Carole Waldvogel
Centre de Recherches et d'Etudes en Sciences Sociales - Université Strasbourg II

UN ENJEU DE SANTÉ : LA MOBILISATION COLLECTIVE DES RIVERAINS DE L'AEROPORT DE STRASBOURG

Présentée par les Dernières Nouvelles d'Alsace comme « la plus vaste manifestation depuis mai 68 » dans la région, la « marche silencieuse contre le bruit » des riverains de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, organisée le samedi 14 septembre 1996 dans les rues de la capitale alsacienne, surprit par son ampleur. A l'origine de l'appel à la mobilisation, une union d'associations des communes riveraines de l'aéroport, créée à l'occasion de l'annonce du projet d'implantation de l'entreprise de transport aérien D.H.L sur le site strasbourgeois. Trois jours après le mouvement de foule, le 17 septembre 1996, les décideurs politiques locaux chargés de statuer sur le dossier, à savoir le président du Conseil Régional d'Alsace, le président du Conseil Général du Bas-Rhin et la présidente de la communauté urbaine de Strasbourg (C.U.S) refusèrent l'implantation à D.H.L, alors même que le 8 juillet 1996, dans le cadre de la réunion du comité de pilotage de l'aéroport, présidée par Claude Danner, également président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin (C.C.I), l'acte de candidature de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim auprès de D.H.L fut soutenu à l'unanimité par ces derniers.

Ce constat met en évidence le rôle joué par l'ampleur de la mobilisation collective sur la décision politique, d'autant que celle-ci rejoignit catégoriquement et définitivement la position des opposants au projet et ce, malgré l'ultime proposition du responsable de D.H.L France, aux allures de compromis, faite le 16 septembre aux présidents des trois collectivités locales.

Lorsque l'on sait qu'un problème commun constitue une condition certes nécessaire mais pas suffisante à une mobilisation collective et que de surcroît, existe une « tendance à l'insensibilité structurelle » du champ politique à l'égard des manifestations[1], il devient légitime de se demander par quels moyens des groupe de voisinage situés aux environs de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, sont parvenus a créer un mouvement tel, qu'il a été capable d'infléchir la position initiale des décideurs politiques locaux quant au projet D.H.L.

CONTEXTUALISATION DE LA MOBILISATION :

Ainsi faut-il remonter au 5 juillet 1996, date à partir de laquelle, jusqu'au 19 juillet, 9 articles ont été publiés dans les Dernières Nouvelles d'Alsace (D.N.A) - l'un des deux quotidiens régionaux - concernant le projet de l'entreprise de fret aérien D.H.L, de s'implanter dans l'Est de la France. Leurs titres, focalisés sur l'aéroparc de Belfort-Fontaine laissaient entendre que, parmi les 3 villes candidates pour accueillir le leader européen de la messagerie rapide, à savoir Nancy-Metz, Strasbourg et Belfort, la préférence de la firme allait à Belfort.

Pourtant, dès le 20 juillet, les D.N.A annoncèrent officieusement l'arrivée de D.H.L à Strasbourg - Entzheim ; annonce qui allait être officialisée le 22 juillet 1996 par D.H.L. Qu'allait alors signifier l'implantation de D.H.L sur la plate-forme aéroportuaire de Strasbourg-Entzheim ? Quelques articles, comme celui publié le 23 juillet, intitulé « D.H.L, des avions de nuit dès octobre » s'employaient à l'expliquer d'un point de vue économique. Ainsi D.H.L, dont l'activité est essentiellement nocturne, sera, nous dit-on, opérationnel dès le mois d'octobre, avec au début une douzaine d'atterrissages-décollages

[1] Pierre Favre, « Manifester en France aujourd'hui », in *La manifestation*, presse de la fondation nationale des sciences politiques, 1990, p.62.

chaque nuit entre 23h et 4h00 du matin ; une cadence qui devait augmenter graduellement selon le marché, pouvant atteindre à l'horizon 2000, le rythme d'un avion toutes les 15 minutes, dans cet aéroport urbain où les vols de nuit étaient jusqu'à il y a 2 ou 3 ans interdits, notamment du fait de la présence militaire sur le site. D.H.L annonça également la création de 350 emplois d'ici l'an 2000 et 300 millions de francs d'investissements, sans compter sa contribution, en terme de taxes professionnelles, de l'ordre de 6 millions de francs en année pleine.

Mais dès le 20 juillet, alors que C. Danner se félicitait de la concrétisation du projet, annonçant « une excellente opération pour Strasbourg, avec quelques 1500 emplois à l'horizon et 1 milliard d'investissements », les premiers désaccords se firent entendre. D'une part, les riverains et les écologistes affichèrent leur refus, d'autre part, le 20 juillet au matin, les maires des communes voisines de l'aéroport - commune de Entzheim (Philippe Debs), commune de Holtzheim (André Stoeffler), commune de Innenheim (Alphonse Koenig), ainsi que de Lingolsheim (Yves Bur) - tinrent une « réunion de crise » après laquelle ils exprimèrent collectivement leurs réserves au cour d'une conférence de presse, voir une opposition catégorique. Le surlendemain, le maire de Holtzheim ouvrit un cahier de doléance dans sa mairie, contre le fonctionnement nocturne de l'aéroport d'Entzheim ; au terme de sa première journée, la pétition recueillit 980 signatures, soit la moitié du nombre d'habitants de la commune. Ce même 22 juillet au soir, des maires des communes proches de l'aéroport se réunirent à Lingolsheim, autour du député-maire Yves Bur, d'une part pour « regretter l'absence de toute information et concertation sur un projet d'une telle ampleur, concernant directement la qualité de vie des habitants », d'autre part pour exiger qu'une réunion soit organisée avec les décideurs ; C.C.I, C.U.S, Conseil Général et Régional, seuls habilités à autoriser ou non l'implantation de D.H.L à Strasbourg. A ce propos, un communiqué de presse signé par ces différentes instances annonça qu'une réunion serait très rapidement organisée avec les maires. En attendant, les élus réunis à Lingolsheim décidaient d'ouvrir dans leurs mairies respectives, un cahier de doléances à l'attention de leurs concitoyens, dès le lendemain. Une mesure qui a également été prise par les communes du SIVOM du secteur d'Obernai, puis le 24 juillet en séance extraordinaire par la municipalité de Bischoffsheim et le 25, dans les mêmes conditions, par le conseil municipal d'Eckbolsheim.

Le 23 juillet, les D.N.A annoncèrent que le tribunal de 1ère instance de Bruxelles avait donné raison, le 11 juillet 1996, à une quarantaine d'habitants de 3 communes situées à l'Est de Bruxelles, en interdisant à D.H.L, les vols de nuit au-dessus de cette zone à compter du 1er septembre 1996. Le même jour, 23 élus exigèrent la convocation de la commission consultative « environnement » de l'aéroport qui, affirmeront-ils, a été jusque là, tenue à l'écart. Le 26 juillet 1996 fut le jour de la réunion d'explication entre élus locaux d'une part et la chambre de commerce et de l'industrie, l'ADIRA et les représentants de D.H.L, Steven Lewis et Ross Allen, d'autre part. Au cours de cette réunion, le président de la chambre de commerce apporta un démenti formel concernant le secret qui aurait entouré l'implantation de D.H.L, affirmant ne pas avoir connu la décision de la firme en faveur de Strasbourg avant l'annonce officielle, le 22 juillet. A l'issu de cette « grande explication » comme le titra la presse régionale, se déroula une réunion à Lingolsheim, entre 21 élus locaux qui maintinrent leur opposition ferme et résolue, déclarant n'avoir « rien appris de plus » lors de la réunion précédente.

Pendant ce temps, la mobilisation des riverains augmentait, puisque le 27 juillet, les D.N.A publièrent quelques chiffres relatifs au nombre de signataires des pétitions mises à disposition de la population dans les mairies des communes riveraines de l'aéroport ; 2500 pétitionnaires à Holtzheim (plus que d'habitants) ; 1250 à Lingolsheim ; 1650 à Griesheim. Rappelons que ces pétitions furent au plus tôt mises à disposition de la population le 22 juillet 1996. En tout, jusqu'à la

manifestation, 25.000 signatures furent recueillies[2].

Pour en revenir aux rapports politiques, encore sur le devant de la scène médiatique à ce moment là, tous les maires de la C.U.S furent convoqués, lundi 29 juillet 1996, conformément aux réclamations des élus locaux, à une réunion à l'hôtel de ville de Strasbourg. Le 30, C.Trautmann, présidente de la C.U.S, Daniel Hoeffel, président du conseil Général et Adrien Zeller, président du conseil Régional, annoncèrent qu'ils allaient saisir le préfet de région, président de la commission environnement de l'aéroport, pour lui demander de nommer un comité d'experts. Le 2 août, la commission consultative de l'environnement de l'aéroport d'Entzheim se réunit et aura rassemblé autour d'une même table, les élus concernés par le projet, des représentants de l'Etat, des représentants des compagnies utilisatrices, de la C.C.I gestionnaire, d'associations protectrices de l'environnement et d'organisations syndicales ; de cette réunion, il en ressortira que la préfecture du Bas-Rhin se chargera de coordonner des expertises « destinées à éclaircir le choix des instances appelées à se prononcer sur le dossier ». Trois domaines d'expertise furent définis : 1. L'évaluation de l'impact sonore du futur trafic envisagé ; 2. Les conséquences prévisibles sur la physiologie humaine d'un accroissement du trafic aérien nocturne ; 3. Les procédures et dispositions réglementaires pouvant être appliquées au cas d'espèce, ainsi qu'une étude spécifique, « pour préciser les conséquences économiques du projet ». La préfecture divulgua, le 14 août, dans les D.N.A, les noms des 2 experts nommés par le préfet - A. Muzet et M. Vallet - pour évaluer l'impact prévisible de l'activité de D.H.L sur la santé des riverains de l'aéroport d'Entzheim et demanda, le 21 août, au professeur Savy et au B.I.P.E de se charger de la réalisation de l'expertise économique.

A compté du 9 août 1996, l'analyse de la presse régionale révélera une mobilisation plus discrète des élus locaux - déclarant, après avoir obtenu la suspension du projet jusqu'à la mi-septembre, s'organiser et élaborer une stratégie pour agir à la rentrée - contrastant avec la médiatisation régulière d'une ample mobilisation de la population riveraine de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim ; une mobilisation qui s'ajoutera à la signature des pétitions mises à disposition des maires des différentes communes mais qui, cette fois-ci, n'émanera pas de quelque instance politique que se soit, et qui justement, revendiquera son « apolitisme ». Ainsi, de nombreux petits articles feront part, à intervalles réguliers dans la presse régionale, de la création de différentes associations de défense contre les nuisances de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim dans de nombreux villages avoisinant l'aéroport, et enfin d'une association créée sur Strasbourg. En tout, jusqu'à la manifestation qu'elles ont organisée le 14 septembre à Strasbourg, une vingtaine d'associations auront été créées et chaperonnées par l'U.F.N.A.S.E, « l'Union pour la Fermeture Nocturne de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim », qui a vu le jour le 12 août 1996 et fédère ces associations nouvellement créées ainsi que celles déjà existantes, désireuses de se joindre au groupe. Durant la période de « l'affaire D.H.L », les associations membres de l'U.F.N.A.S.E auront enregistré plus de 5.000 adhésions. Du 9 août 1996 jusqu'au jour de la manifestation, on peut dénombrer pas loin de 30 articles concernant ce mouvement, et parfois plusieurs le même jour et ceci jusqu'au 17 septembre, date à laquelle les décideurs des 3 collectivités ainsi que le président de la C.C.I devaient rendre leur verdict quant à la concrétisation ou non du projet D.H.L à Strasbourg-Entzheim.
Le 22 août 1996, les D.N.A informèrent par exemple leurs lecteurs, que le P.D.G de D.H.L France, Gilles Garin, venait d'écrire une lettre à ses clients dans la région, afin de leur présenter l'intérêt du projet et pour expliquer qu'il souhaitait voir les industriels ainsi que les personnes à la recherche d'un emploi, donner leur avis à leur tour et que ces témoignages seraient transmis au préfet. Le 1er septembre, les D.N.A annoncèrent que les 3 présidents des collectivités décidaient

---

[2] les opposants au projet d'implantation de D.H.L reçurent le soutien d'associations de défense de l'environnement, de syndicats et de professionnels de l'immobilier. Par contre quelques agents du monde économique, bénéficiant d'une notoriété certaine, prirent parti pour l'implantation de la firme américaine.

d'attendre les rapports des expertises pour prendre une décision définitive concernant le projet D.H.L, alors que la veille, D.Hoeffel estimait dans une interview, qu'il fallait fixer des conditions strictes à l'implantation, qui seraient à prendre ou à laisser par la firme. Le 5 septembre, C.Trautmann tint le même discours que son homologue du Conseil Général. Le 5 septembre, du côté des défenseurs du projet, l'Office interconsulaire des Transports et des Communications (OITC), regroupant les chambres d'agriculture et les C.C.I d'Alsace et de Franche-Comté, exprima, dans une résolution adoptée ce jour même, son total soutien à la C.C.I Bas-Rhinoise quant au projet D.H.L. Dans l'autre camp en revanche, 20 maires des communes riveraines de l'aéroport réunis à Lingolsheim, outre l'affirmation de leur souhait de mise en place d'une réglementation du fonctionnement de l'aéroport, appelaient leurs concitoyens à participer à la manifestation organisée par l'U.F.N.A.S.E, le 14 septembre.

Evénement important de la vie politique alsacienne, le 6 septembre, Jean-Claude Gaudin, Ministre de l'aménagement du territoire, était attendu pour l'inauguration de la 64ème Foire Européenne de Strasbourg. Dès son arrivée à l'aéroport d'Entzheim, J-Claude Gaudin avait rendez-vous avec une délégation d'opposants au projet D.H.L, composée de 4 élus dont Y. Bur et A. Stoeffler et de 3 représentants des associations de riverains, dont le président de l'U.F.N.A.S.E, Rémy Beaujeux . Deux jours plus tard, on apprendra dans les D.N.A, que le ministre de l'aménagement du territoire avait «carrément engueulé », comme on pouvait le lire, les représentants des associations, en leur disant que « les associations sont des groupes de pression inadmissibles. Si on les écoute on ne ferait rien dans cette société. (...) pour moi, se sont les élus qui comptent et qui décident. Les associations n'ont rien à dire et les études scientifiques, je m'assois dessus ». A l'inauguration de la Foire, accompagné de C. Trautmann, A. Zeller et C. Danner, Jean-Claude Gaudin en profita pour évoquer le dossier D.H.L ; il rendit d'une part les élus attentifs « aux conséquences que ne manquerait pas d'avoir pour l'image de l'Alsace, un rejet de cet investissement » et leur signifia d'autre part: « ne subissez pas toutes les pressions ! vous êtes des élus, et en Alsace, plus respectés qu'ailleurs ». Il leur proposa par ailleurs de trouver des solutions à partir des expertises qui allaient être présentées prochainement.

Le camp du « oui au projet D.H.L » se mobilisait peu à peu : le 7 septembre, les D.N.A expliquaient que la chambre de commerce et de l'industrie de Colmar venait de faire connaître à C. Danner, président de la C.C.I du Bas-Rhin, son total soutien au projet d'implantation de D.H.L.

Le 12 septembre 1996, à 2 jours de la manifestation prévue contre le projet, partisans et opposants à l'implantation de D.H.L à Strasbourg-Entzheim, défendaient leur cause par voie de presse ; ainsi, G.Garin a-t-il rédigé une « lettre ouverte de D.H.L aux alsaciens pour un développement économique de leur région » dans laquelle il souhaitait présenter et expliquer le contenu du projet d'implantation de D.H.L à Strasbourg. Le 12, mais aussi le 13 septembre, on pouvait lire les extraits d'une conférence de presse des professeurs Rémy Beaujeux, président de l'U.F.N.A.S.E et Pierre Chambon, vice-président, développant tous deux leurs arguments. Par ailleurs, les D.N.A annoncèrent qu'une motion, soulignant le prix qu'une telle installation coûterait à un niveau de santé publique, venait de rassembler 150 signatures de médecins contre le projet D.H.L.

A la veille de la manifestation, les présidents des 3 collectivités locales publièrent un communiqué de presse faisant référence aux premières conclusions des expertises « qu'on » refusait de communiquer au public, dans lequel ils restèrent suffisamment flous dans leurs propos, pour que opposants et défenseurs du projet y trouvent leur compte.

Le 14 septembre eut lieu, comme prévu, la manifestation des opposants au projet d'implantation de D.H.L à Strasbourg, organisée par l'U.F.N.A.S.E à 14 h, au départ de la place de l'étoile. Celle-ci rassembla plus de 15.000 personnes selon les organisateurs, 11.500 selon la police, alors que la chambre de commerce et de l'industrie n'en envisa-

geait pas plus de 4.000 ; cette manifestation se déroulera sans incident.

La réponse final des décideurs devant être rendu le 17 septembre, G. Garin joua alors sa carte en rendant visite, le 16 septembre, à C. Trautmann, D. Hoeffel et A. Zeller, afin de défendre son projet. Il leur proposa notamment d'engager une expérience sur une période probatoire de 6 mois en intégrant la mise en place d'une série de mesures techniques de réductions des nuisances. Ceci dans le but, dira-t-il, de permettre aux experts de compléter leur étude sur l'impact des nuisances, de vivre l'expérience et de donner aux autorités locales, le temps de définir le statut de l'aéroport de Strasbourg. Steven Lewis, responsable Bruxellois de l'implantation de D.H.L à Strasbourg-Entzheim, se trouvait lui aussi à Strasbourg pour défendre le projet. Pourtant, le 17 septembre lors de la réunion consultative de l'environnement de l'aéroport d'Entzheim, Catherine Trautmann, en accord avec ses homologues du Conseil Régional et du Conseil Général, refusait à D.H.L l'implantation sur le site de Strasbourg-Entzheim en justifiant ainsi sa décision; « le programme prévisionnel d'activité de D.H.L est incompatible avec la préservation de l'environnement et il n'apparaît pas que des amendements ou des modifications de programme soient de nature à changer les données du dossier ». La C.C.I demanda quant à elle, le retrait du projet D.H.L, sous sa forme actuelle. Dès le lendemain, le public apprendra dans la presse, que les résultats de l'expertise sur l'impact environnemental avaient été défavorables au projet, tranchant de façon significative avec l'expertise économique. G. Garin résumera la situation en ces termes; « on nous parle d'expertise (économique) depuis un mois et demi. Maintenant que ces rapports sont publiés, on les met de côté ... » .

LA MISE EN PLACE D'UNE INSTANCE MOBILISATRICE :

Une mobilisation collective ne peut se mettre en branle qu'à partir du moment où un groupe d'individus se réunit, s'organise, façonne une « instance mobilisatrice » qui, selon le cas et le contexte, sera plus ou moins institutionnalisé. Une telle dynamique conflictuelle mobilisatrice ne repose pas, ici, sur des organisations ayant déjà une certaine pérennité à même de leur avoir permis de mettre en place des relais et des réseaux d'informations. Aussi des individus, jouissant d'une autorité certaine (des médecins) et d'une notoriété quasi notabilaire dans les villages riverains de l'aéroport (ils sont professeurs en faculté de médecine et l'un d'eux enseigne au Collège de France), vont-ils très rapidement consacrer leurs efforts à mettre en place une structure de représentation. De ce point de vue, un professeur de médecine, Beaujeux, fut très rapidement un agent actif, initiant et organisant avec quelques autres, une instance mobilisatrice sur l'ensemble des communautés locales de voisinage concernées par le projet D.H.L. Tout d'abord au niveau de sa commune, aussitôt qu'il apprit la nouvelle - au lendemain de sa parution dans la presse régionale - il écrivit une lettre adressée au maire de Blaesheim, qu'il fit d'ailleurs revenir de vacances, parallèlement à quoi, il fit le tour de son lotissement, afin de faire signer une pétition aux habitants qui étaient chez eux en cette période estivale. Dès le début de l'affaire, il consulta immédiatement les banques de données médicales auxquelles, en tant que professeur de médecine, il avait accès, pour savoir quelles étaient les conséquences du bruit des aéroports sur la santé. Le maire, dès son retour le mardi suivant - disposant alors de la lettre et des pétitions recueillies par monsieur Beaujeux - réunit le conseil municipal et un ou deux jours plus tard, organisait une réunion publique, durant laquelle P. Chambon, professeur au Collège de France et R. Beaujeux, résidant tous deux dans la même commune, prirent la parole et proposaient de monter une association. Trois jours après qu'il eut pris connaissance du projet, monsieur Beaujeux avait trouvé assez rapidement des contacts avec des associations de riverains d'aéroports de la région parisienne, avec les responsables desquelles il avait longuement discuté afin de savoir ce qu'ils faisaient, comment ils faisaient et ce qu'ils conseillaient ; se sont eux qui ont suggéré de créer une association par village et de les fédérer en une autre qui les recouvrirait toutes. Ainsi, le professeur Beaujeux a-t-il

passé 2 ou 3 journées au début de « l'affaire », à faire des fiches à partir de la liste des villages concernés, à chercher les coordonnées, les numéros de téléphone et de fax de toutes les mairies, qu'il a appelées pour savoir où en étaient les choses ; s'il y avait des pétitions, combien de signataires, s'il y avait une association et les coordonnées de ceux qui s'en occupaient, sinon, s'il y avait quelqu'un qui pensait monter une association, etc... , tout en laissant à chaque fois ses propres coordonnées à la mairie, afin que l'on puisse le joindre. Pour monter une association dans son village, il a fait appel à son réseau relationnel et en particulier au professeur Chambon, mais aussi, en cherchant l'adhésion de ceux qui voulaient « se battre » ; son but était d'éviter une scission entre nouveaux arrivants dans le village et anciens. Rapidement, un petit noyau de personnes s'est formé.

Par la suite, les statuts de l'association de Blaesheim ont servi de modèle pour les autres villages, alors que les médias assurèrent la diffusion de l'information selon laquelle, « une union avec d'autres associations du même type (que celle de Blaesheim) sera recherchée » (artl. D.N.A, 18/08/96). Ainsi, la création de l'U.F.N.A.S.E se préparait entre les différentes associations qui émergeaient dans chaque village, à l'initiative d'agents désireux d'apporter une aide active à l'élaboration d'une mobilisation collective.

L'ORGANISATION DU GROUPE D'AGENTS MOBILISATEURS :

L'instance mobilisatrice devait s'organiser, définir ses règles de fonctionnement et de décisions : ainsi choisit-on l'option selon laquelle seuls les associations peuvent adhérer à l'U.F.N.A.S.E, et que par conséquent, seul le président et/ou le vice président de chaque association, seraient amenés à représenter leurs adhérents au sein du « conseil d'administration » de la structure (qui prenait la forme de réunions de travail). Celles-ci d'ailleurs, se déroulaient dans une salle prêtée par l'une des communes - pas toujours la même - du secteur géographique concerné par le survol des avions.

Progressivement une ligne organisationnelle se mettait en place ; lors de la première réunion du conseil de l'UFNASE, le 12 août 1996 à Holtzheim, un bureau fut créé, composé entre autre d'un président, de deux vice-président, d'un trésorier et d'une secrétaire ; le professeur Beaujeux fut désigné président et le professeur Chambon accepta la vice-présidence.

En fait, l'organisation de la mobilisation collective se préparait véritablement au sein de cet espace de débats que représentaient les réunions de l'UFNASE ; les stratégies d'action, les projets, les suggestions des uns et des autres étaient débattus puis votés par les présidents des associations membres. A charge ensuite à chacun d'eux de communiquer les décisions qui avaient été prises quant aux actions menées ou envisagées, à leurs adhérents et aux gens qui venaient s'informer aux réunions publiques ou aux permanences, comme cela fut fait pour les consignes en vue de la manifestation.

Afin d'atteindre à plus d'efficacité, l'UFNASE avait également décidé, dès la première réunion, de mettre en place différentes commissions de travail - commissions « communication », « juridique », « médicale », « technique » et « finance » - qui, chacune dans leur domaine, élaboraient un projet qu'elles présentaient ensuite au conseil de l'UFNASE. Ces commissions de travail n'étaient pas nécessairement composées de représentants d'associations ; de simples adhérents pouvaient y participer. Les membres du bureau de l'UFNASE et plus particulièrement le président et les deux vice-présidents, travaillaient beaucoup la stratégie et les actions à mener. De plus, le rôle de porte-parole du groupe, que les deux professeurs de médecine se partageaient les amenait à s'informer, à lire sur le problème afin de pouvoir présenter des arguments dans les médias, les réunions publiques, etc. Une telle situation offre au sociologue la possibilité de saisir une organisation en train de se faire et d'analyser ainsi des processus de cristallisation de relations sociales.

LES CARACTERISTIQUES DU GROUPE D'AGENTS MOBILISATEURS :

Très vite, au sein de l'association, des riverains actifs vont se différencier des participants plus passifs. Le groupe de riverains actifs rassemble des personnes, toutes animées d'un sentiment « d'injustice » et ayant ressenti du « mépris » à leur égard : « ils se foutent de nous », « ils prennent les gens pour ce qu'ils ne sont pas », « avoir été méprisé est insupportable » . ces réactions se comprennent d'autant mieux que l'on sait que ces agents politiquement actifs sont très souvent issus des classes moyennes et des classes dominantes. Ainsi trouve-t-on des techniciens de France Telecom, des cadres militaires, des cadres de chez Alcatel, des dentistes, médecins, architectes, des juristes, des entrepreneurs.

Tout se passe comme si, pour ces agents, le capital culturel était déterminant de leur pratique, dans la mesure où les sources de motivation de leur engagement reposait essentiellement sur une injure faite à leur capital symbolique[3].

Peu de ces membres actifs avaient une expérience associative ou syndicale antérieure; globalement, il ne s'agissait au départ que d'un regroupement de riverains concernés par le même problème qui, pour la plupart, ne se connaissaient pas auparavant. Ceci explique de fait leur recours d'une part à l'expérience d'associations plus anciennes confrontées au même type de problème, d'autre part, à une culture minimale de la mobilisation qui les conduira à penser surtout en terme de distribution de tracts ou à répartir les rôles suivant les compétences de chacun ou par la création des « commissions ». La désignation du professeur de médecine R. Beaujeux comme président de l'association est une bonne illustration de « l'effet d'oracle » analysé par P. Bourdieu. A ce propos, il apparaît que s'il a été « désigné » président, c'est parce qu'il a été très rapide et que les autres ont pu constater son pragmatisme et sa compétence ; s'il a été promu, c'est aussi, sans doute, parce qu'il a été le premier à comprendre qu'il fallait parler de la santé.

Par ailleurs, quelque soit la couleur politique des membres de l'U.F.N.A.S.E interrogés, tous les militants actifs de l'association énoncent une énumération de lieux communs à l'égard des politiciens qui révèle une façon identique d'appréhender la politique : les hommes politiques mettraient « tout en œuvre pour réaliser leurs ambitions personnelles » ; ils sont « hypocrites » ; « la politiques est devenue un métier pour ces gens-là, ils en vivent ! » ; ils s'enferment dans un « microcosme ». Un enquêté remarquait que beaucoup de ceux qui travaillaient avec lui dans le cadre des associations, partageaient les mêmes idées, la même logique de pensée quant à la politique et au pratiques politiciennes, ce qui ne pouvait que contribuer à souder le groupe et à renforcer sa cohésion.

En somme, tout laisse penser que les caractéristiques sociales du groupe étudié ont influé sur le choix d'institutionnalisation en association - entreprise « d'intérêt général » appelant à la reconnaissance sociale loin de toute compromission de la politique - et sur les pratiques sociales de mobilisation basées essentiellement sur les « armes symboliques » que constituent la pédagogie et l'information. En ce sens les pratiques des riverains de l'aéroport d'Entzheim ne se différencient guère des stratégies revendicatives de la petite bourgeoisie[4].

L'ARGUMENTATION DANS LA DYNAMIQUE DU MOUVEMENT :

Pour les populations riveraines de l'aéroport, continuellement soumises au bruit des passages d'avions, les nuisances sonores, motif d'insatisfaction permanent, risquaient de s'amplifier avec la venue de D.H.L à Strasbourg-Entzheim. Cette insatisfaction a rapidement été perçue, notamment grâce à la presse régionale qui informait des nuisances qu'un tel projet apporterait.

---

[3] Christian de Montlibert, *La domination politique*, Strasbourg, P.U.S, 1997, p. 93.

[4] Pierre Bourdieu, *La distinction*, Paris, éd. Minuit,1979, pp. 532-533.

Tout laisse penser que cette insatisfaction créée par le bruit, pour être largement partagée, n'était pour autant guère capable d'unifier le groupe des riverains. En effet, le bruit est perçu et apprécié tout différemment. Tout semble indiquer que des clivages existent dans les commentaires sur le bruit entre ceux qui sont munis d'un capital culturel élevé et ceux qui ont un moindre capital, entre ceux qui accordent plus d'attention à la nature et ceux qui ont une orientation plus productiviste, etc. Il semble que le fait que les agents qui occupaient une place dominante dans la structure sociale de cet espace villageois riverain de l'aéroport soient aussi devenus des membres actifs de l'association, n'ait pas été pour rien dans l'imposition d'une représentation unifiée des effets de nuisances sonores sur la santé : « au départ les gens se sont affolés parce qu'ils se sont dit « on va plus dormir » ensuite quand on a gratté d'not'côté (...) on s'est rendu compte des conséquences sur la santé et la thématique a changé ».

En faisant abstraction des luttes internes au groupe mobilisé dans son travail d'élaboration des revendications, la démarche consistant à étudier la progression des arguments du groupe, dans la dynamique du conflit les opposant à un argumentaire adverse, par presse régionale (D.N.A) interposée, permet d'appréhender la dimension stratégique des arguments développés dans le but de légitimer les revendications mises en place par les agents actifs dans leur travail de mobilisation. Tout d'abord, dans deux interview des représentants de l'UFNASE, l'une du professeur Chambon datée du 17 août 1996, l'autre des professeurs Chambon et Beaujeux, le 12 septembre, les effets des troubles du sommeil et le mépris envers la population riveraine de l'aéroport et de Strasbourg, ont été des thèmes à chaque fois repris, ceci, semble-t-il, afin d'en appeler à un sentiment d'indignation par rapport à une représentation du monde et à une image de soi. L'analyse des arguments élaborés par le groupe dans la dynamique du conflit, suppose de prendre en compte « *l'effet d'imbrication* » [5] qui permet de mettre à jour plusieurs des 3 niveaux stratégiques décelés dans l'argumentation de l'UFNASE ; dans un premier temps en effet, alors que des arguments économiques du projet en terme d'emploi étaient avancés, l'association exposa les insatisfactions ressenties par la non consultation de la population, par les nuisances sonores et une suspicion vis à vis des arguments économiques avancés par la C.C.I. Ainsi le bureau de l'association cherchait-il à dévaloriser la position et les arguments de la chambre de commerce, d'une part en les reprenant et en critiquant leur irréalisme, d'autre part, en suggérant des possibilités autres que celles qui étaient proposées. Ces suggestions paraissaient en fait voiler une incapacité a réfuter totalement les arguments économiques en présence. C'est pourquoi, semble-t-il, dans un deuxième temps, l'UFNASE répondit aux arguments économiques (par un effet de *croisement*), en soulevant le problème du « choix de société et de sécurité » qu'impliquait un tel projet. L'objectif recherché étant alors d'introduire une problématique nouvelle qui pouvait être confrontée avec les arguments de la partie adverse, afin de relancer le débat.

Le second niveau argumentaire fut celui de la réappropriation de l'argumentation économique développée dans le manifeste en faveur du développement de l'aéroport, publié ultérieurement par la C.C.I de Strasbourg, afin de rebondir sur l'un des arguments propres au groupe mobilisé. Ici, la stratégie employée par l'U.F.N.A.S.E correspondait donc en un *effet d'englobement* ; les arguments chiffrés fournis dans le document furent soumis à vérification et réfuté point par point, données chiffrées et juridiques à l'appui, pour ensuite réintroduire des thématiques de choix de société qu'exigeait, aux yeux des membres de l'association, le traitement du dossier.

Dans une dernière phase enfin, l'U.F.N.A.S.E revint de façon insistante sur le problème de la santé. Ce nouveau niveau argumentaire révèle la primauté accordée à cet argument ; il exprime le passage d'un revendicable diversifié des phases précédentes à un revendiqué unifié. Le titre de l'article, « un enjeu de santé public », paru dans les D.N.A la veille de la manifestation, traduisait bien la

---

[5] Christian de Montlibert, *L'impossible autonomie de l'architecte*, op.cit., p. 98.

« politisation » du problème soulevé par les représentants de l'U.F.N.A.S.E, dans la mesure où il était rappelé que les décideurs locaux se doivent d'agir en fonction de « l'intérêt général ».

On le voit, la stratégie argumentaire de l'U.F.N.A.S.E consistait à se « battre sur tous les fronts » de façon à fédérer le plus de mécontentement d'une part, d'avancer des arguments d'autre part, afin de « permettre un dialogue sérieux avec les décideurs ». En introduisant une problématique nouvelle - l'enjeu de santé public - en mesure de rivaliser avec l'argumentation économique, en apportant des éléments juridiques et des données chiffrées contribuant à diminuer considérablement le poids de l'argumentation adverse, en sachant répondre à tous types d'arguments et en produire de nouveaux, c'est toute l'organisation interne de l'U.F.N.A.S.E qui se faisait jour, de sorte que la crédibilité qu'elle donnait à voir, légitimait son action revendicative contre les vols de nuit, permettait d'installer un rapport de force en faveur du groupe et posait le groupe mobilisé en représentant légitime des intérêts de la population concernée. On peut dire également, que l'argumentation développée par les représentants de l'instance mobilisatrice a fait preuve à la fois d'attention à la situation concrète, mais aussi, par l'accent mis sur le mépris envers la population, sur le « choix de société » et « l'enjeu de santé public », appréhenda dans son universalité la particularité de la situation des riverains de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, condition de la mobilisation collective autour d'un problème commun [6].

LES PRATIQUES SOCIALES DE MOBILISATION COLLECTIVE :

Le « travail d'appareil » joue un rôle primordial dans le processus de mobilisation collective ; ce sont les différentes stratégies que l'«instance organisationnelle mobilisatrice»[7] met en place - en nombre limité pour une classe d'agents - qui produisent ou non, en fonction de l'efficacité et de l'intensité du travail de motivation et de réinculcation de représentations, de schèmes de pensées, l'effet de masse tant recherché. Ici, les pratiques sociales de mobilisation du groupe d'agents actifs durant « l'affaire D..H.L » ont fait appel, à travers l'usage des réunions publiques et de la manifestation, à un « répertoire d'action collective » - pour reprendre le concept élaboré par C. Tilly - tout à la fois relativement commun et conforme à son habitus de classe dominant.

Dans un contexte social où l'entreprise politique est fortement discrédité dans l'opinion publique, comme c'était le cas au moment de cette mobilisation collective (si l'on s'en réfère aux entretiens et à l'important courrier des lecteurs des D.N.A), l'instance organisationnelle mobilisatrice a joui d'une opportunité politique considérable, dont elle a stratégiquement tiré profit en revendiquant à plusieurs reprises son « apolitisme », de sorte que l'effet de respectabilité et de reconnaissance sociale envers l'instance mobilisatrice, généré par le statut associatif de l'instance organisationnelle, s'en trouve renforcé au sein de la population. D'autre part, l'argumentation élaborée par l'instance mobilisatrice contribua à réaffirmer continuellement les motifs d'insatisfactions et à inculquer un certain nombre de représentations et schèmes de pensées, en introduisant des mots clés tels que « choix de société », « enjeu de santé publique » ou encore « résistance civique ». Cette argumentation est reprise par Beaujeux et Chambon que leur compétence[8] a doté d'un pouvoir charismatique suffisant pour que les mots clés servent de point d'ancrage à des identifications et contribuent à définir les frontières du groupe mobilisable[9].

Différents matériaux, renforçant le sentiment d'indignation, expliquant les positions pour justifier le bien fondé des luttes, ont été utilisés ; des affiches et des tracts distribués

---

6 Pierre Bourdieu, *La distinction* , op.cit., p. 509.

7 Christian de Montlibert, « Les pratiques sociales de mobilisation collective », in *Revue des sciences sociales de la France de l'Est*, n 14, 1986, p.114.

8 Pierre Bourdieu, *La distinction*, op.cit., p.484.

9 Christian de Montlibert, *Crise économique et enjeux sociaux*, Paris, éd. L'harmattan, 1989, p. 53-54.

quelques jours avant la manifestation à Strasbourg et dans les villages riverains de l'aéroport. L'analyse de ces tracts et affiches permet de déceler les mécanismes de constitution des croyances et des schèmes de pensées qui ont été sollicités tout au long de cette mobilisation collective[10].

ANALYSE DES TRACTS :

Le premier tract représente une cigogne au bec noué ; il s'agit d'un appel à manifester contre D.H.L, comprenant en bas à droite, les indications nécessaires pour ce faire. Ce tract est basé sur quatre éléments incitatifs :

Tout d'abord une référence identitaire donnée d'emblée en haut à droite par « ALSACIENS », reprise au milieu du tract par le même « ALSACIENS » et par la cigogne, dessinée sur la partie gauche de ce tract, comme si le groupe concerné se retrouvait autour de son animal totémique.

Ensuite, un travail de restauration de la croyance en une histoire commune, avec l'évocation de la Marseillaise, du synchrotron, du parlement Européen, toutes références culturelles qui rappellent à la mémoire des souvenirs communs. Ici, l'évocation de références communes, d'une « mémoire collective » laisse penser qu'il s'agit de rassembler des agents socialement hétérogènes, en sollicitant des éléments partagés.

On remarque encore le développement, au fil des « ON VOUS A PRIS... », « ON VEUT VOUS PRENDRE... », « EN ECHANGE ON VOUS DONNE D.H.L !!! », d'une vision de la situation qui paraît profondément injuste et insatisfaisante, afin de susciter des sentiments d'indignation, accentués dans la mise en forme, par le soulignement de « *EN ECHANGE ON VOUS DONNE D.H.L ! ! !* », écrit en caractères plus gras que les lignes précédentes et suivi de trois points d'exclamation. Le dessin de la cigogne au bec noué, avec le casque sur la tête, fronçant les sourcils et croisant les ailes, symbolise également l'injustice subie et l'insatisfaction ressentie.

« ENFIN GAUDIN VOUS INSULTE ! », à la suite de « *EN ECHANGE ON VOUS DONNE D.H.L ! ! ! »*, agit comme une raison supplémentaire de se mobiliser ; ce qui est en jeu ici, semble vouloir dire le tract, c'est l'identité positive du groupe qui est remise en cause. Donc, le groupe doit exister et se mobiliser afin de défendre l'identité et les valeurs Alsaciennes ainsi bafouées. « ALSACIENS REVEILLEZ-VOUS » qui se situe au centre du tract, est un appel à la mobilisation basé sur le sentiment identitaire.

Le second tract est un tract imprimé, où le texte est écrit sur une image délimitée par un cadre blanc. Le texte « NON AUX VOLS DE NUITS ! » énonce une opposition, d'autant plus forte d'ailleurs, que le « NON » est écrit en caractères majuscules et très gras. Ce tract se lit et se comprend de haut en bas : « NON » figure en haut du ciel étoilé, suivi de « AUX VOLS DE NUITS !», en caractères gras et majuscules. Après, on peut découvrir l'image donnant l'explication de ce refus, et enfin, dans la partie basse de l'image, on peut lire, en guise de signature, un sigle suivi de coordonnées et en dessous, la signification de ce sigle. L'image du tract représente la ville de Strasbourg, symbolisée à gauche par la cathédrale, plongée dans une nuit étoilée et sous une pleine lune, centrale sur l'image, assombrie par le dessin d'un avion rejetant derrière lui, un rideau noir qui recouvre sur son passage, l'ensemble des habitations éclairées. Ici, l'avion évoque le trafic aérien au-dessus de la ville ; il a donc pour fonction de rappeler à la mémoire, le vécu des habitants au quotidien. Mais aussi, sa présence et le filet de pollution qu'il déverse, laissent augurer d'un avenir probable sombre, par la pollution et les réveils qu'il entraînerait, ici symbolisés par les petits grains noirs qui tombent sur la ville et les maisons éclairées. Ceci devrait provoquer un sentiment d'inquiétude appelant à en savoir davantage. De plus, la pollution se déversant sur l'ensemble de la ville, laisse entendre que tout le monde est concerné. Enfin, les couleurs de l'image, plutôt sombres, sont en adéquation avec la situation évoquée (la

[10] Christian de Montlibert, « Les pratiques sociales de mobilisation collective », op.cit., p.115.

nuit, le danger des vols nocturnes), tandis que le texte est de couleur jaune, de sorte qu'il ressorte de l'image et frappe le regard. Ainsi, le « NON » imposant du tract, associé à l'avion et sa traîne noire, éléments centraux de l'image en grande partie sur le fond blanc de la lune, constituent ensemble deux éléments qui attirent particulièrement l'attention et qui se complètent dans la compréhension. Remarquons également que la signature de l'U.F.N.A.S.E, non seulement permet d'identifier le groupement qui s'oppose, mais également, met en avant sa revendication.

Le troisième et avant dernier tract est explicatif et composé de quatre parties distincts ;

Une première, au haut du tract, se révèle être un slogan présenté sous forme d'un grossissement typographique. Ce slogan « VOLS DE NUITS, INSOMNIES !», vise à « réveiller » chez le lecteur des souvenirs pénibles et à le projeter dans un avenir probable perçu comme profondément insatisfaisant.

La deuxième partie est contenue dans l'encadré qui suit ; il s'agit d'un appel à la mobilisation en opposition au projet, sollicitant des valeurs communes, des représentations communes à un groupe quant au « choix de société » et à ses répercussions sur la santé. De sorte que la croyance en une identité commune ne limite pas le groupe mobilisable aux seuls riverains de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

La troisième partie du tract est explicative ; elle reprend ce qui est su et le confronte à ce qui n'est pas dit. D'autre part, elle insiste sur les conséquences négatives d'un tel projet, au niveau économique, environnemental et en terme de santé, notamment grâce à des données quantitatives (le bruit perturbe 10 fois plus la nuit la santé de plus de 100.000 personnes,...)

cette troisième partie semble vouloir justifier l'opposition au projet et énoncer clairement les revendications du groupe, après avoir développé les motifs d'insatisfaction. Notons l'usage de la dépersonnalisation des responsables par les « ce qui vous est annoncé », « ce qui vous est dit », etc.

Enfin, la dernière partie, appelant à la mobilisation, est à nouveau présentée dans un encadré où les informations pratiques apparaissent en caractères gras. Encore un fois, cet appel à manifester s'effectue sur la base de valeurs communes, avec cette fois, une valorisation de l'image positive du groupe, en soulignant la « qualité de vie » et la « vocation humaniste » de sa région qui sont mises en péril et qu'il faut défendre. Ici en effet, est mise en valeur la défense d'une spécificité de la région, jugée incompatible avec le projet et ses répercutions sur la santé.

Quant au dernier tract, il reprend l'image de l'avion rejetant sa pollution sur Strasbourg et représente des cigognes alsaciennes (avec la coiffe) migrant à travers ciel à destination de Bruxelles, l'une tire une banderole mettant principalement en avant l'identité alsacienne et sa spécificité linguistique. Le message de cette banderole est en effet écrit en dialecte alsacien : il insiste sur l'accumulation des insatisfactions et des injustices, en envisageant le futur qui deviendrait, si D.H.L s'installait, invivable au point que les cigognes alsaciennes s'exileraient à Bruxelles où les vols de nuits de D.H.L ont été désormais interdits sur décision de justice. Il semble que ce tract, par l'utilisation du dialecte justement, s'adresse plus particulièrement à une tranche spécifique de la population ; celle qui parle et/ou comprend l'alsacien et surtout les personnes les plus âgées pour qui le dialecte est souvent la langue maternelle. Au bas du tract pourtant, figure la traduction du texte écrit sur la banderole, afin de sensibiliser un public plus large.
On le voit bien à l'analyse de ce matériel de propagande, le groupe mobilisé énonça, dans un discours explicatif et normatif, son opposition au projet, les motifs d'insatisfactions et les revendications qui lui étaient propre, de sorte que ce mode de représentation de la situation et les schèmes de pensées qu'il impliquait, puisse donner lieu à une expression collective de la part des riverains, dans une « mobilisation de consensus ».Par ailleurs, l'instance mobilisatrice travailla intensément sur le sentiment d'appartenance à une identité

commune, en élaborant des mots permettant de fabriquer de l'unité et de l'identique dans son camp à partir des représentations diverses des fractions et des groupements hétérogènes dans leurs conditions d'existence et leur intérêts[11].

Ce travail d'appareil, bâti sur la référence à la mémoire collective locale dans sa perspective la plus indignée - celle qui incite le plus à la mobilisation - a été soutenu par une référence idéologique, dans la mesure où les notions de « choix de société », « qualité de vie », « vocation humaniste de la région », stimulent la croyance en des valeurs communes, propres au groupe mobilisable, en contradiction avec la vision de « l'économique à tout prix ». Cette valorisation de l'identité positive du groupe, conjuguée à l'indignation identitaire passée et présente que favorisaient les tracts ainsi que la stigmatisation ambiante au niveau national de la réaction des riverains de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (par l'intervention de Jean-Claude GAUDIN et par la presse nationale),n'a sans doute, pas été pour rien dans les réactions. Dans chacun des tracts, l'U.F.N.A.S.E utilise aussi la dépersonnalisation des responsables (par les « on », « ce qui vous est dit », etc.), de sorte que la lutte se focalise contre le projet d'implantation de D.H.L et contre les vols de nuits et non contre les représentants de D.H.L ou des collectivités locales. Un enquêté expliqua à ce propos que « quand on veut se battre avec quelqu'un et le vaincre... faut toujours lui laisser une porte de sortie (...) donc ça nous servait à rien nous d'les attaquer à titre personnel (...) donc on n'a attaqué personne ». Cette déférence à l'égard des responsables de la situation est sans doute à inscrire dans le « répertoire d'action collective » spécifique au groupe mobilisé, car c'est bien la position dominante de certains agents actifs de l'instance mobilisatrice qui a permis l'application de cette stratégie, dans la mesure où ils ont su imposer aux autres membres du groupe leur propre schème de[12]. C'est dire aussi que la définition des stratégies d'actions dépend du volume de capital culturel.

LE ROLE DE LA PRESSE DANS LE PROCESSUS DE MOBILISATION COLLECTIVE :

La place prise par les médias rend particulièrement crucial pour une instance mobilisatrice, une « bonne » couverture médiatique des protestations [13] - en terme d'image du groupe mobilisé et de fréquence de sa médiatisation - et ceci, concernant l'U.F.N.A.S.E, particulièrement dans les Dernières Nouvelles d'Alsace, qui représentent un lectorat tout à fait conséquent dans la région et surtout dans le département bas-rhinois. Il s'avéra que le traitement du «problème» D.H.L par les Dernière Nouvelles d'Alsace sur l'ensemble de la période précédant la manifestation, s'est fait sur plusieurs paliers (dans la mesure où ce journal segmente ses pages - par ordre d'importance - en rubriques « politique », « région », « local ») impliquant par là même une hiérarchisation des faits traités, selon qu'ils concerne ou non, pour les journalistes, l'ensemble de la région et sa vie politique. Ainsi remarque-t-on que le jour de l'annonce officieuse de l'arrivée prévue de D.H.L à Strasbourg-Entzheim, la nouvelle figurait déjà en première page régionale, pour s'y maintenir deux jours plus tard, accompagnée de larges explications économiques et de quelques informations sur les nuisances sonores à attendre, explicatives du mécontentement de certains « élus de terrain » (cf. page régionale 1 du 23/07/96); c'est dire l'importance qu'accordèrent immédiatement les D.N.A au « projet D.H.L » pour l'ensemble de la région.

Sur la période du 20 juillet au 18 septembre 1996, 168 articles relatifs au dossier D.H.L furent publiés et souvent plusieurs par jour - les uns, en pages régionales, traitant les as-

---

[11] Christian de Montlibert, « Contribution à une sociologie de la question régionale : le rôle de la presse dans une mobilisation collective régionaliste », in *Revue des sciences sociales de la France de l'Est*, n°14, 1986, p. 154.

[12] Christian de Montlibert, « Les pratiques sociales de mobilisation collectives », op.cit, p. 137.

[13] Christian de Montlibert, « contribution à une sociologie de la question régionale : le rôle de la presse dans une mobilisation collective régionaliste », op.cit, p. 152.

pects économiques du projet et mettant en scène les élus, notables et élites régionales[14], les autres rendant compte de la montée de la mobilisation des riverains en section « local » 1 ou 5 le plus souvent. En ce sens, l'on constate que les D.N.A accordaient par la suite, un grand intérêt et une importance continue aux événements précédant le dénouement final du « problème D.H.L ».

Les caractéristiques d'une presse régionale, mais aussi la domination sociale qu'exercent les élus et les diverses fractions des classes dominantes, ont amené les Dernières Nouvelles d'Alsace à leur consacrer les pages régionales dans lesquelles figuraient aussi, sur l'ensemble de la période, quelques articles à dominante économique. L'organisation rationnelle choisie par le journal quant à son mode de présentation et le fait qu'un groupe qui s'oppose à des décisions politiques doit passer par un processus de légitimation pour être entendu, permettent de comprendre, en partie sans doute, pourquoi l'information concernant la mobilisation collective des riverains, se retrouve en pages « local ».

L'opposition entre les articles « économiques » de l'affaire D.H.L et les articles consacrés à la mobilisation est assez nette. Ainsi, tandis que les journalistes politiques avouaient au départ plus ou moins explicitement leur point de vue, pour ensuite adopter un style plus neutre[15], les journalistes de terrain, eux, activèrent d'une certaine façon, le pouvoir de mobilisation de la presse. Mais en cela, il faut voir également - en plus des catégories de perceptions favorables, propres aux journalistes de terrain et à leur position dans l'univers journalistique - une manoeuvre de l'U.F.N.A.S.E , qui, « à chaque fois qu'il se passait quelque chose, (...) s'arrangeait pour inviter la presse », de sorte qu'elle « a servi à retransmettre ce que l'on voulait bien faire passer » et « permettait d'avoir un article dans le journal donc « d'entretenir » l'esprit de mobilisation ». La tonalité des articles rédigés par les journalistes de terrain des Dernières Nouvelles d'Alsace, en rendant compte des événements qui entouraient la mobilisation collective, resta cependant relativement neutre. Pourtant, ce qu'ils ont dit de la mobilisation aura sans doute renforcé les appels de l'instance mobilisatrice, soutenu les croyances et représentations qu'elle a élaborées et fait la preuve de l'existence du groupe mobilisé; d'une part, certains articles rendaient compte de réunions publiques organisées par l'U.F.N.A.S.E dans les villages au début de la mobilisation, indiquaient le nombre approximatif d'individus à y participer, soulignant la présence, comme s'il s'agissait d'un fait extraordinaire ou inattendu, de gens venus de communes avoisinantes, mettant ainsi en valeur l'étendue géographique de la mobilisation et son intensité. Ceci, d'autant plus d'ailleurs, que les journalistes tendaient à proposer comme probable ce qui n'était pasencore advenu et à constituer l'événement avant qu'il ne se soit produit, aidant de fait à le faire advenir. On pouvait lire notamment; « amorçant probablement une longue série, des réunions publiques de riverains de l'aéroport ont montré l'ampleur de la contestation ». D'autre part, certains articles présentaient avec leurs titres professionnels, les porte-parole d'association cités, traduisant l'attribution de la part du rédacteur, d'une valeur et d'un crédit à ces personnes. De sorte que, ces articles permettaient de véhiculer avec plus de force encore, le discours des dirigeants de l'association.

Il est également à noter que, la coordination des associations par l'U.F.N.A.S.E, son organisation, les stratégies qui y étaient élaborées au cours de ses différentes réunions, ont fait l'objet d'articles qui ont permis de mettre en évidence la solidarité recherchée entre agents mobilisés des différentes communes, le mode démocratique des prises de décisions, la stratégie organisationnelle et l'intensité du travail fournit par des membres de l'U.F.N.A.S.E déterminés, capitalisant au fil des réunions publics, un volume de confiance de plus en plus conséquent. Les comptes rendus de réunions de l'instance mobilisatrice publiés dans la presse auront donc bénéficié au groupe mobilisé en terme

---

[14] Christian de Montlibert, « *Contribution a une sociologie de la question régionale : le rôle de la presse dans une mobilisation collective* », op.cit, p. 152.

[15] Daniel Gaxie, *La démocratie représentative*, Paris, éd. Montchrétien, collection Clefs politiques, 1993, p. 69.

d'image, puisqu'il était dépeint de façon largement positive. Par ailleurs, les D.N.A avaient directement participés à l'organisation de la mobilisation des riverains, en faisant de chaque création d'association, l'objet d'un article, dans lequel figurait en outre, la date et le lieu de la prochaine réunion publique ainsi que les coordonnées et le numéro de téléphone de l'association nouvellement créée. Suivant ce même procédé, les adresses de toutes les associations fédérées au sein de l'U.F.N.A.S.E furent communiquées à la fin de l'article daté du 28.08.96, intitulé « D.H.L : MANIFESTATION LE 14 SEPTEMBRE ». Quant à la manifestation précisément, elle fut annoncée dans cet article, puis dans quelques autres, délivrant des informations utiles pour y participer. Les D.N.A expliquèrent qu'il s'agirait d'une « marche silencieuse », « familiale », qu'un service d'ordre interne serait mis en place, bref, quelques éléments susceptibles de rassurer l'opinion et surtout les éventuels participants à la manifestation, dont les journalistes des D.N.A ne manquèrent pas de souligner l'enjeu à la veille de la manifestation. Autant de points qui, sous couvert de l'objectivité apparente du compte-rendu de réunions, en plus du soutien du corps médical relayé par les D.N.A et des conférences de presse (payantes) que l'U.F.N.A.S.E fit peu avant le 14 septembre pour appeler à manifester, ont sans nul doute permis d'augmenter sa capacité mobilisante.

A partir du 1er septembre 1996, les journalistes chargés des questions politiques aux Dernières Nouvelles d'Alsace, soulevèrent la question politique comme l'indique ce titre d'article: « D.H.L : l'Alsace sait-elle se qu'elle veut ? » (01.09.96).

La question régionale aura été plus présente encore dans la presse dès le 7 septembre, au lendemain de la venue de Jean-Claude Gaudin, ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration ; ses propos figureront en page régionale 1, dans un article intitulé : « NE SUBISSEZ PAS LES PRESSIONS ! » et firent l'objet d'un commentaire journalistique mettant en avant la spécificité alsacienne, indiquant que « toute autre région accepterait avec gratitude ces quelques centaines d'emplois », dans la colonne voisine titrée « VU DE PARIS », selon une expression qu'avait eu le ministre.

Les 7 et 8 septembre, deux petits articles évoquèrent l'audience qu'avait accordé Jean-Claude Gaudin aux représentants des associations entre autres et les propos qu'il leur a tenu ; ce que les rédacteurs traduisirent par « autrement dit, venez pas nous emmerder, les alsaciens » (cf. article du 8.09.96). Le 8 septembre toujours, on pouvait lire un article titré, « HOEFFEL : « L'ALSACE N'ACCEPTE PAS DE REDEVENIR UN GLACIS », ou encore, le 12 septembre, sur une page « dossier », une colonne intitulée « conflit de priorités », où au centre, on pouvait lire en gras et souligné « l'image de l'Alsace ». Ainsi, rapidement, face aux critiques extérieures - celles des politiques et des médias nationaux - la question de « l'image de l'Alsace » devint elle-même un enjeu débattu au sein des D.N.A ; l'introduction de cette thématique faisant, en partie au moins, le jeu du groupe mobilisé. En effet, cette thématique rejoignait l'un des principaux éléments de la stratégie mobilisatrice du groupe d'agents actifs, à savoir, le travail de restauration de la croyance en une identité alsacienne commune. Dans la mesure où l'identité est lié au terme de *communauté,* les injures à l'image de l'Alsace pouvaient agir sur ses habitants comme autant de raisons de se mobiliser afin d'affirmer la dimension positive de sa spécificité.

Les Dernières Nouvelles d'Alsace auront donc été, sous les différents aspects traités ici, un élément fondamental du processus de mobilisation collective, au même titre que le travail d'appareil. Et ceci, tout à la fois selon un recours intentionné et stratégique de l'U.F.N.A.S.E et selon une certaine opportunité dans l'orientation final du débat politique. Ainsi, le groupe mobilisé aura pu et aura su acquérir par différentes voies, le capital de confiance nécessaire à la démonstration finale[16].

---

[16] Christian de Montlibert, « L'identitarisme », in *Avancées, Image de soi, image de l'autre,* Chantier de recherches, Colloque des 4 & 5 mai 1993, Maison des Sciences de l'Homme de Strasbourg, P.U.F,1994, p. 9.

LA MANIFESTATION :

L'action symbolique d'une manifestation est devenue un élément stratégique particulièrement important pour un groupe mobilisé. Ainsi, le nombre de manifestants contre le projet D.H.L tendait à faire accéder le groupe à l'existence officielle et à montrer la force probante du mouvement d'opposition, tandis que les stratégies de présentation de soi mises en œuvre visaient à donner une « bonne image » du groupe mobilisé. Il y avait en effet, de la part des organisateurs, une volonté affichée d'un défilé « familial », « digne », sans slogan politique autre que le refus des vols des nuits. Cette action symbolique s'adressait aussi à la presse, lieu stratégique où se développe la représentation de la manifestation[17] et particulièrement ici, à la presse régionale. Or, les Dernières Nouvelles d'Alsace, au lendemain du rassemblement, consacrèrent la manifestation en « événement », lui accordant une large campagne de presse assez proche d'une campagne de type publicitaire, dans la mesure où, par exemple, l'un des rédacteurs explique que « le pari était difficile » et sélectionna par la suite des éléments permettant de montrer que la difficulté avait été surmontée ; comme le nombre de manifestants présents ou le discours victorieux des représentants de l'U.F.N.A.S.E. Dans l'un des articles, on soulignait le caractère exceptionnel de l'ampleur de la manifestation .

Le groupe mobilisé aura donc acquis un « capital de sympathie » auprès des rédacteurs de ses articles, qui s'explique par le fait que les actions menées par les agents mobilisateurs de l'U.F.N.A.S.E, pour la plupart issus de la classe moyenne ou de la bourgeoisie, étaient des actions à fort capital culturel intégré, propres à plaire « spontanément », par affinité sociale, à une large fraction du champ journalistique[18].

Ainsi, la manifestation, par le nombre de personnes qu'elle a regroupé, par sa symbolique et sa médiatisation rentable en terme d'image qu'elle a occasionnée - grâce, il faut le dire, à ce capital de sympathie conquit auprès des journalistes - a contribué à faire exister le mouvement massif de protestation et en ce sens à influer sur l'opinion publique et sur des décideurs politiques très dépendants de cette dernière comme de ce que dit la presse.

La levée de bouclier d'un grand nombre d'élus locaux dominés au sein de l'espace politique local aura donc dans un premier temps permis de transformer le projet D.H.L en « problème » dans une presse régionale par définition attentive au discours des élus, pendant que s'organisait la mobilisation collective des riverains de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

En-dehors de cette opportunité liée au contexte, l'U.F.N.A.S.E surtout a su, grâce à son organisation, son mode d'institutionnalisation ainsi qu'à des pratiques de mobilisation, accumuler le capital de confiance nécessaire à tout travail de mobilisation ; les images positives que le groupe mobilisé donnait à voir de lui étaient propres à satisfaire la représentation de soi du groupe mobilisable. On comprend dans ces conditions que la santé puisse devenir un bien que l'on soit prêt à défendre.

---

[17] Patrick Champagne, La manifestation. *Actes, Recherche en Sciences Sociales*. 1984. N°52-53, p.19.

[18] Patrick Champagne, *Faire l'opinion*, éd. Minuit, 1990, pp.239-240.