La gestion culturelle d'un projet non culturel
ou comment produire localement du sens pour une politique sectorielle

Réflexions sur la Ligne à Grande Vitesse Lyon-Turin

par Yolaine Cultiaux
Chercheur associé au Pacte

Mots-clefs: Ligne Grande Vitesse Lyon-Turin, politiques publiques (politique des transports, action culturelle, territorialisation), politique locale.

Introduction

Comment mieux faire accepter à l'échelle locale une politique sectorielle qui génère des tensions, voire des conflits ouverts? Allier action publique et régime démocratique a toujours représenté un défi pour les acteurs de la décision publique et alimenté la réflexion en science politique. Grâce à une étude sur la gestion culturelle -par le canal de l'exposition "Alpes 2020: les nouvelles traversées" à Chambéry, au premier trimestre 2006- d'un projet non culturel - la LGV Lyon-Turin-, l'idée est de montrer que la culture est sollicitée pour relever ce défi car elle est pourvoyeuse potentielle de sens et de consensus. Au risque d'être assimilée à de la communication.

La démonstration repose sur trois volets successifs. Il s'agit d'abord de constater la pression actuelle qui s'exerce sur la légitimation locale de l'action publique. Sera ensuite évoquée l'attente symétriquement pressante face à la culture en démocratie, et singulièrement dans le système politique local en France. Une manifestation culturelle d'envergure, organisée dans le chef-lieu savoyard, est en dernier lieu analysée en fonction de ce cadre théorique préalable. Alors même que le projet de LGV Lyon-Turin peine à se concrétiser, cette manifestation ne saurait en effet être un hasard de calendrier. Elle reflète au contraire l'existence d'une adroite gestion culturelle qui éclaire sur les relations contemporaines entre culture et politique.

I. L'action publique, localement à l'épreuve du sens

Si l'action publique locale éprouve actuellement un fort besoin de légitimation, c'est pour trois raisons: perte de sens, décentralisation et demande accrue de participation démocratique.

1. Action publique locale et crise cognitive globale

Nous évoluons en effet depuis au moins quinze ans dans "un monde privé de sens", pour reprendre le titre d'un ouvrage qui a fait date[1]. Exacerbée par l'effondrement des régimes communistes en Europe de l'Est, la crise de sens a touché principalement l'Europe en ce qu'elle avait été à l'origine des valeurs et d'un ordre mondial séculaires. Cette crise est grave puisqu'elle affecte le sens "*si par sens on se réfère à la triple notion de fondement, d'unité et de finalité. De fondement, c'est-à-dire de principe sur lequel s'appuie un projet collectif. D'unité ensuite, c'est-à-dire de rassemblement d'"images du monde" dans un schéma d'ensemble cohérent. De finalité, enfin, c'est-à-dire de projection vers un ailleurs réputé meilleur*"[2]. Cette crise a des répercussions sur les institutions qui, traditionnellement, étaient pourvoyeuses de sens car dotées de puissance[3]. Le monopole brisé de cette dernière induit une perte de centralité de toutes les institutions politiques et de l'Etat en particulier, au profit d'un ordre économique mondial dans lequel la notion d'horizon d'attente est malmenée.

2. L'action publique locale dans le contexte de la décentralisation

C'est dans ce climat à la fois vide et lourd -car il y a eu perte et l'avidité de sens demeure forte- que la décentralisation s'est inscrite durablement dans le paysage institutionnel français. De nature administrative ou politique, elle a produit des effets bien politiques, à deux égards au moins. La perte de centralité de l'Etat a pu être interprétée par la population comme un gain au profit des collectivités locales. Dans ce jeu à somme nulle fantasmatique, les acteurs institutionnels locaux se sont vus investir et se sont investis du devoir de faire sens. Le territoire pertinent, c'est donc celui qui fait sens à l'échelle locale. La décentralisation a également rendu plus impérieuse une

1Laïdi, Z.: *Un monde privé de sens.* Fayard, Paris, 1994, 330 pages.

2Ibidem, p.14.

3Badie, B.: *L'impuissance de la puissance. Essai sur les nouvelles relations internationales*. Fayard, Paris, 2004, 293 pages.

quête locale du sens dans la mesure où les électeurs ne désignaient plus "seulement" leurs représentants dans des chambres lointaines afin de statuer sur des questions nationales. Ils élisaient désormais des représentants dans des assemblées géographiquement plus proches pour agir en matière d'affaires locales. La proximité de l'électorat a rendu la définition de sens d'autant plus nécessaire qu'il faut donc en permanence travailler à l'acceptation des décisions prises.

3. Action publique locale et exigence citoyenne

La mise en demeure de donner du sens qui s'exerce sur les élus locaux s'explique enfin par l'évolution de la démocratie française. On constate en effet une forme de normalisation du politique, comme si cet espace d'exception imaginé sous l'Antiquité et laborieusement instauré au cours des siècles passés devenait un espace à l'image des autres espaces constitutifs de la société. La sacralisation du politique, longtemps synonyme de sens donné ou d'absence de demande en la matière tant primait le respect d'une fonction à part, a ainsi cédé la place à une démocratie de marché où le consumérisme génère des revendications permanentes sur le mode: "J'ai droit à ", "J'ai le droit de", donc "J'ai le droit de savoir, de comprendre, de décider" et pourquoi pas "On me doit du sens. J'ai droit à du sens". Et évidemment "J'ai le droit de participer et je demande à le faire".

Par ailleurs, face aux limites de la démocratie représentative classique et au sentiment d'être peu écoutés, l'exigence citoyenne d'une participation aux processus de décision s'est accrue. Cette exigence est devenue une contrainte très forte en matière de grands aménagements et d'infrastructures de transport. Elle s'est traduite par l'expression de conflits parfois vifs, comme dans le cas du TGV Méditerranée. Le constat de J.Lolive est à ce propos sans appel: malgré des améliorations, la consultation, c'est-à-dire le dispositif "*qui permet de soumettre diverses propositions aux publics concernés, d'évaluer les réactions qu'elles entraient et d'effectuer un choix ou de le modifier en conséquence*[4]", soit le mode de participation le moins en amont comparé à la concertation et à la codécision, reste dominant. D'où son interrogation finale: "*Comment permettre une reformulation démocratique des politiques à boite noire?*"[5]. La confiscation des débats et la réduction de l'espace public au titre de la nécessaire compétence/expertise technique pose effectivement de plus en plus problème. Le projet de liaison transalpine interroge lui aussi le caractère démocratique d'une

4Lolive, J.: *Les contestations du TGV Méditerranée. Projet, controverse et espace public.* L'Harmattan, Paris, 1999, p. 285.
5Ibidem, p.286.

politique à haut contenu technique et doit se positionner par rapport à cet impératif de participation citoyenne. Telle est l'une des conclusions d'un rapport qui lui a été consacré. Les auteurs de ce document notent ainsi que ce projet "*illustre une façon tout à fait caractéristique de penser la mise en oeuvre d'une liaison ferroviaire à grande vitesse en France aujourd'hui (...). Il doit compter avec une demande grandissante de participation au processus décisionnel de la part de nouveaux acteurs -protagonistes locaux et riverains- traditionnellement absents de la phase de concertation*"[6].

Le défi réside donc actuellement dans le fait que plus l'urgence économique à réaliser des infrastructures du type de la Transalpine s'affiche, plus l'obstacle politique lié à la combinaison perte de sens/décentralisation/exigence citoyenne conditionne l'action publique. Des solutions politiques ont été apportées. La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 marque à cet égard une étape importante en matière d'innovation procédurale visant à démocratiser la conduite des grands projets d'infrastructure. Toutefois, des solutions comme celle-ci sont ambiguës puisque le débat est séparé de l'élaboration du projet, ce qui peut laisser penser que le but n'est pas de risquer la remise en cause du projet par le débat, mais son acceptation par un débat sans grand impact sur la réalisation elle-même du projet. Les sommes en jeu sont en effet telles et assez difficiles à réunir pour qu'une fois lancé, un tel projet ne puisse pas être menacé par trop de contestations. La solution politique est donc d'une certaine façon limitée dans son ambition par la personnel politique lui-même, au nom d'une bonne gestion des deniers utilisés pour les études préalables. Les acteurs en présence sont conscients de cette limite fondamentale, ce qui ne va pas sans compliquer davantage l'acceptation à l'échelle locale d'un projet comme le Lyon-Turin.

Si la solution ne peut être politique pour les raisons énoncées, l'hypothèse est donc que la culture offre une opportunité pour rendre plus aisée la légitimation de ce projet.

6Bernat, V., Fourniau, J.M., Rui, S.: *La liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin: complexifier pour mieux réaliser*. *Les conditions de mise en oeuvre d'un maillon-clé*. Rapport de l'INRETS, novembre 1997, p.95.

<u>II. La culture, une ressource pour produire localement du sens</u>

Que ce soit en général, c'est-à-dire dans sa définition même, ou dans les politiques menées par l'Etat et les collectivités locales, la culture est marquée par des finalités assez antynomiques: individu versus société. Car son rôle est majeur dans la fabrique d'une communauté de sens, d'une communauté par le sens.

1. La culture, entre idéal démocratique et pragmatisme politique

Le mot "culture" est non seulement polysémique, mais il porte en lui une contradiction. De fait, si l'on écarte la culture au sens matériel et premier du terme, deux significations figurées se succèdent et s'opposent. D'une part, elle est "*développement de certaines facultés de l'esprit par des exercices intellectuels appropriés*" et par extension "*ensemble des connaissances acquises qui permettent de développer le sens critique, le goût, le jugement*"[7]. D'autre part, elle est "*l'ensemble des aspects intellectuels propres à une civilisation, une nation*"[8]. La première conception, relative à l'individu, représente une ouverture sur le monde tandis que la seconde implique davantage une fermeture sur la communauté. Au final, la culture, en particulier celle des Lumières dans la continuité de l'idéal humaniste, s'accorde difficilement avec le rôle qui lui a été de fait dévolu: contribuer de manière substantielle à l'édification de nouvelles communautés politiques. La culture est donc une réalité structurante de première importance. Sa relation étroite avec la question du sens peut s'expliquer dans ces termes: "*L'action humaine consiste dans la capacité à mettre en oeuvre des processus, des forces qui provoquent d'autres forces, ce qui entraîne des effets non anticipés, non voulus au départ. Elle n'est jamais vraiment prévisible et se distingue en cela de la fabrication, qui est programmable. Dans cette optique, donner du sens à l'action, c'est lui donner des points de repère en lui donnant une forme, une structure perceptible dans l'espace et dans le temps. En fournissant des modalités symboliques d'interprétation et en organisant les faits et gestes au travers des institutions, la culture donne du sens à l'action humaine. Valeurs et normes organisées socialement donnent les repères nécessaires à la vie en commun. A travers la réponse à la question du sens, la culture fournit une communauté de destin aux individus qui composent une société*"[9]. Du point de vue de la régulation sociale, la culture individuelle d'une personne dite cultivée peut donc être encouragée dans une

7*Le nouveau petit Robert*, Paris, 1993, p.525.

8Idem.

9Fleury, J.: *La culture.* Bréal, Rosny-sous-bois, 2002, p.23.

optique généreuse de démocratisation. Toutefois, cela comporte un risque puisque le libre arbitre peut s'opposer à l'ordre social. Il convient donc sans doute de favoriser la culture collective car c'est une ressource d'autant plus précieuse que sa nature politique n'est pas manifeste[10].

L'impact de la culture sur la fabrique d'une communauté explique qu'elle soit l'objet de tentatives de contrôle par les groupes en situation d'hégémonie ou de lutte pour le pouvoir. Parmi les nombreux ouvrages ayant mis en évidence le volontarisme culturel des élites politiques, celui d'A.M.Thiesse à propos de la création des identités nationales en Europe au cours des trois derniers siècles[11] montre bien que la culture a fait l'objet d'un fort investissement avant même de devenir un secteur d'intervention publique à proprement parler. L'un a d'ailleurs préparé l'autre, sans que l'ambiguïté entre la culture comme libération des esprits et celle comme conditionnement collectivo-communautaire ne soit levée. Certaines expériences contemporaines, cantonnant la culture et la politique culturelle à des ressources politiques déterminantes dans le jeu démocratique renseignent utilement à ce propos[12].

2. Un exemple d'assignation sociétale de la culture: la politique culturelle de l'Etat français

Compte-tenu de la tradition française de fort interventionnisme étatique en matière culturelle et de la mission d'édification nationale dévolue à la culture, un véritable rééquilibrage des relations entre culture et politique et la promotion d'une culture exempte de tout enjeu collectif a toujours été difficilement concevable. Malgré la rupture introduite par la création du Ministère de la Culture, force est de constater une remarquable continuité en matière de pression politique sur la culture. Avec A.Malraux, le rôle social de l'art est renforcé car il y a "*incapacité de la raison et de la connaissance à rassembler les hommes et à suppléer la religion perdue (...). Seul l'art, touchant le coeur et les sentiments, peut rassembler*". [13] L'ambiguïté du regard porté sur la culture transparaît d'ailleurs assez clairement dans le décret du 24 juillet 1959 sur la mission et l'organisation du Ministère: "*rendre accessibles les oeuvres capitales de*

10En d'autres termes, la vigilance à l'égard de l'action culturelle sera d'autant plus faible que la culture peut sembler déconnectée du politique et que la démarche de démocratisation culturelle est louable du point de vue de l'éthique républicaine.

11Thiesse, A.M.: *La création des identités nationales. 18ème-20ème siècles.* Le Seuil, Paris, 1999, 302 pages.

12Cultiaux, Y.: *Le nationalisme comme différentialisme intégrateur. Le catalanisme face à l'Etat espagnol et à la construction européenne.* Thèse pour le Doctorat de Science Politique, Institut d'Etudes Politiques, Aix-en-Provence, 1999, 924 pages.

13Urfalino, P.: *L'invention de la politique culturelle*. Hachette, Paris, 2004, p.19.

l'humanité, et d'abord de la France, au plus grand nombre possible de Français: assurer la plus vaste audience à notre patrimoine culturel et favoriser la création des oeuvres de l'art et de l'esprit qui l'enrichissent". Si, à l'époque, le projet idéologique de renforcement national est très marqué par l'empreinte gaulliste, cette ambiguïté est demeurée car un gouvernement se priverait difficilement des vertus fédératrices de la culture. De fait, "*le discours sur l'action culturelle est presque toujours emprunt d'une nostalgie de la communauté et d'une crainte de l'anomie sociale. Le souci de faire de la culture un objet d'action s'accompagne le plus souvent de la volonté de rassembler les membres d'une société, de créer du lien social*"[14]. La subordination de la culture au politique est manifeste lorsqu'A.Malraux déclare en 1966 à l'Assemblée Nationale, "*Religion en moins, les maisons de la culture sont les modernes cathédrales*". Il est alors permis de se demander si la démocratie, régime exposé à la pluralité des opinions et à la contradiction fréquente des intérêts, ne requiert pas -peut-être plus que des régimes d'une autre nature- un mode d'intégration collectif par la culture; cela afin de contre-balancer une instabilité consubstantielle. Dans des pays comme la France où l'emprise traditionnelle des instances religieuses a diminué, la nécessité de ce vecteur d'intégration s'est d'autant plus fait ressentir que la société française a été -et demeure- au prise avec des problèmes sérieux. L'immigration et la ségrégation socio-spatiale témoignent de cette fragilité et posent la question des solutions apportées pour y remédier.

Tension dans la définition de la culture, tension dans les orientations de la politique culturelle menée par l'Etat. Qu'en est-il alors des politiques culturelles menées localement?

3. Décentralisation culturelle et politisation de la culture: la continuité dans le changement

Même s'il y a eu peu de transferts de compétences de l'Etat dans le domaine culturel à la faveur de la décentralisation et qu'il n'y a pas en cette matière de spécialisation par niveau, les deux décennies écoulées ont vu les collectivités locales s'y impliquer globalement de manière croissante. La hausse des budgets affectés à cette dépense indique un fort investissement culturel local. Mais de quelle culture et donc de quelle politique culturelle s'agit-il? Y-a-t-il "importation" ou "déviance créatrice", pour reprendre les expression forgées à une autre échelle par B.Badie pour rendre compte des relations centre-périphérie?[15] A la faveur de ce mouvement, la culture échappe-t-

14Ibidem, p. 180.

15Badie, B.: *L'Etat importé. L'occidentalisation de l'ordre politique.* Fayard, Paris, 1992, 334 pages.

elle à la "*finalisation sociétale*"[16] qui l'a marquée? L'action des collectivités territoriales reproduit-elle à cet égard le modèle étatique de la gestion publique de la culture ou s'en différencie-t-elle? L'ambivalence et même la contradiction de ce mode de gestion sont ainsi une nouvelle fois énoncées: "*Ce qui fonde (...) l'originalité du modèle français, par-delà des évolutions et des inflexions considérables depuis deux siècles, c'est l'idée, largement partagée, que la politique publique de la culture participe de la construction de la République et de la démocratie*"[17]. Il y a des exceptions, mais le constat porte sur l'assignation d'objectifs non-culturels à la culture. Si elle est perçue positivement par les élus et responsables culturels à l'échelle locale, c'est d'abord pour son utilité, l'idée d'en faire une composante essentielle de la stratégie économique de développement territorial s'étant largement répandue. C'est ensuite parce qu'elle est perçue comme un remède potentiellement efficace conte la "fracture sociale", plus patente et pesante localement qu'à d'autres échelles. "*Lutter contre les exclusions, créer de la cohésion et du lien social*"[18], "*être réinsérée au coeur du pacte républicain*"[19], l'attente est donc forte face à une culture non seulement connectée, mais souvent subordonnée, au politique, voire à la politique locale. S'il ne s'agit pas, entre autres parce que c'est tabou en France et que cette option pourrait s'avérer contre-productive, de mener des politiques culturelles locales sur le mode nationaliste, force est pourtant de constater qu'elles sont pensées et réalisées en fonction du même référent collectif qu'au Ministère. L'aspiration identitaire demeure rare, surtout dans les discours, mais la culture ne s'en voit pas moins chargée de rassembler là où d'autres politiques divisent.

Sens et consensus pour qu'un projet aboutisse, voilà bien ce que donne à voir la gestion culturelle locale du Lyon-Turin saisie à la faveur d'une exposition présentée à Chambéry de janvier à mars 2006.

16Moulinier, P.: *Politique culturelle et décentralisation.* Editions du CNFPT, Paris, 1995, p.27.

17Poirrier, P.: *Les politiques culturelles en France.* La Documentation Française, Paris, 2002, p.13.

18Moulinier, P., op.cit..

19Poirrier, P., op.cit., p.488.

III. La médiation culturelle locale d'une dossier sectoriel

La présentation à grands traits du projet de LGV Lyon-Turin met en évidence son caractère bien incertain. Cela explique la tentative de médiation culturelle locale de ce dossier sectoriel à impact local, médiation réalisée par l'exposition "Alpes 2020: les nouvelles traversées".

1. Présentation du projet de LGV Lyon-Turin

La nouvelle liaison ferroviaire entre les deux métropoles régionales[20] comporte actuellement trois tronçons, avec des sections française, italienne et une partie commune aux deux Etats. Elle permettra de traiter trois types de transport par voie ferrée: le trafic voyageurs à grande vitesse, le transport de marchandises traditionnel et l'autoroute ferroviaire à grand gabarit. C'est une infrastructure de transport lourde, ne serait-ce qu'au vu de deux critères: les travaux des phases préliminaires et de construction (les descenderies percées aux extrémités des galeries de reconnaissance, réalisées pour le futur tunnel de base franco-italien, d'une longueur dépassant 53 km sous les Alpes) sont nombreux et imposants. Le coût total de l'opération est quant à lui estimé à 14 milliards d'euros, ce qui génère un problème de financement d'autant plus sérieux que le projet initial (une "simple" ligne à grande vitesse voyageurs) s'est densifié.

Comme toute infrastructure de ce genre, il s'agit par ailleurs d'un dossier dans lequel la dimension technique est importante, les motivations et modalités de sa réalisation reposant sur des savoir -ou prétendus tels- spécialisés. Ainsi, de la croissance des flux globaux à travers les Alpes et de la part de marché très majoritaire de la route[21] jusqu'ici sont déduites à grand renfort d'études prospectives les mêmes tendances pour les décennies à venir. Or, depuis l'apparition du projet à la fin des années 80, les prévisions d'alors ont quelque peu été démenties par les faits: non que les trafics général et routier n'aient pas augmenté, mais dans des proportions moindres que celles soutenant l'argumentaire fondé sur la saturation des passages déjà existants. S'agissant d'un grand ouvrage, la dimension technique est par ailleurs très présente, les enquêtes et travaux de faisabilité fixant des contraintes qui, pour échapper à l'entendement commun, trouvent une traduction chiffrée parfaitement saisie par les financeurs. La technicité de ce dossier induit donc au moins deux difficultés: il n'est pas aisément

20Le gain de temps pour les voyageurs serait considérable puisqu'il faut actuellement 4h15 pour relier Lyon à Turin, contre 1h45 prévue à terme.

212/3 du trafic total.

appréhendable par la population et exige pour être compris, voire accepté, un travail de médiation.

Les enjeux autour de ce projet, devenu épais dossier au fil des années, sont d'autant moins négligeables qu'ils sont nombreux et significatifs. Ils concernent différentes échelles, ce qui motive d'ailleurs l'intervention de bailleurs de fonds allant de la commune à l'Union Européenne. Sommairement, l'enjeu pour une ville de taille moyenne comme Chambéry, où la ligne voyageurs doit passer et s'arrêter dans une gare internationale située en centre-ville, est de capter la ressource TGV pour rendre son territoire plus attractif et disposer d'un atout se voulant décisif dans la configuration concurrentielle où elle se trouve avec d'autres villes, moyennes et grandes (Annecy, Grenoble). Sur un plan interne, la réalisation du projet favoriserait la faisabilité financière et la légitimation politique de la rénovation urbaine engagée. Comme de nombreuses villes, Chambéry souffre désormais de la partition géographique et symbolique de son territoire. Les infrastructures ferroviaires (gare, bâtiments divers et voies) hier en lisière de la cité la scindent désormais en deuxet rejettent d'une certaine manière de l'autre côté des quartiers, dans une altérité vécue comme problématique pour la cohésion de l'ensemble. Dans ce contexte, l'édification d'une nouvelle gare, au-dessus des voies, toute de matériaux transparents, est à la fois pensée et présentée comme un trait d'union là où, précisément, la question de l'unité se pose. Pour le département de la Savoie dont l'économie repose à 50% sur le tourisme, l'un des enjeux forts du Lyon-Turin est d'encore améliorer son accessibilité afin, en particulier, de favoriser la desserte des stations de montagne. Pour la région Rhône-Alpes, l'idée est de disposer d'une infrastructure de transport qui lui permette de rester l'une des régions les plus puissantes au sein d'un espace européen dont le centre de gravité tend à se déplacer vers l'Est. A l'échelle européenne, la nouvelle liaison, définie comme prioritaire, est le maillon manquant entre deux grands axes de communication dont l'unification est estimée nécessaire pour approfondir l'intégration économique continentale. Le premier axe relie les zone méridionales à la Mer du Nord tandis que le second concerne la liaison Lisbonne-Kiev via Ljubjana dans un premier temps.

On l'aura compris, les enjeux économiques sont considérables. Ils ne sont toutefois pas qu'économiques. C'est pour cette raison que le projet a su rallier à sa cause des partis politiques a priori hostiles à la logique néolibérale sous-jacente. Le groupe des Verts au Conseil Régional de Rhône-Alpes rappelle ainsi sa position: "*L'infrastructure Lyon-Turin n'est envisageable que si l'impact environnemental est traité correctement (...). [Elle] l'est dans la mesure où il est établi qu'elle sera dédiée essentiellement au fret (...). [Elle] est nécessaire si les solutions alternatives ne permettent pas de transporter* *les volumes existants et à venir (...). [Elle] n'est pas suffisante. Elle doit s'accompagner de mesures réglementaires et fiscales et d'une politique de recherche-développement permettant de rétablir l'avantage global du fer sur la route*"[22]. De fait, l'une des questions est de savoir si le Lyon-Turin permettra d'allier croissance économique et préservation environnementale, donc s'il peut être un vecteur réel de développement dit durable.

Lourd, technique, engageant, ce projet s'avère donc sensible. Aujourd'hui encore, sa réalisation n'est pas acquise. Elle a en tout cas pris beaucoup de retard, ce qui est malgré tout souvent le cas pour ce type de chantier. Entre avancées, reculs et temps morts, le calendrier est constamment révisé. Ainsi, en avril 1994, la mise en service de l'une des sections de la ligne voyageurs (Lyon-Montmélian, aux confins de l'Isère et de la Savoie, à l'époque où il n'avait pas encore été prévu de "recentrer" la gare internationale à Chambéry) était annoncée pour 2003. Trois ans plus tard, il n'en est toujours rien.

2. Un projet bien incertain

Ce projet ne manque pourtant pas d'atouts. Le large consensus politique et le volontarisme des élus locaux en atteste. Toutefois, deux obstacles déterminants existent et expliquent en grande partie sa laborieuse avancée: acceptation et financement, en interaction l'un avec l'autre. Ces obstacles se sont d'ailleurs aussi manifesté, avec une densité variable, dans d'autres projets comparables. Ils participent tous deux de l'ouverture contrainte à des acteurs de plus en plus nombreux et aux points de vue souvent antagonistes. La thèse de l'ouverture contrainte s'oppose à celle de l'intégration volontaire tant il apparaît que tout serait bien plus simple s'il n'y avait aucune contestation et si le financement était établi.

Le Lyon-Turin s'est de fait heurté à des oppositions émanant surtout de deux catégories d'acteurs: les élus des petites communes concernées par le tracé et les riverains de ces mêmes communes, réunis en associations ou coordinations d'associations. Des négociations locales ont eu lieu à une autre échelle afin de limiter la portée de conflits contre-productifs aux yeux des porteurs du projet. Il en est ainsi de l'opposition entre les départements de l'Isère et de la Savoie à propos de la liaison TGV voyageurs desservant Chambéry plutôt que Grenoble, avec un passage dans le Nord-Isère. La

---

22Leras, G., Leclair, B.: *Contribution sur le Lyon-Turin. Les tenants et aboutissants d'un projet complexe.* Groupe des Verts au Conseil Régional de Rhône-Alpes, 5 janvier 2006. La citation est composée des conclusions des chapitres de cette contribution, pp.2, 4, 11 et 12.

région Rhône-Alpes a été le cadre d'échanges qui ont abouti à la réduction des conflits entre les protagonistes, ce qui a permis de montrer un front uni à d'autres acteurs comme l'Etat et l'Union Européenne. Cette réduction des conflits s'est faite sur la base de compensations promises aux "perdants" de la future ligne TGV[23]. S'agissant du rôle de l'opposition des deux catégories d'acteurs pré-citées, ce projet a fait l'objet d'un diagnostic toujours d'actualité qui distingue trois phases dans le processus décisionnel: "*Une première phase faite d'optimisme technologique et de négociations locales symbolise une façon de mettre en oeuvre un projet que l'on peut qualifier de classique. Une deuxième phase caractérisée par la levée des contestations et la mise en route des procédures de concertation, procédures qui voient avec ce projet l'occasion de montrer leur efficacité et leurs limites. Enfin, s'ouvrant sur la crise financière traversée par l'entreprise ferroviaire française et l'Etat, la troisième phase amène les différents protagonistes de la mise en oeuvre du projet à opter pour une attitude dictée par le réalisme aussi bien vis-à-vis de la nature de la liaison elle-même que des modalités de son inscription locale*"[24]. Afin de ne pas susciter la même levée de bouclier que le TGV Méditerranée, la nouvelle procédure officielle d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure[25] a été utilisée parallèlement à des consultations non prescrites par la loi[26]. Cette démarche a réussi dans la mesure où elle a permis d'intégrer progressivement des acteurs aux positions différentes, voire divergentes. Aujourd'hui, on peut considérer qu'elle a doté le projet d'un soutien solide indispensable à sa réalisation. Toutefois, l'opposition demeure[27] et les consultations antérieures de même que les réunions de travail actuelles laissent un goût amer à certains détracteurs[28]. Le risque zéro n'existe donc pas et le principe de précaution

23Les termes de ce "bargaining" transparaissent clairement dans les propos du préfet de région P.Bernard: "*S'est mêlé au dossier du TGV le dossier de l'autoroute A48 qui descend d'Ambérieu [Ain]. Et là, il y a plusieurs passages [possibles pour l'autoroute]: un passage centre à Bourgoin [Isère], un passage est du côté de la 504 qui intéressait l'Ain et la Savoie. Nous avions décidé avec l'Isère qu'il y avait un paquet général. Le TGV passe par là [Nord-Isère, et non pas par Grenoble] et l'autoroute passe par Bourgoin et non à l'est pour intéresser l'Isère*". Cité par Bernat et alii, op.cit. Le département de l'Ain peut sans doute tirer de ces propos bien des conclusions quant à son poids politique et à son positionnement centre-périphérie à venir.

24Bernat et alii, op.cit., p.29.

25Circulaires de 1991 et de 1992, dite "Bianco".

26Le préfet de région a ainsi lancé en juin 1992 des discussions hors du cadre légal concernant le projet discuté quelques mois plus tard.

27Elle est polymorphe: à la fois syndicale (Sud Rail, par exemple), politique (gauche, plus ou moins extrême, des anarchistes aux environnementalistes radicaux; Front National de l'autre côté de l'échiquier), associative (Collectif Rhône-Alpes, entre autres) ou très localisée (notamment le maire et conseiller général de La Chambre, opposé au passage à l'air libre de la ligne sur le territoire communal, à la sortie du tunnel de Belledonne dans la vallée de la Maurienne). Les uns et les autres, sauf le FN, se sont joints aux 3000 italiens venus manifester à Chambéry contre le projet en janvier 2006. A noter que Chambéry est le siège de Lyon-Turin Ferroviaire, maître d'oeuvre de la partie franco-italienne, et que son maire, Louis Besson est président de la commission intergouvernementale sur le Lyon-Turin.

28Un responsable de la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature) a dressé le constat appliqué à l'ouverture "démocratique" des discussions pour ce genre de projet impose à ses promoteurs une vigilance permanente et le respect de la division du travail suivante: "*La mobilisation contre le TGV Méditerranée a eu un fort retentissement national, illustrant de façon vive que la mise en oeuvre d'un projet d'infrastructure compte de plus en plus un nouvel acteur: l'opinion publique. En Rhône-Alpes, la presse locale ne peut rendre compte de l'avancée du TGV Lyon-Turin sans faire référence au conflit voisin (...). Confrontée, seule, aux événements, la SNCF prend conscience la première que la rationalité technico-économique ne suffit plus pour justifier et faire accepter une infrastructure. Cela l'amène à remettre en cause sa façon de conduire les projets. D'autre part, il apparaît que l'absence d'engagement des élus territoriaux dans la défense d'un équipement lourd peut être fortement préjudiciable face à une importante mobilisation qui lui est hostile (...). Souvent demandeurs d'infrastructures nouvelles et de modernisation de leurs réseaux ferrés, ils sont appelés à se mobiliser pour contrer les oppositions, pour les intégrer*"[29]. La régulation des conflits ne se limite donc pas au cadre procédural mais passe aussi par d'autres initiatives locales dont l'objectif est d'accroître la légitimité du projet. Dans le contexte actuel, marqué par l'ouverture prochaine de l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique et la radicalisation de l'opposition côté italien, le Lyon-Turin traverse donc une nouvelle période d'instabilité. Ce "*dossier évolutif d'où sont bannies les certitudes*"[30] nécessite donc une attention et un investissement constants à l'échelle locale, l'enjeu étant non seulement de réduire les oppositions mais surtout de mobiliser suffisamment la population pour donner aux investisseurs l'image de territoires pacifiques (car pacifiés) et dynamiques, donc attractifs.

Le financement du projet est en effet son principal point faible, les engagements des différents partenaires en la matière étant aussi difficiles à obtenir formellement qu'à être honorés effectivement. Les Etats français et italiens sont les principaux financeurs en vertu de l'accord signé en 2001, mais l'un doit parfois rappeler l'autre à ses engagements et réciproquement. L'engagement de l'Union Européenne reste encore une inconnue puisque le financement pour la partie franco-italienne pourrait être supérieur à 20%. Il est surtout conditionné, notamment à la mise en place de solutions innovantes comme le partenariat pubic-privé qui suscite des oppositions.

Le dossier du Lyon-Turin est donc très fragile et, après une courte période d'enthousiasme sans doute un peu naïf à son lancement, sa gestion est devenue

---

suivant, accompagné d'un sourire sceptique et d'un soupir résigné: "On nous écoute, ça oui, mais est-ce qu'on nous entend?".

29Bernat et alii, op. cit., p. 35.

30Expression du Préfet P.Bernard rapportée par Bernat et alii, op. cit., p.38.

pragmatique. Toutes les ressources sont désormais mobilisées pour lui donner le plus rapidement et avec le moins d'accrocs possible une issue positive. Le recours à la culture s'inscrit dans cette perspective, la difficulté étant alors de relever rien moins que le défi de la démocratie technique: pour favoriser l'acceptabilité sociale d'un tel projet, il faut associer au processus décisionnel les non-spécialistes et donc assurer des conditions favorables à la formation chez eux d'un jugement éclairé sur le sujet. Défi d'autant plus délicat à relever que la démocratie représentative traditionnelle s'est construite au prix d'un confinement de la recherche et du monopole des savoirs par les experts[31]. Les résistances culturelles sont ainsi très puissantes, le clivage entre savant et profane marquant encore les représentations collectives et alimentant des complexes et des blocages à la participation citoyenne. En matière de culture politique, au-delà des contraintes et des discours liés au jeu démocratique (un homme, une voix), les élus ne semblent pas dans leur majorité convaincus par les compétences et la légitimité des citoyens à intervenir dans des processus décisionnels concernant des dossiers à la technologie avancée. La tentation est donc grande de contourner, du moins de limiter, la difficulté et, tout en mettant en place des "forums hybrides"[32], de limiter voire compenser leur portée potentiellement déstabilisatrice sur un édifice déjà fragile par de l'action culturelle. Celle-ci pourrait très bien s'inscrire dans la volonté d'informer les nouveaux experts afin de favoriser un régime démocratique participatif.

Or, à la lumière de l'étude réalisée à Chambéry, il n'apparaît pas certain que les manifestations culturelles organisées autour du Lyon-Turin aient cette finalité. On a en effet constaté un écart entre les objectifs énoncés officieusement et ceux présentés au grand public, ce qui laisse supposer qu'il y a non seulement pluralité d'objectifs, mais que les officieux -parce que tels- priment sur les officiels[33]. La confusion volontaire entre information sur le projet et promotion du projet indique la persistance du schéma démocratique classique et l'assignation de la culture à une fonction de production du consensus dans ce qui, en définitive, fait localement système. Si l'on partage les mêmes voeux que Callon et alii, on est donc moins optimiste qu'eux quant aux progrès de la démocratie technique. L'existence d'une gestion culturelle du Lyon-Turin et la nature de

---

31Callon, M., Lascoumes, P., Barthe, Y.: *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique.* Le Seuil, Paris, 2001, chapitre 2 "La recherche confinée", pp.61-104.

32D'après Callon et alii, ces forums sont un ensemble d'initiatives, plus ou moins stabilisées dans certains pays, expérimentales dans d'autres, grâce auxquelles les citoyens peuvent devenir capables de se mêler de ce qui ne les regarde pas, ou plutôt de ce qui les regarde car il s'agit de situations mettant en jeu l'avenir collectif.

33Les plaquettes de présentation de l'exposition au public et aux enseignants emploient significativement les verbes "voir", "comprendre", "savoir", "découvrir", "réfléchir" qui relèvent d'une visée informative. Un dossier de présentation destiné entre autres à la presse, de teneur plus technique, emploie quant à lui de façon récurrente le verbe "valoriser" qui met en lumière le souci de convaincre "l'opinion publique sensible aux thèmes de l'environnement et de la sécurité".

cette gestion prouvent que les élus locaux cherchent à éviter les controverses et peinent à les percevoir comme un "*enrichissement de la démocratie*" et du "*sens d'une situation*""[34]. A trop ouvrir le jeu, ils craignent de ne pas aboutir et/ou de voir certains acquis du dossier remis en cause. Cette crainte est fondée au regard de ce qui est advenu à d'autres infrastructures d'aménagement, comme le canal Rhin-Rhône. La consultation locale lancée en 1995 afin de déterminer uniquement les modalités techniques de réalisation de cet ouvrage s'est soldée par la remise en question politique de son opportunité puis par son abandon. Plutôt que de laisser la controverse donner du sens au projet, l'option privilégiée est de livrer du sens clef en main grâce au vecteur d'une culture technique popularisée.

3. "Passer par la culture": une tentative de médiation culturelle avec l'exposition "Alpes 2020: les nouvelles traversées"

Même si le terme "culture" peut recouvrer de larges significations, le projet du Lyon-Turin ne semble pas pouvoir être qualifié de projet culturel proprement dit. Dans la classification habituelle des politiques publiques, basée sur la notion de secteur d'intervention, il relève des infrastructures de transport, voire de l'aménagement du territoire. Il serait donc permis de penser que ce projet d'une part, et l'action culturelle d'autre part, sont aux antipodes l'un de l'autre. Or les faits montrent au contraire qu'il y a un lien entre les deux. Bien plus qu'un lien, ils attestent de l'instrumentalisation de l'une pour légitimer l'autre, autorisant ainsi de parler de véritable gestion culturelle du Lyon-Turin. Pour mettre en évidence le fonctionnement local de ce mécanisme, un détour par la présentation de la politique culturelle de la Ville de Chambéry est édifiant.

L'action culturelle de la Municipalité chambérienne est profondément marquée par le volontarisme politique d'un maire bâtisseur, Louis Besson[35]. Son fort engagement s'est traduit par la création en 2002 de la Direction des Affaires Culturelles, service doté d'une position à la fois centrale et transversale afin de mettre en cohérence des initiatives jusque là riches mais éparses. Il se traduit également par un effort financier considérable puisque la culture représente 15% du budget total. Il dispose d'outils

34Callon et alii, op.cit., pp. 49 et 52.

35Né en 1937 à Barby, commune mitoyenne de Chambéry, il se consacre totalement à la vie politique depuis 1973. Maire de Barby de 1965 à 1989, il assume ce mandat politique à Chambéry depuis 1989. Député et conseiller régional à plusieurs reprises, Louis Besson a par ailleurs assumé des charges ministérielles: secrétaire d'Etat chargé du logement de 1989 à 1990, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer de 1990 à 1991 et secrétaire d'Etat chargé du logement de 1997 à 2001. Il est actuellement aussi président de la communauté d'agglomération Chambéry Métropole.

performants compte-tenu de la taille moyenne de la ville (environ 55000 habitants): les subventions directes et aides indirectes comme la mise à disposition de salles et l'utilisation du réseau de communication municipal (mensuel d'information mis dans les boites aux lettres et disponible dans les lieux publics, lettre électronique d'information par Internet, panneaux d'affichage et signalétique urbaine). Il s'applique à deux champs d'action pensés comme absolument complémentaires: les grandes institutions[36] et près de cent associations ainsi qualifiées par l'élue à la culture, Aurore Frasson-Martin: " *(...) ce sont des "petites fabriques" ingénieuses d'identités et de citoyenneté en devenir, des noeuds névralgiques où se tissent le lien social et les bases de la démocratie participative (...). Ouvertes sur la cité, elles sont des îlots de vie, des temps de culture partagés, des plates-formes à géométrie variable (...) [qui] forment une exemplarité d'espaces sociaux conviviaux, un paysage de strates des habitants des quartiers, les chambériens, ceux de longue date ou les nouveaux arrivants*"[37].

A Chambéry comme ailleurs, la culture n'échappe donc pas à la tension entre épanouissement individuel (se cultiver et s'exprimer) et logique collective (s'insérer dans un tissu social voulu dense et solide). L'injonction sociétale est forte même si elle n'est pas toujours perceptible. L'épanouissement personnel et le développement économique n'étant pas acquis, elle doit au moins servir à créer du lien. La culture semble en effet marquée par un statut à part, différent de secteurs comme les affaires sociales ou l'urbanisme par exemple: toujours en quête de légitimité sociale car elle englobe d'une certaine façon tout et peut être ramenée à rien. Assez insaisissable, elle est à la fois respectée, voire déifiée, et non respectée, le vieux réflexe de son instrumentalisation politique réapparaissant à l'occasion. La présentation de l'exposition en faveur de la liaison ferroviaire Lyon-Turin au Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle (CCSTI), structure municipale comptant parmi les équipements institutionnels majeurs de la Ville atteste la persistance de cette conception et de cet agir politique.

L'exposition "Alpes 2020: les nouvelles traversés" a été réalisée par Montanea, une association liée à la Municipalité, d'ailleurs présidée par un proche du maire, André Gilbertas, et qui constitue -en marge des services officiellement chargés de l'action culturelle- un levier non négligeable de celle-ci[38]. Voulue conjointement par la Ville, le

---

36Les musées, les médiathèques, la Cité des Arts, le CCSTI (Galerie Eureka) et la scène nationale de l'Espace Malraux, "association institutionnelle" car fortement financée par la Ville.

37Extrait du *Registre des délibérations du Conseil Municipal de la ville de Chambéry*. Objet: Communication sur la politique culturelle de la Ville. 10 mai 2004, p.7.

38Comme son nom l'indique, les activités de cette association sont essentiellement orientées vers la montagne et contribuent à façonner, entretenir et diffuser l'identité de Chambéry comme ville de montagne auprès du grand public et des professionnels de ce secteur d'activités. A ce titre, c'est elle qui est en charge de la programmation

Conseil Général de Savoie et la Région Rhône-Alpes, elle a transcendé les clivages politiques locaux[39] afin de "*continuer à informer et convaincre le grand public -et les responsables politiques, les décideurs- de développer le ferroutage, pour transférer le transport de marchandises de la route vers le rail*"[40]. On retrouve donc ici l'union sacrée des acteurs locaux et la manifestation de leur volontarisme pour faire aboutir le Lyon-Turin, deux constantes depuis le lancement de ce projet. On notera une évolution nette du discours: il ne s'agit plus de promouvoir une ligne grande vitesse voyageurs, mais essentiellement le fret. Cela correspond à une évolution de fait du projet, initiée afin de l'adapter à d'autres besoins (pollution, sécurité, absorption des flux de matières transportées) et de le doter ainsi d'une légitimité plus large. Cette évolution est tellement marquée que si le Lyon-Turin se réalise un jour, ce sera d'abord le fret et grâce à lui.

On peut se demander pourquoi organiser une telle exposition à Chambéry et à ce moment-là (premier trimestre 2006). Le choix du chef-lieu savoyard s'explique par l'initiative première de cette manifestation: elle revient à la Ville, même si le Département et la Région y ont rapidement été associés. Que la Ville ait pris cette initiative est par ailleurs logique compte-tenu de l'importance de ce projet ferroviaire pour maintenir un bon positionnement de Chambéry dans le sillon alpin (Valence-Genève) et des transformations urbaines qui lui sont liées. Les enjeux non ou extra-culturels expliquent donc l'initiative culturelle. Quant à déterminer pourquoi le choix de cette période, plusieurs explications peuvent être avancées, en ayant à l'esprit que des expositions avaient déjà eu lieu auparavant[41], ce qui suggère la permanence d'une gestion culturelle du projet. Cela va faire vingt ans que ce dernier a germé dans les esprits, vingt années au cours desquelles l'un des arguments forts a été de dire qu'il était nécessaire et urgent de le concrétiser. Vingt années qui ne débouchent pourtant sur rien de tangible aux yeux de l'opinion publique, mis à part quelques chantiers dans la vallée de la Maurienne. La crainte est donc grande que le temps écoulé et une forme

---

destinée à donner vie au titre de "Ville des Alpes 2006" décerné à Chambéry par un jury international composé, en particulier, du groupe de travail des villes alpines. Conférences, colloques, réunions d'experts, expositions se succédent ainsi tout au long de l'année pour atteindre les objectifs que la Ville s'est engagée à honorer en acceptant ce titre: "*Renforcer l'identité alpine dans l'espace culturel et naturel de cette région*" et "*promouvoir la participation des publics et associations au programme général*", d'après le texte accompagnant l'invitation à un concert ouvert à tous à l'Espace Malraux, pour inaugurer cette année particulière. Les activités culturels de cette association confirment la poursuite d'objectifs extra-culturels: identité et positionnement centre-périphérie à plusieurs échelles (locale et transfrontalière).

39La Ville et la Région ont une majorité de gauche, contrairement au Conseil Général.

40Communiqué de presse du 19 octobre 2005 intitulé "*A Chambéry, un succès auprès du grand public et des acteurs des transports: 10 000 visiteurs pour l'exposition "Alpes 2020, les nouvelles traversées", 800 participants au colloque européen*".

41Notamment à la foire de Maurienne en 1995 et à celle de Savoie (stand de la Ville de Chambéry) en 2002.

d'inertie n'apportent la preuve de l'inutilité du Lyon-Turin, ce qui serait dommageable à sa réalisation. Si le territoire -population, élus et acteurs socio-économiques- n'est pas assez uni pour se montrer fortement demandeur de cette infrastructure, dans un climat marqué par la forte concurrence entre des projets du même type, pourquoi des financements nationaux et européens seraient-ils alloués? Si la démonstration du dynamisme local doit être continue aux échelles supra-locales, alors la production du consensus doit l'être aussi localement. Or la fabrique locale du sens passe par un effort permanent de gestion culturelle, surtout au bout de vingt ans et quand le problème de financement reste ouvert. Exposer le Lyon-Turin, c'est donc le faire advenir déjà un peu: le discours performatif vise à modeler un imaginaire dans lequel il existe comme une évidence prête à être défendue comme telle à l'échelon local. Le choix de cette période s'explique aussi par l'avancée des procédures administratives de validation dans un climat incertain, même si cette incertitude est minimisée par les responsables politiques et techniques et les déclarations d'utilité publique tenues pour acquises[42]. L'enquête d'utilité publique devrait ainsi être ouverte courant 2006 pour la partie internationale, tandis que la contestation dans le Val de Suse et les élections législatives en Italie freinent un processus également ralenti pour la partie française. Tous ces éléments confirment l'opportunité de l'exposition. Eu égard aux tensions plus ou moins manifestes qui menacent ce projet, il semble néanmoins permis de parler d'opportunité permanente. C'est d'ailleurs sans doute pour cette raison qu'un espace d'exposition permanente a été ouvert à Modane en octobre 2005, puis, sur son modèle mais avec des développements spécifiques sur la section italienne, en gare de Turin Porta Nuova.

Le principe de l'exposition acquis, une habile stratégie a été élaborée puis appliquée pour lui assurer une résonance maximale. Une agence de conseil en communication située à Chambéry a pour cela été sollicitée, ce qui confirme la confusion fréquente entre culture et communication et autorise l'interprétation de cette manifestation culturelle d'après le schéma de communication désormais classique de R.Jakobson (1963). L'analyse communicationnelle distingue ainsi l'émetteur qui envoie au récepteur un message (thèse) sur un référent (thème), en empruntant des supports (verbaux ou non) et des codes (dont le registre de langue, du soutenu au familier en passant par le courant) adaptés à ses objectifs. Parce qu'elle est déterminée par ces éléments, la communication est donc située. On parle ainsi de situation de communication. Les discours peuvent enfin être classés selon leur nature, l'informatif ne suivant pas les mêmes impératifs que l'argumentatif. Leur finalité différente explique le recours à des moyens différents. Ainsi, outils de persuasion et de

42Là encore, la mise est forte sur l'efficacité performative, la stratégie étant de dire qu'il n'y aura pas de manifestation de mécontentement populaire afin qu'il n'y en ait effectivement pas.

conviction n'ont pas leur place dans un message à caractère informatif dont le but est de transmettre un maximum d'informations objectives sur un sujet donné. Si l'objectivité n'existe pas, la différence est cependant nette entre un slogan publicitaire et un article de dictionnaire. Des limites à l'objectivité résident dans le caractère partial et partiel des informations transmises.

L'exposition sur le Lyon-Turin étant envisagée comme un message, son émission est le fait d'une équipe plurielle qui a travaillé dans le cadre de Montanea, après commande de la Ville. Le CCSTI, qui a reçu cette exposition dans un second temps[43] et pour une assez longue durée, n'est impliqué ni par l'initiative de sa présentation ni par l'élaboration de son contenu. Subventionné très massivement par la Ville, il met d'une certaine façon ses lieux -la Galerie Eureka, dans le centre -ville, qui abrite également un espace permanent d'information sur la montagne- à disposition de la majorité municipale. Bien plus, il met sa réputation de vulgarisation scientifique sérieuse au service de le sphère politique qui, elle, poursuit aussi d'autres objectifs. Le choix de ce lieu apparaît stratégique et symbolique tant, depuis dix ans et à travers une activité très dynamique, il s'est implanté localement. 450 000 visiteurs, dont régulièrement des scolaires, l'ont fréquenté pour son sérieux. Ce crédit est d'autant plus considérable que le CCSTI est labellisé par le Ministère de la Recherche. Comparée à la première présentation de l'exposition, au Parc des Expositions, la portée du lieu est donc tout autre.

Quant à l'équipe chargée du contenu, elle a mêlé les collectivités locales impliquées (Ville, Conseils Général et Régional), LTF -filiale de Réseau Ferré de France et Rete Ferroviaria Italiana-, des intellectuels (géographes, historiens), un scénographe et des médiateurs culturels, c'est-à-dire des personnes dont le métier est l'adaptation d'un code de communication "haut" (ici, technique) à un public large (ici, tout public et scolaire à partir du cycle de CE2). Les suisses ont également apporté leur contribution à cette expérience d'ingénierie culturelle puisque l'une des particularités de cette manifestation était de promouvoir le Lyon-Turin en n'évoquant pas que celui-ci mais en le plaçant dans le contexte plus large de trois autres nouveaux tunnels transalpins[44]. L'invitation faite au visiteur de situer l'enjeu du Lyon-Turin à cette échelle était d'ailleurs bien venue dans le sens où l'enjeu se situe effectivement entre autres là et que l'Europe fournit une utile justification. L'idée suggérée était que la France ne peut pas

43La Ville avait fait en sorte d'organiser au même moment (octobre 2005) que le congrès international de l'AFTES (Association Française des Travaux En Souterrain), réunion professionnelle et donc assez confidentielle, une manifestation comprenant une exposition, des conférences et une soirée culturelle plus ouvertes sur le public local. Le colloque "Quels transports durables à travers les Alpes à l'horizon 2020?" s'est ainsi tenu la même semaine que l'exposition.
44Lötschberg, Gotard et Brenner.

rester à la traîne, réticente à la modernité incarnée cette nouvelle ligne et inactive face à l'exemplarité suisse dont la traversée est interdite aux poids lourds[45]. L'émetteur du message est donc un agrégat d'acteurs évoluant localement dans des secteurs d'activités distincts mais permettant la constitution de réseaux d'inter-connaissance. Un maillage territorial semble ainsi exister de fait, prêt à mobiliser les énergies lorsqu'une action doit être menée en fonction d'une conception commune du territoire.

Côté réception, la cible visée était le plus grand nombre, donc les adultes et les enfants. Deux dispositifs méritent à ce titre l'attention: la gratuité et l'accompagnement pédagogique, l'un renforçant l'efficacité présumée de l'autre. Ainsi que le rappelait à juste titre la plaquette éditée à l'occasion du dixième anniversaire du CCSTI, "*[son] succès (...) vient aussi de la volonté de la Ville de Chambéry d'accueillir gratuitement ses visiteurs. Au fil du temps, cette facilité d'accès a fait naître chez le jeune public une pratique assidue de cet établissement culturel*"[46]. Autre élément pour faciliter la diffusion du message, l'étroite et précieuse collaboration avec le monde de l'enseignement. L'absence d'obstacle financier, la taille moyenne de Chambéry qui rend aisés le déplacement des classes, la possibilité pour les écoles venant de l'extérieur de déjeuner dans les cantines d'établissements chambériens, les nombreuses plages horaires réservées pendant plus de deux mois en présence d'animateurs du CCSTI, l'habitude prise par les enseignants d'optimiser une offre culturelle locale limitée; tous ces éléments témoignent de la recherche d'un impact maximal auprès d'un public particulier. La singularité de ce public explique l'investissement spécifique dont il a fait l'objet. Suivant la théorie de la tâche d'huile, l'effet attendu était non seulement de convaincre si besoin était les enfants, mais aussi, voire surtout, de toucher par ce canal leur environnement. Or c'est dans les cercles familial et amical des générations antérieures que peuvent se situer et se manifester les résistances au projet. L'exposition a surtout bénéficié d'un partenariat privilégié avec l'Education Nationale qui a financé l'élaboration par des professeurs de livrets d'accompagnement sous forme de CD-ROM et d'activités pédagogiques correspondant aux programmes de différentes matières (géographie, éducation civique juridique et sociale) et différents niveaux (primaire et secondaire). Cette implication de l'institution scolaire publique peut s'expliquer par la nécessité croissante de trouver des accroches auprès des élèves pour les motiver à apprendre. Or sortir de la classe et répondre à un questionnaire est plus stimulant que de recevoir passivement une leçon. Cette démarche peut d'ailleurs être très formatrice et démocratisante, bien des enfants n'allant au CCSTI que grâce à l'Ecole. Ces

45Une taxe au kilomètre a plus exactement été mise en place depuis 2001 afin de dissuader fortement les véhicules d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes. Cette orientation a été approuvée par les citoyens lors d'une votation en 1998.

46*La Galerie Eurêka faite ses 10 ans*, 2005, p.6.

documents ont été complétés par d'autres produits par l'équipe de médiation de la Galerie Eureka, comme un carnet de découverte adressé aux enfants, composé de questions sur le franchissement séculaire des Alpes, les vallées alpines et leur encombrement, enfin le Lyon-Turin. Les réponses se trouvaient à la sortie du parcours, lequel a été pensé comme un argumentaire serré en faveur du projet. Enfin, des animateurs étaient disponibles pour approfondir éventuellement les thèmes abordés.

Le code, soit le niveau de langue, était courant[47] à soutenu[48]. La dérive complexe de ce code s'explique par la nature technique du référent (le Lyon-Turin). Cet écueil a été contre-balancé par la mise en place de relais professionnels (les animateurs du CCSTI et les enseignants). Il l'a également été par le canal, c'est-à-dire les moyens de transmission. Conformément au type d'exposition développé en France depuis une dizaine d'années, reflet de la mode actuelle des centres d'interprétation[49], il n'est plus question d'utiliser seulement l'écrit pour formuler un énoncé. Certes, l'écrit restait présent dans l'exposition sous la forme classique d'arguments qui se regroupaient en quatre grandes parties, elles-mêmes classiquement découpées en paragraphes puis en phrases. L'ensemble apparaissait sur une succession de panneaux qui s'adressaient avant tout à l'intellect. Ils étaient enrichis par la présence de canaux oraux et non-verbaux qui visaient à toucher, envelopper et impliquer le visiteur. Parmi les premiers, la voix off qui commentait un film sur les principaux passages (cols, tunnels), les trafics par pays et modes de transport (routier et ferroviaire) apportait un utile contre-point car le visiteur était alors en position passive de recevoir un message. Simultanément, il pouvait avoir l'impression que l'on s'adressait à lui directement et donc se sentir davantage concerné. Les canaux non-verbaux mobilisaient quant à eux d'autres sens que ceux habituellement sollicités (la vue et l'ouïe). Ainsi, une image aérienne IGN des alpes franco-italiennes, avec le tracé de la future ligne ferroviaire Lyon-Turin en rouge, permettait au visiteur de la parcourir déjà lui-même, rendant de la sorte tangible un projet forcément abstrait pour la grande majorité. Ce choix de mise en espace indiquait la volonté des collectivités locales de rendre les habitants acteurs du territoire, du moins source de soutien dynamique pour les options de

47Le vocabulaire est compris de tous. Les phrases sont généralement simples. Il sert à transmettre des informations pour dialoguer avec des personnes que l'on côtoie fréquemment.

48Le vocabulaire est recherché. Il n'est pas toujours compris de tous (monde médical, scientifique, technique). Les phrases sont complexes et les subordonnées nombreuses.

49Le concept et la pratique des centres d'interprétation sont d'origine nord-américaine. Ils s'opposent aux musées traditionnels en ce qu'ils se veulent plus vivants. Ils se multiplient dans l'Hexagone. La Maison du Patrimoine, à Chambéry, s'est ainsi définie comme un centre d'interprétation du patrimoine de la ville. L'Espace Baroque, en Haute-Maurienne, a fait de même. Les Forts de l'Esseillon, près de Modane, seront quant à eux bientôt réunis dans un centre d'interprétation de l'architecture militaire alpine.

développement retenues par elles[50].

Le message proprement dit s'articulait autour de quatre axes. Le premier offrait une mise en perspective historique à travers le récit de la traversée des Alpes jusqu'à aujourd'hui. Le second présentait les quatre grands chantiers du 21ème siècle en la matière, dont le Lyon-Turin, avec des images et des explications sur les techniques de percements (tunnelier, explosifs). Le troisième traitait des enjeux des transports dits durables dans les Alpes et le reste de l'Europe (environnement, sécurité, rentabilité). Le dernier concernait la politique européenne des transports et élargissait le propos aux grands réseaux ferroviaires, fluviaux et maritimes qui devraient faciliter la communication continentale de demain. L'énoncé était donc ardu pour le large public de non-spécialistes visé, ce qui constituait un indéniable défi en termes d'adhésion au projet. Là encore, la difficulté a été partiellement contournée par un jeu sur les connotations qui sont autant de marques de l'implication de l'émetteur. Par connotation, on entend le sens construit par la subjectivité, les émotions et la culture du récepteur. Cette notion s'oppose à la dénotation, c'est-à-dire ce que chacun peut observer, reconnaître et nommer avec une certaine objectivité. Or, si chaque individu possède son propre système de connotations, ce système existe aussi à l'échelle collective, précisément grâce à la culture. Relier un projet comme le Lyon-Turin à des connotations positives partagées revêtait ainsi un intérêt particulier. De ce point de vue, force est de constater, derrière l'apparente neutralité technique du récit transformé de la sorte en discours[51], l'utilisation abondante de telles connotations. Les illustrations pourraient être nombreuses. On se focalisera sur le gigantisme qui, pour dépasser l'échelle humaine dans le temps et dans l'espace, invitait le visiteur à l'admiration. Le gigantisme se manifestait en abîme, à la fois dans le message et dans le message sur le message. Dans le contenu de l'exposition, il transparaissait à plusieurs reprises, du récit épique des traversées alpines (la pugnacité des hommes face à l'obstacle des montagnes) à la vue aérienne de 50 m2 des Alpes franco-italiennes en passant par les adjectifs employés de manière récurrente pour qualifier les ouvrages[52]. Cela est justifié

50Ce choix n'est pas sans rappeler celui effectué par le Musée d'Histoire de Catalogne à Barcelone dont le parcours se termine également sur une immense photographie aérienne posée au sol, éclairée dans une salle assez sombre. Cf. Cultiaux, Y.: "Shaping a nation: catalan history and historicity in post-Franco Spain" in Dieckhoff, A., Gutierrez, N., *Modern roots. Studies of national identity*, Ashgate House, Hampshire, 2001, pp.45-61.

51L'analyse communicationnelle distingue deux catégories d'énoncés, le récit et le discours. Dans le système du récit, l'émetteur s'efface derrière ce qu'il raconte. Dans celui du discours, il marque de sa présence l'énoncé. Même si les textes sont souvent complexes et peuvent mêler les deux systèmes, le texte informatif apporte des données et rend compte. Le système du récit y est dominant. Dans le texte argumentatif, qui vise à convaincre et persuader, c'est le système du discours qui domine.

52Cf. la fiche de présentation de l'exposition aux professeurs: "*Depuis vingt ans, l'explosion des besoins de transport aussi bien que la prise en compte récente des nécessités environnementales vont déboucher, d'ici 2020,* par le caractère effectivement titanesque des travaux, dont le tunnel de base entre la France et l'Italie se veut paradigmatique. Toutefois, la référence à une échelle extra-ordinaire ne semble pas fortuite dans un contexte où le syndrome Nimby gêne la définition de l'intérêt général et la réalisation consensuelle d'une action en vertu de ce principe. Le gigantisme a également été mobilisé pour présenter l'exposition comme un événement exceptionnel, avec certainement plus d'efficacité lors de sa présentation au Parc des Expositions grâce aux 1500 m2 de surface disponible et au plus grand nombre d'animations tactiles à disposition du public[53].

La confusion entre récit (informatif) et discours (argumentatif) est en définitive confirmée par la nature partielle et partiale du message. Des questions délicates comme celle du coût de cette infrastructure n'étaient en effet pas évoquées. L'augmentation du trafic des marchandises était présentée comme inéluctable, indéniable au vu de projections expertes, alors que ce point n'est pas acquis. Il l'est d'autant moins qu'il dépend d'options politiques, et non plus techniques, le paradigme néolibéral de la croissance économique prévalant alors sans y paraître.

Tel a donc été le message émis. Même si l'objet de cet article était d'ouvrir la boite noire de la fabrique du sens par la culture, reste malgré tout à aborder l'efficience de cette gestion culturelle en déterminant l'effet obtenu. Cette opération représente un défi à plus d'un titre. Cette gestion se caractérise en effet par un investissement à moyen et long termes. Le public scolaire d'aujourd'hui forme les usagers et les citoyens de demain. L'étude mériterait donc d'être poursuivie pour mesurer l'impact d'une telle exposition sur la conscience politique, sur la façon d'envisager les transports et le positionnement par rapport à la thématique environnementale. Cela accréditerait la thèse d'une fabrique du consensus le plus en amont possible d'un grand projet d'infrastructure, voire de son intégration au projet lui-même. Par ailleurs, il est difficile de mesurer la validité de la "théorie de la tache d'huile", les discussions au cours desquelles les enfants sont susceptibles de convaincre leurs parents ayant lieu dans la sphère privée. Enfin, l'évaluation de l'impact de cette exposition n'est pas facilitée par la possibilité d'accéder à des données émanant de l'institution émettrice elle-même (le CCSTI). Seule la fréquentation (plusieurs milliers de visiteurs) est pointée. D'après cette donnée, le succès de l'exposition est moindre qu'au Parc des Expositions.

Là encore, plusieurs causes peuvent être mises en avant, dont le fait que les personnes

---

sur la naissance de quatre gigantesques tunnels ferroviaires sous les Alpes".

53La presse locale a, dans sa très grande majorité, docilement repris les communiqués de presse et les interviews des élus pro-Lyon-Turin. Le Dauphiné Libéré, quotidien qui domine ce marché, était d'ailleurs partenaire officiel des manifestations culturelles organisées à l'automne 2005 et les groupes ayant déjà visité l'exposition n'y sont pas retournées. Toutefois, la moindre résonance de cette seconde présentation s'explique surtout par les limites inhérentes au message lui-même: sujet difficile, traité de manière plus rébarbative dans les locaux souterrains et assez exigus de la Galerie Eurêka. Du coté des visiteurs potentiels, un a priori négatif concernant le sujet jugé très technique et le fait que l'exposition soit destinée à un public déjà grand ont été des obstacles. Car l'une des motivations pour aller au CCSTI réside dans la possibilité pour les parents d'y emmener les plus jeunes avec un but de divertissement et de découverte. En réduisant la cible compte-tenu de la difficulté supposée à intéresser le jeune public, l'impact de l'exposition était donc de fait un peu limité.

Conclusion et apports scientifiques

L'intérêt de cette monographie est d'attester la fonctionnalité d'une action culturelle pour légitimer un projet non culturel, en l'espèce une liaison ferroviaire structurante. Le contexte de la décentralisation semble à cet égard déterminant pour expliquer la pression particulière exercée sur la culture comme levier de légitimation. Un constat similaire avait d'ailleurs été dressé dans le cadre d'études antérieures menées par l'auteur à propos de l'action culturelle en Catalogne, dans une configuration où le transfert de compétences aux Communautés Autonomes espagnoles avait une signification différente et atteignait un niveau supérieur. On constate donc une convergence qui peut être le signe d'une tendance lourde à l'avenir, justifiant donc la vigilance de la communauté scientifique. Il serait sans doute fructueux de comparer avec d'autres collectivités locales françaises et de poursuivre la comparaison avec d'autres territoires en Europe et ailleurs pour nourrir cette réflexion sur le conditionnement politique de la culture contemporaine. Il s'agit même parfois de confinement socio-communautaire, pour ne pas dire identitaire.

L'intérêt de cette étude est également d'attirer l'attention sur l'action culturelle pour les interdépendances que d'autres secteurs d'intervention publique entretiennent avec elle, particulièrement à l'échelle locale. Le projet du Lyon-Turin relève d'un secteur, celui des transports. Toutefois, il est aussi marqué par le processus de territorialisation en cours[54], dont la puissance est confirmée par cette recherche. L'appropriation territoriale de ce projet sectoriel se manifeste à travers l'investissement massif et multiforme des élus locaux pour le voir aboutir. En fonction de leur conception du territoire, ils se mobilisent afin de faire pression sur les décideurs à d'autres échelles (Etats français et italien, Europe), débloquent des financements et manifestent le souci d'une production située (localisée et endogène) du sens en vue de renforcer un projet bien incertain. La gestion culturelle intervient dans cette perspective et invite le chercheur en politiques publiques à une "desectorisation" de son regard. Puisque des liens existent de fait localement entre secteurs (ici, entre les transports et la culture), qu'ils font système, il apparaît nécessaire d'envisager un terrain d'études dans sa globalité, de développer des connaissances sur plusieurs secteurs concernant un même territoire et d'établir des passerelles entre eux pour mieux saisir la rationalité des acteurs publics locaux. D'une certaine façon, c'est une invitation à territorialiser la démarche de recherche, en

54Pour une description fine et assez exhaustive de ce mouvement, se reporter à *L'action publique et la question territoriale*, sous la direction d'A.Faure et A.C.Douillet, Grenoble, PUG, 2005, 300 pages. L'introduction de cet ouvrage, intitulée "La "construction du sens" plus que jamais en débats", manifeste comme cet article le souci de progresser sur le champ de la dimension cognitive des politiques publiques.

veillant toutefois à ce que l'empathie avec le terrain ne nuise pas au respect d'une certaine distance et à la montée en généralité.