termes de « bruit » et de « gêne », ce titre est significatif de la volonté d'ADP d'afficher sa prise en compte de la perception des riverains en matière de nuisances sonores.

La relation se fonde donc sur le choix de l'objectivation de l'information donnée, tout en intégrant la reconnaissance de la perception et donc de la subjectivité des interlocuteurs : ADP continue à parler exclusivement de bruit tout en reconnaissant qu'il puisse exister une gêne, perception légitime. Au-delà de la reconnaissance de cette gêne, c'est bien sûr celle des riverains eux-mêmes qui est en jeu. On songe ici aux travaux de Paul Ricoeur sur la reconnaissance, et plus particulièrement celle qu'il nomme « reconnaissance mutuelle », et qui est reconnaissance de l'autre dans son irréductible différence (Ricoeur, 2004).

Langage, expertise et réduction des asymétries

Outre cette dimension de reconnaissance, une autre évolution, de nature plus sociologique, joue un rôle essentiel dans la communication entre les acteurs et l'élaboration d'un langage commun. Il s'agit de l'expertise accrue des associations, particulièrement perceptible chez les plus importantes d'entre elles.

Ainsi, les interventions des représentants associatifs lors des Commissions Consultatives de l'Environnement témoignent de cette élévation de leur niveau d'expertise, notamment technique, comme on peut le voir dans les extraits suivants, émanant successivement d'un représentant des Amis de la Terre du Val d'Oise et de l'Association pour le Respect de l'Environnement et du Cadre de vie (AREC) Plaine de France : « Je voudrais faire quelques petites observations concernant l'information aux riverains. (...) Sur les mesures des différentes stations, les résultats sont exprimés en Leq et en LDN et non en LDEN selon les indications de l'ACNUSA. » ; « Dans les événements sonores qui sont observés, il n'apparaît que le niveau efficace en Db et bien sûr les autres indices qui en découlent. Or nous avons observé des effets gênants qui résultent du fait que le spectre de bruit survol contient des fréquences pures, surtout à l'atterrissage, qui émergent très nettement du spectre plus large et sont perceptibles même dans les lieux fermés alors que le reste du spectre peut être très atténué ou masqué. Serait-il possible de tenir compte de ces analyses spectrales et que les services techniques officiels étudient et donnent leur avis sur cette question ? » (Compte-rendu de la CCE de l'Aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle du 18 décembre 2003, p. 11 et p. 54-55). Cette augmentation du niveau de connaissance sur le monde aéroportuaire que l'on observe chez les associations de riverains se traduit en l'occurrence par l'adoption du lexique scientifico-technique dont les acteurs du pôle aérien détenaient jusqu'alors le monopole. Elle tient à la fois au renouvellement de ses membres – médecins, pilotes, commandants de bord intègrent de plus en plus les associations –, mais également, on peut en faire l'hypothèse, aux multiples actions de sensibilisation, réunions, outils de communication mis en place par ADP.

Ainsi, sur son site Internet, l'ADVOCNAR lance un appel aux personnes dotées d'une expertise particulière (« des compétences spécifiques ») en matière aéroportuaire, signe que l'association a bien compris l'importance de cette ressource.

Notons également que, de plus en plus, les associations de riverains réalisent des études sur les nuisances aéroportuaires. Elles entendent ainsi apparaître comme capables de produire un savoir, des connaissances, en s'appuyant sur une méthodologie

scientifique. Ainsi, le troisième point abordé lors de la CCE de Roissy du 18 décembre 2003 était consacré à la présentation des résultats d'une étude portant sur des mesures de bruit réalisées au domicile des riverains, par la présidente du Collectif Santé Nuisances Aériennes (CSNA) et de l'ADVOCNAR – elle-même médecin hospitalier. De plus, on peut trouver dans un numéro d'ADVOCNAR Infos une description approfondie de l'étude « *Insomnia* », présentée comme la « première étude épidémiologique du genre en France », menée à l'initiative de l'ADVOCNAR et du CSNA et confiée à « deux experts indépendants » : un médecin épidémiologiste et un médecin spécialiste des troubles du sommeil : « *Insomnia* : nous ne rêvions pas ! Une étape importante vient d'être franchie dans l'objectivation des nuisances sonores aéroportuaires. Au-delà de la perception et de l'analyse « humaines » des nuisances, une démarche scientifique permet, aujourd'hui, de mesurer l'impact des survols d'aéronefs en matière de santé publique. » (ADVOCNAR infos, n° 21, septembre 2004, p. 4.). Il est intéressant de relever, dans ce verbatim, la volonté revendiquée par l'association d'« objectiver les nuisances sonores aéroportuaires », et, ainsi, de sortir de l'ornière que peut constituer le registre subjectif inhérent à la notion de « gêne ». Le discours de l'association se rapproche par là même de celui d'ADP qui vise également l'objectivation des nuisances. Précisément, cette évolution du discours associatif a été bien perçue par le gestionnaire aéroportuaire, comme le montrent ces propos du Chef du Service Environnement Nord d'ADP au cours d'un entretien : « Dans les associations vous avez des pilotes, des commandants de bord, qui sont là pour donner des informations à ces associations ; donc il faut faire très attention à ce que l'on raconte. L'expertise de nos interlocuteurs est quelque chose de tout à fait nouveau. ».

On voit donc que le phénomène de l'expertise accrue des associations tend à modifier la nature même de l'interaction langagière entre les acteurs, dans la mesure où il peut permettre de réduire les asymétries initiales. On touche ici à ce que Francis Chateauraynaud nomme la « compétence argumentative », qui consiste à « être en mesure d'argumenter dans un champ de forces », ce dernier se caractérisant par « la mise en rapport de capacités différentes de transformation des états de choses » (Chateauraynaud, 2011, p. 22). En faisant l'acquisition de compétences nouvelles, les associations de riverains peuvent justifier techniquement leurs propos et fournir des preuves scientifiques détachées de leur subjectivité, ce qui peut leur permettre de peser davantage dans les débats, notamment dans les instances officielles de dialogue que sont les CCE.

Conclusion

Ainsi, la mise en discussion entre l'entreprise ADP et les associations de riverains procède avant tout d'une forte contrainte ; elle répond à la nécessité d'éviter le conflit, en particulier pour le gestionnaire d'aéroport, pour qui celui-ci peut être synonyme de blocage. L'entrée en dialogue, qui se traduit par son institutionnalisation, correspond par conséquent pour cet acteur à une sorte de prophylaxie du conflit. Les outils de dialogue institutionnalisés que sont les Commissions Consultatives de l'Environnement apparaissent comme « des dispositifs de compromis visant à stabiliser les relations entre les acteurs, en pacifiant leurs confrontations, et en fournissant des normes de comportement et de jugement » (Chateauraynaud, 2007, p. 131). Les normes communicationnelles et langagières qui émergent du corpus étudié nous placent davantage face à des jeux d'acteurs mobilisant des stratégies rhétoriques que face à une authentique praxis dialogique. En effet, « si nos acteurs connaissent des moments habermassiens, où seules comptent les prétentions à la validité, ces moments sont soumis à des contraintes particulières. (...) Les arguments et les preuves sont pris dans des rapports de forces et des systèmes normatifs, et dépendent de cadres sociaux capables d'en changer radicalement le sens. » (Chateauraynaud, 2011, p. 130-131).

Bibliographie :

- Blondiaux L. (2001), « La délibération, norme de l'action publique contemporaine ? », *Projet*, n° 268, décembre, p. 81-90.
- Bonnafous S. (2006), « L'analyse du discours », in : Olivesi S, dir. *Sciences de l'information et de la communication. Objets, savoirs, discipline*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, p. 213-228.
- Callon M., Lascoumes P., Barthe Y. (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Editions du Seuil, 357 p.
- Chateauraynaud F. (2007), « La contrainte argumentative. Les formes de l'argumentation entre cadres délibératifs et puissances d'expression politiques », *Revue européenne des sciences sociales*, Tome XLV, n° 136, p. 129-148.
- Chateauraynaud F. (2011), *Argumenter dans un champ de forces. Essai de balistique sociologique*, Paris, Pétra, 484 p.
- Davallon J. (2004), « La médiation, la communication en procès ? », *Médiation & Information*, n° 19, février, p. 37-59.
- Faburel G. (2003), « Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique. Retours d'expérience en matière de conflits aéroportuaires », *Espaces et Sociétés*, n° 115, coord. Barraqué B., Faburel G., p. 123-146.
- Habermas J. (1999), *De l'éthique de la discussion*, Paris, Flammarion, 202 p.
- Jakobson R. (1963), *Essais de linguistique générale*, Paris, Editions de Minuit, 260 p.
- Leroux M. (2003), « Une concertation encore balbutiante », in : Billé R., Mermet L., dir. *Concertation, décision, environnement. Regards croisés. Volume II*. Paris, La Documentation française, p. 139-142.
- Monnoyer-Smith L. (2010), *Communication et délibération. Enjeux technologiques et mutations citoyennes*, Cachan, Hermès / Lavoisier, 270 p.
- Ricoeur P. (2004), *Parcours de la reconnaissance*, Paris, Stock, 386 p.
- Zémor P. (2003), *Pour un meilleur débat public*, Paris, Presses de Sciences Po, 139 p.