



HAL
open science

L'environnement sonore en milieu urbain : l'étude de cas du circuit d'Albi-Le Séquestre, entre controverse médiatique et conflit socio-environnemental

Noémie Jouglens

► To cite this version:

Noémie Jouglens. L'environnement sonore en milieu urbain : l'étude de cas du circuit d'Albi-Le Séquestre, entre controverse médiatique et conflit socio-environnemental. *Etudes de l'environnement*. 2022. dumas-04389260

HAL Id: dumas-04389260

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04389260v1>

Submitted on 11 Jan 2024

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

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

Institut National Universitaire Jean-François Champollion
Département Sciences Humaines et Sociales

Noémie JOUGLENS - Master 1 Mention Gestion de l'Environnement

L'environnement sonore en milieu urbain

L'étude de cas du circuit d'Albi-Le Séquestre, entre controverse médiatique et conflit socio-environnemental



Noémie Jouglens - Cartographie de la commune du Séquestre - Mars 2022

Tuteur Universitaire : Rémi BÉNOS, Maître de conférences en Géographie, GEODE CNRS UMR

Membre du jury :

- Rémi BÉNOS, Maître de conférences en Géographie, GEODE CNRS UMR
- Frédérique BLOT, Maîtresse de conférences en Géographie, INU Champollion, GEODE UMR CNRS

Soutenance le 14 juin 2022

Avant-propos

Ce mémoire a été réalisé durant la période universitaire 2021-2022, dans le cadre du Master 1 en Gestion de l'Environnement au sein de l'Université Jean-François Champollion à Albi.

Mon travail se concentre sur le sujet de la pollution sonore que je vais traiter par une approche systémique. Un thème vaste pour lequel je me suis focalisée sur l'étude d'un cas précis à savoir le circuit d'Albi-le Séquestre. C'est par une étude qualitative, c'est-à-dire une enquête de terrain auprès de la population et des acteurs locaux de la commune du Séquestre, que j'ai pu appuyer les propos mis en avant ici. Un travail de terrain qui a été réalisé entre les mois d'avril et mai 2022.

De plus, je tiens à préciser que les arguments exposés ne représentent pas l'entièreté de la situation actuelle, il s'agit d'une représentation qui m'a servi de base d'analyse. Toutefois les données recueillies restent homogènes, provenant de différentes sources et acteurs, afin que ce travail soit le plus objectif possible et que mes résultats reflètent mon cas d'étude.

Enfin, par soucis d'anonymat, l'intégralité des retranscriptions de mes entretiens ne figurent pas au sein de ce mémoire, ils seront uniquement communiqués dans un dossier à part, aux membres du jury.

**En complément de ce travail, une vidéo a été réalisée afin de retracer et expliquer la méthodologie et mise en œuvre de celui-ci.*

Sauf mention contraire, l'ensemble des cartes, tableaux et figures présentés dans le rapport ont été réalisés par mes soins.

Remerciements

Tout d'abord, j'adresse mes remerciements à Rémi BÉNOS, mon tuteur universitaire, pour son écoute, ses conseils et critiques qui m'ont été très inspirantes dans la réalisation de ce mémoire.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à ce travail au travers de mes entretiens. À tous les habitants, qui m'ont accueilli avec bienveillance et qui m'ont accordé de leur temps. Aux membres d'associations et acteurs professionnels, pour leur dynamisme et leur aide précieuse en matière de documentation.

Je remercie l'ensemble des professeurs, avec une attention particulière à Frédéric MARTORELL pour ses enseignements en cartographie, puis Frédérique BLOT, pour son accompagnement tout au long de l'année, dans la réalisation de notre projet pédagogique. Des ressources essentielles, que j'ai pu mettre en application au sein de ce travail.

Un grand merci à mes collègues et amis de promotion pour leur soutien, leur partage d'expériences et de connaissances.

Mes remerciements à Lucas pour sa participation et son écoute quotidienne à mon travail. Et enfin à mes parents pour leurs implications et leurs intérêts à mes études.

Résumé

Le bruit urbain est devenu un fléau socio-environnemental qui est trop souvent traité au dernier rang de l'agenda politique. Aujourd'hui qualifié de pollution sonore, il suscite de fortes mobilisations de la part des populations. Notre sujet d'étude répond à son contexte historique et social, qui génère une controverse médiatique et semble correspondre à un modèle antérieur. L'approche qualitative permet ici de mettre en exergue les problématiques revendiquées entre les différentes parties et ainsi interroger l'action publique. Comment un patrimoine local peut-il créer une divergence d'opinion ? Comment se forme un problème public ? Voici des problématiques traitées dans ce travail.

Pour étudier cela, nous aborderons différentes méthodologies issues des sciences humaines et sociales et plusieurs concepts qui corrént à cette étude de cas.

Mots clés : conflit – controverse –débat –divergence d'opinions – environnement – mobilisation – politique –pollution sonore– problème public – sanitaire – social – sociologie

Abstract

Urban noise has become a socio-environmental scourge that is too often treated at the bottom of the political agenda. Nowadays, it is qualified as noise pollution, and is the subject of strong mobilization on the part of the population. Our subject of study responds to its historical and social context, which generates a media controversy and seems to correspond to an earlier model.

The qualitative approach allows us here to highlight the issues claimed between the different parties and thus question public action. How can a local heritage create a difference of opinion? How is a public problem formed? These are the issues addressed in this work.

To study this, we will approach different methodologies from the human and social sciences and several concepts that correlate with this case study.

Keywords: conflict - controversy - debate - difference of opinion - environment - mobilization - politics - noise pollution - public problem - health - social - sociologie

Table des matières

Avant-propos.....	02
Remerciements.....	03
Résumé.....	04
Table des matières.....	05

Introduction

I. Présentation générale.....	9
I.1 La commune du Séquestre	9
I.2 Questionnement et cadre théorique.....	13
I.3 Objectifs et hypothèses	15
I.4 Méthodologie d'enquête	17
Les recherches historiques et bibliographiques.....	17
I.4.1 L'observation et le carnet de terrain	18
I.4.2 Les entretiens	19
I.5 Organisation de travail.....	26
I.6 L'analyse des données.....	27
I.6.1 Le carnet et les notes d'observation.....	27
I.6.2 Les entretiens	27

II. La montée en puissance des sports automobiles, histoire issue des recherches historiques..... 30

II.1 L'histoire des sports automobiles Albigeois.....	32
II.1.1 D'un engouement pour les sports automobiles à la création d'un circuit, le circuit des Planques	32
II.1.2 La création d'un circuit automobile permanent, Le Séquestre.....	35
II.2 Un enthousiasme partagé qui émane à la construction d'un problème public.....	42
.....	44
II.2.1 La médiatisation d'un problème public à un réel conflit social	45
II. 3 Conclusion	50

III – Étude de terrain, le circuit d'Albi-le Séquestre, entre controverse médiatique et conflit socio-environnemental..... 51

III.1 La préservation d'un patrimoine local, entre mobilisations et créations de groupes sociaux, un conflit socio-politique	51
III. 2 Le bruit, un degré de gêne différencié.....	55
III.3 Les sports automobiles vecteurs d'attractivité territoriale et de développement économique.....	56
III. 4 Synthèse : Un problème public qui politise les habitants	58

IV. Conclusion..... 61

IV.1 Discussion.....	62
-----------------------------	-----------

IV.2 Bibliographie	63
IV.3 Annexes	67

Table des figures

Figure 1 : Situation géographique de la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois .	9
Figure 2 : Représentation cartographique de la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois	10
Figure 3 : Représentation cartographique de la commune du Séquestre	11
Figure 4 : La commune du Séquestre, configuration en quatuor	12
Figure 5 : L'entretien semi-directif	20
Figure 6 : Grille d'entretien semi-directif - Réalisation Noémie Jouglens	21
Figure 7 : Protocole « de base » de l'enquête narrative – Par Hervé Breton, 2022	23
Figure 8 : Grille d'entretien narratif - Réalisation Noémie Jouglens	24
Figure 9 : Mind-map de l'organisation de travail du mémoire - par Noémie Jouglens	26
Figure 10 : Schéma organisationnel de l'analyse des entretiens	28

Table des images

Image 1 : Voitures sans chevaux. Concours organisé par le Petit Journal, 22 juillet 1894 - Photographies de R. Girard © BnF	31
Image 2 : Photographie tirée de la vidéo "Histoire du circuit d'Albi - des Planques au Séquestre"	32
Image 3 : Photographie aérienne du tracé du circuit des Planques	32
Image 4 : Départ de la finale, sortie virage de la route de Flad	33
Image 5 : Dessin du circuit Raymond Sommer	34
Image 6 : Pièce n°1 : « Plan de situation »	35
Image 7 : Pièce n°4 : "Profil en long"	35
Image 8 : Implantation et tracé du circuit du Séquestre de 1959 à 1980	36
Image 9 : Les Grands Prix de France, Albi	36
Image 10 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre de 1962 à 1980 puis de 1981 à 1987	37
Image 11 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre de 1988 à 1993	38
Image 12 : Convention de gestion d'occupation	41
Image 13 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre depuis 2009	42
Image 14 : Manifestation septembre 2019, Albi	47

Table des annexes

Annexe 1 : L'échelle du bruit	67
Annexe 2 : Exemple 1 - Grille d'analyse selon la méthodologie du codage axial - Riverain X	68
Annexe 3 : Exemple 2 - Grille d'analyse selon la méthodologie du codage axial - Riverain X	69

Introduction

Qualifiés de phénomènes physiques, complexes, les sons trouvent leurs origines dans la source d'une vibration qui propage une énergie dans un milieu, sous forme d'onde acoustique. Selon Pascal Amphoux, sociologue et géographe, fait l'état de trois types de rapports au monde sonore qui s'interpénètrent dans la vie quotidienne, qui privilégie trois attitudes contrastées qui sont : écouter (tendre l'oreille), ouïr (être plongé) et entendre (qui est aussi comprendre). Ainsi, « *cette distinction est la source d'un modèle théorique dont le fondement empirique permet de discuter la complexité des perceptions sonores dans l'espace urbain, en des termes indépendants de l'opposition dualiste entre le bruit gênant et le son agréable* ». En somme, on peut qualifier un son indésirable de « bruit » et quand celui-ci est trop fort et que sa durée est continue, il se transforme en ce qu'on appelle aujourd'hui, la « pollution sonore ».

La pollution sonore est selon P. Amphoux, ce qui relève de la nuisance médiale, c'est-à-dire, « *ce sont des perturbations qui interviennent dans le milieu sonore, tel qu'il est vécu, au quotidien, de manière fusionnelle, naturelle et vivante* ». Une perturbation qui au regard de la sémantique ou du culturel diffère. Par exemple, un son qui peut-être est agréable à mes oreilles, ne l'est pas forcément pour vous et est donc ressenti, telle une nuisance. L'unité de mesure de l'intensité ou du volume d'un son est le décibel. Cet indicateur établit des seuils à partir desquels un son peut être qualifié de gêne voire de nocif pour notre santé. L'oreille humaine peut supporter des sons sans qu'elle ne soit affectée, jusqu'à 80 dB et sans limite d'exposition.

Au-delà de ces 80 dB, cela peut commencer à affecter le système auditif. Selon le Programme Environnemental des États-Unis de 2022, une exposition régulière à plus de 85 dB durant une journée de 8 heures ou plus, peut générer des dommages auditifs permanents. Sur le long terme, même à des niveaux de bruit relativement faibles qui sont courants dans les zones urbaines, cela peut nuire à la santé physique et mentale¹ (*annexe 1*). De plus, en Europe, l'exposition de longue durée au bruit ambiant provoquerait 12 000 décès prématurés et contribuerait à 48 000 cas de cardiopathie ischémique sur une année.

Une problématique multidimensionnelle qui affecte tous les êtres vivants, la circulation et le bruit urbain par exemple, mettent en danger la survie d'espèces essentielles à l'environnement urbain et perturbent leur écosystème².

Dans la hiérarchie des problèmes environnementaux et sanitaires, celui-ci est considéré comme essentiel de la part des habitants des villes, mais pourtant mis de côté et classé au dernier rang de l'agenda politique et médiatique.³ Le bruit est plus qu'un fléau environnemental et sanitaire, il est vecteur de tensions sociales et locales qui sont plus ou moins fréquentes et durables.

J. Cheyronnaud affirme en 2009, que le bruit met aux prises de parties, l'un accusant l'autre de « faire du bruit ». Ce qui pour lui, configure « un espace perceptif commun », local et partagé, et son « continuum articulaire » qui s'actualiserait dans les argumentations entre parties

¹ United Nation Environment Program (2022). *Frontiers 2022: Noises, Blazes and Mismatches - Emerging Issues of Environmental Concern*. Nairobi.

² Francis, C.D and Barber, J.R (2013). *A framework for understanding noise impacts on wildlife: an urgent conservation priority*. Frontiers in Ecology and the Environment.

³ « Cette hiérarchie des problèmes environnementaux est renforcée par l'influence des médias qui ne traitent que très rarement le thème du bruit, difficilement traduisible en image » [*Ibid.* p. 17].

installées sur ce périmètre (proche, voisinage, quartier, etc...) : des disputes sur un seuil d'acceptabilité dans la perturbation de l'espace perceptif commun. Ainsi, l'objet d'un litige, le franchissement de limites, sert à une montée en généralité sur un seuil à ne pas franchir localement dans la mise en cause du continuum articulaire partagé ordinaire, avec comme débouché en général : le recours aux normes administratives qui traitent de cette définition de « nuisances sonores ».⁴ Cette réflexion fait office d'une excellente transition à mon sujet d'étude et à son contexte.

Au sein de ce mémoire, nous aborderons une étude de cas portant sur le circuit d'Albi-le Séquestre.

Ce travail se base d'abord sur une partie historique centrée sur la pratique des sports mécanique albigeois, puis dans un second temps, d'une analyse qualitative à partir de la réalisation d'entretiens auprès de la population, des acteurs locaux et décideurs du territoire. Nous nous questionnerons ainsi, sur le processus de construction d'un problème public autour duquel différentes sociologies seront abordées, telles que la sociologie de l'action publique et la sociologie pragmatique. Nous mobiliserons différents autres concepts qui seront définis dans la continuité de ce travail, à savoir le Nimby et la résistance éclairée.

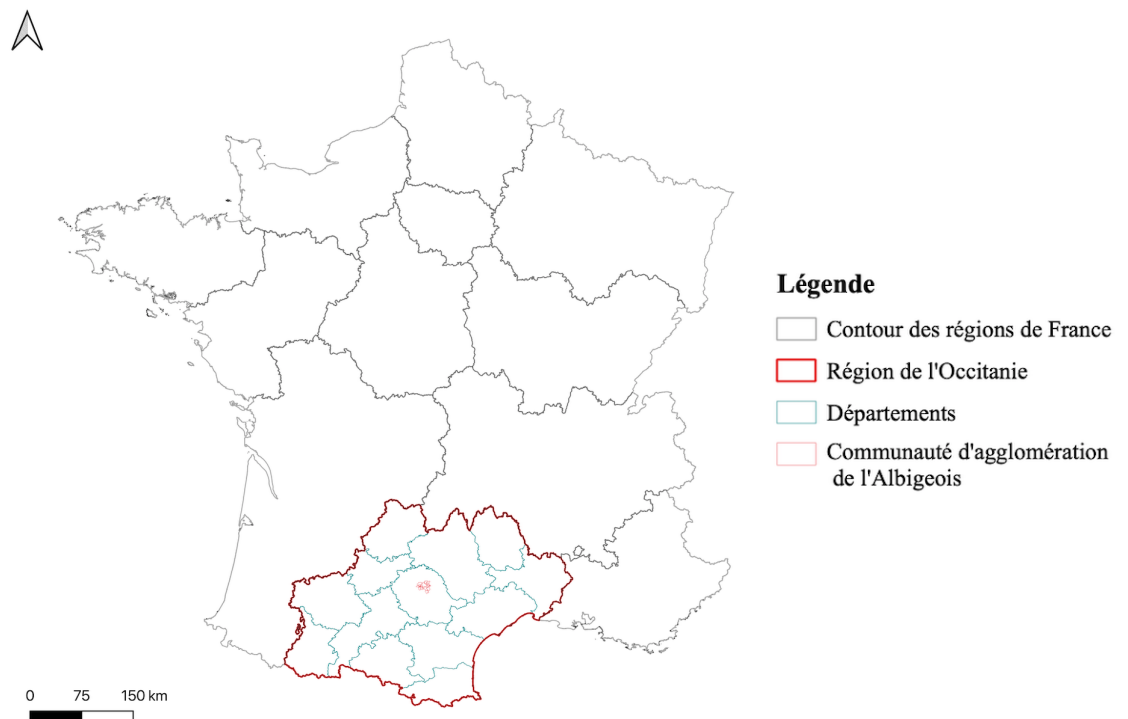
⁴ Jacques Cheyronnaud, 2009. « *Rebuts de sons. "Bruit" comme terme de critique perceptive* ». ethnographiques.org, Numéro 19 - décembre 2009

I. Présentation générale

Le sujet de la pollution sonore s'étudie ici, sous le prisme d'une approche systémique. C'est pourquoi, mon sujet d'étude porte sur le circuit d'Albi-le Séquestre, devenu aujourd'hui, le fondement d'un problème public qui divise les populations. Une lutte contre le bruit est alors menée à l'encontre d'un patrimoine historique.

I.1 La commune du Séquestre

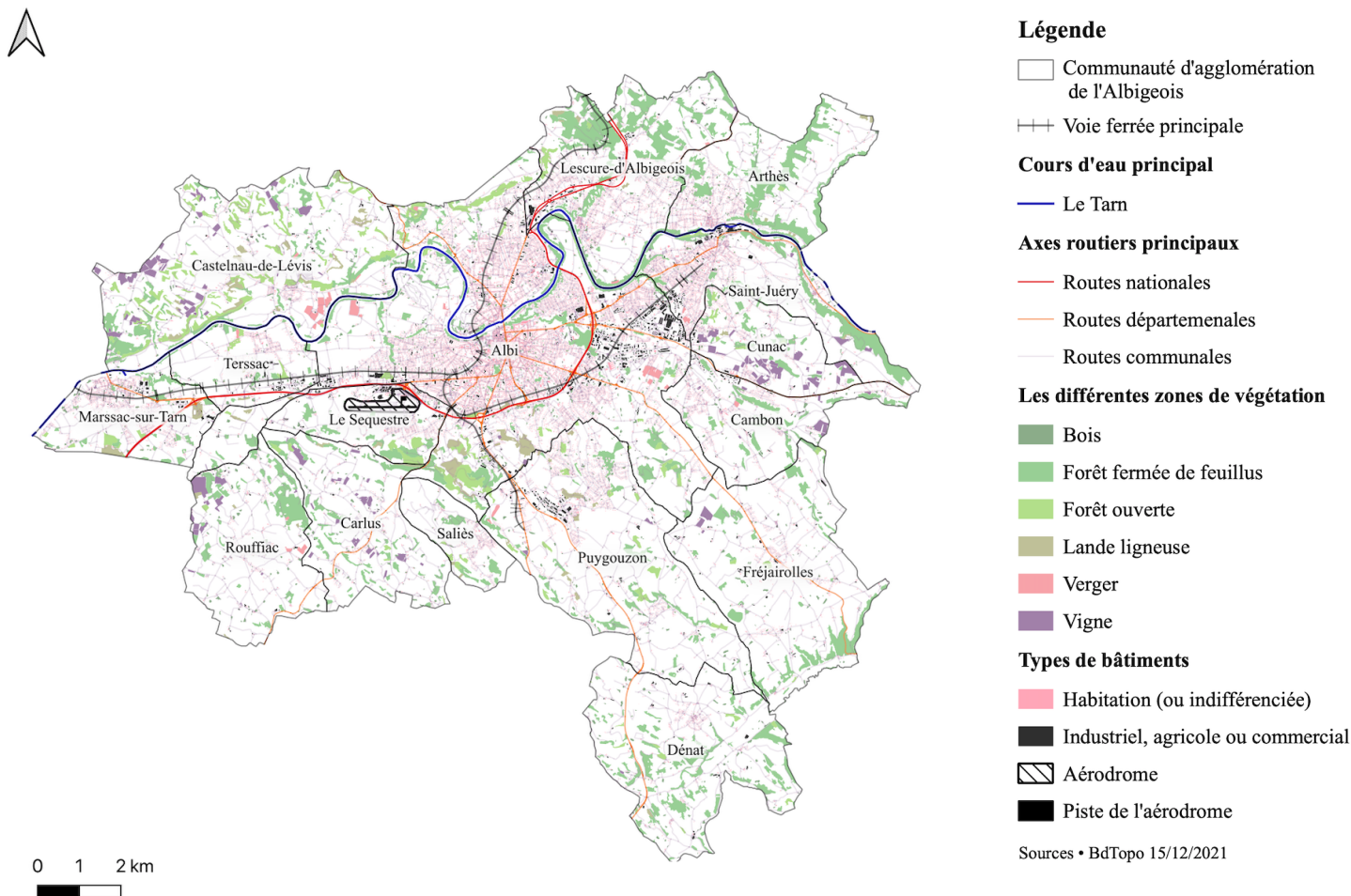
Figure 1 : Situation géographique de la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois



Au cœur du Sud-Ouest, situé dans la région de l'Occitanie et dans le département du Tarn, la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois est à l'interface entre le bassin aquitain et le Massif Central. La ville d'Albi, préfecture du Tarn, d'une moyenne de 50 000 habitants est classée parmi les hauts lieux du Patrimoine culturel de l'Humanité, notamment grâce à sa cathédrale.

C'est ainsi que, la commune du Séquestre attenante à la ville d'Albi, possède une position stratégique avec un accès direct à l'autoroute, à moins de 45 minutes de la métropole toulousaine, mais aussi d'un environnement privilégié bordé par ses bois, forêts et coteaux.

Figure 2 : Représentation cartographique de la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois



La commune du Séquestre d'une superficie de 5,42 km² dont 2,67 km² de terres agricoles comptait en janvier 2020, 1 837 habitants ; elle est gérée par Monsieur le Maire Gérard Poujade.

Une commune à l'ère de village de par sa position géographique entre l'urbain et le rural et classée pour la deuxième année consécutive « Villes & Villages où il fait bon vivre » à l'échelle du Tarn par cette association dont l'appellation est similaire.

Une commune attractive et en pleine expansion de par ses différentes zones de végétation soit 20 ha de forêt classée à l'ONF (*dégradé de vert sur la carte ci-dessous*), une multitude de commerces (*en noir*) ainsi que des professionnels de santé. Enfin, un étalement urbain maîtrisé puisque de 2008 à 2018 la commune a accueilli 305 nouveaux arrivants (INSEE 01/2021) passant de 289,7 à 345,9 de densité moyenne (hab/km²) avec notamment une majorité d'habitat de type pavillonnaire. « C'est l'une des communes qui a le moins consommé de surface de toute l'Agglomération du Grand-Albigeois » m'a fait part M. le Maire G. Poujade, une volonté qui se fait ressentir au niveau de sa politique avec la mise en place de l'Agenda 21 en 2004.

Figure 3 : Représentation cartographique de la commune du Séquestre



Légende

Commune du Séquestre

Types de bâtiments

Habitation (ou indifférenciée)

Industriel agricole ou commercial

Serre

Aérodrome

Piste de l'aérodrome

Cours d'eau

Ruisseau du Séoux

Cours d'eau non identifié < 5km

Axes routiers

Routes nationales

Routes départementales

Routes communales

Sentiers

Les différentes zones de végétation

Bois

Forêt fermée de feuillus

Forêt ouverte

Lande ligneuse

Sources • BdTopo 15/12/2021

0 250 500 m

- *Une commune fragmentée*

Une commune certes attractive et aux confluences entre l'urbain et la ruralité, mais fragmentée et divisée en plusieurs parties. Cette représentation graphique illustre parfaitement cette fragmentation.

Figure 4 : La commune du Séquestre, configuration en quatuor



0 250 500 m

De couleur **noire** et comme vue, précédemment, ce sont majoritairement des zones commerciales. En **bleu**, figure le circuit automobile ainsi que l'aérodrome, puis en **rose** le centre urbain de la commune du Séquestre. Nous pouvons voir un maillage territorial dispersé avec aucune centralité dominante, puisque le centre est scindé en deux. Une première partie, située au Nord du circuit et encore plus au-delà de la rocade à l'est, et une deuxième partie, davantage définie comme étant le cœur du village, au sud du circuit. Ce manque de centralité se ressent notamment par l'absence d'une entité urbaine classique à savoir école, église et mairie. Cela est notamment lié au développement récent de cœur de cette commune qui s'est créé vers 1980, ainsi, l'église et le cimetière ont toujours été à Fonlabour.

Enfin, celle-ci est bordée sur le dessus par ses coteaux de la plaine alluviale du Tarn, une zone naturelle et agricole avec un habitat dispersé.

Cette configuration en quatuor, place le circuit et son aérodrome au centre de la commune, divisant et créant une discontinuité majeure tout aussi bien au sein du Séquestre que vis-à-vis de la ville d'Albi.

I.2 Questionnement et cadre théorique

Approche extérieure - question de départ : **Comment les représentations du circuit d'Albi-le Séquestre ont basculés au fur et à mesure des années ?**

Si en effet depuis quelques années le sujet du circuit d'Albi-le Séquestre fait l'objet d'une couverture médiatique importante, on peut se demander si ses représentations se sont modifiées. Nous le verrons lors de la deuxième partie de ce mémoire, mais Albi se profilait dans les prémises des sports mécaniques français. Ainsi, je souhaiterais connaître l'actuelle perception de ce patrimoine, qui a accueilli et connu l'évolution de ce qui aujourd'hui, est plus qu'un simple sport mécanique, mais une évolution de nos pratiques et de nos modes de déplacements.

Approche centrée – problématique : **Comment le circuit d'Albi-le Séquestre, est-il devenu le produit d'une controverse médiatique au cœur d'un conflit socio-environnemental ?**

Mon objectif est d'étudier les agissements sociaux et politiques dans la formation de problèmes d'ordre sanitaires et environnementaux. Si la pollution sonore est l'objet de mon étude, celle-ci ne peut s'étudier que par la compréhension du contexte dans lequel il s'inscrit. Il s'agit ici d'un maillage complexe entre les rapports sociaux, l'interaction entre les acteurs et les rapports de pouvoirs.

Cette complexité entre les acteurs n'est pas propre à ce sujet, mais aux politiques publiques en général. C'est notamment Michel Crozier, sociologue qui dans les années 60 va venir déconstruire le mythe de la rationalité de la décision publique. Ce qui est intéressant ici, c'est qu'il va mettre en place des enquêtes dont les résultats vont souligner une mauvaise mise en application des politiques et de l'action étatique. Ainsi, à partir des années 1980, la sociologie de l'action publique va porter une attention plus particulière aux acteurs des politiques publiques.

C'est pourquoi le terme « politique publique » se voit délaissé au profit de « l'action publique » qui aujourd'hui a connu bien des évolutions qui sont très intéressantes dans la compréhension de ma problématique et de mon sujet, avec notamment Lascoumes et Le Galès en 2018⁵, qui analysent l'action publique et remettent en cause trois mythes de cette sociologie.

Selon eux :

- **La décision rationnelle**, à savoir répondre à des choix politiques qui répondent aux coûts et à l'efficacité. Il faut donc se concentrer sur l'amont, où l'action publique est souvent le processus de décision multiple, et de l'aval qui fait référence aux manques de moyens, aux résistances en place à cette décision. Ils soulignent aussi l'importance des non-décisions et des renoncements avec l'exemple des taxes sur le carburant et des mouvements des gilets jaunes.
- **L'unicité de l'État**, c'est-à-dire le mythe d'un état homogène et impartial, qui ne ferait qu'un dans son action. Ici, les sociologues font référence à la sociologie des

⁵ Lascoumes, Pierre, et Patrick Le Galès. *Sociologie de l'action publique*. Armand Colin, 2018

organisations qui montre la diversité des groupes qui forment l'état et donc qui conduit à un affrontement et à la soumission de diverses influences.

- **Le volontarisme politique des acteurs**, selon eux trop souvent justifié par le biais que les décisions prises sont en faveur du bien commun. Ils critiquent ici l'affichage politique qui serait trop souvent une mise en scène qui découle sur des décisions inadaptées, voire inappliquées.

Leur critique de l'action publique est selon moi une approche que je pourrais confronter à celle de mon sujet et de mes résultats finaux.

Or, cette critique de l'action publique n'est pas suffisante au regard de mon sujet, puisque ma problématique ne relève pas seulement d'une dimension politique mais également sociale, économique et environnementale. C'est pourquoi, il est intéressant d'aborder un courant de la sociologie qui étudie la question de l'action, qui cherche à rompre avec d'autres courants et qui serait réduite au déterminisme des structures et aux contraintes dispositionnelles. Une sociologie qui étudie en profondeur les actions, mais également les justifications des personnes, il s'agit de la sociologie pragmatique, qui part de l'analyse des disputes (Préface de Boltanski, in Nachi, 2006).

Apparue dans les années 1980, c'est une nouvelle façon de penser le monde social. Durant la fin des années 1970 au début 1980, les champs de la sociologie s'intégraient à ce qu'on appelait les nouvelles sociologies (Corcuff, 1995). Ainsi, certains sociologues se sont petit à petit éloignés du champ de la sociologie de Bourdieu et ont essayé de construire une approche prenant en compte la capacité des acteurs à s'adapter à différentes situations de la vie sociale. C'est notamment par L. Boltanski et L. Thévenot que la sociologie pragmatique débute avec leur ouvrage De la justification. Les économies de la grandeur 1991, où ces auteurs « *cherchent à mettre en évidence les modes d'équivalences, de qualifications, d'ajustements et de justifications par lesquels les acteurs produisent des accords et coordonnent leurs actions, c'est-à-dire la manière dont ils créent des ordres de justice et s'y réfèrent pour dénoncer l'injustice* »⁶.

Ce courant de la sociologie vient ici compléter la critique de l'action publique de Lascombes et Le Galès en 2018 avec une dimension davantage morale. Boltanski rappelait en 2006, qu'il faut faire « *l'effort de réinsérer dans l'étude de l'action des personnes en société les raisons d'agir et les exigences morales qu'elles se donnent ou voudraient se donner, ne serait-ce qu'à titre d'idéaux* ».

C'est pourquoi, cette dimension sociologique, qui porte sur les agissements humains, est selon moi essentielle à aborder dans un sujet tel que le mien, qui traite de la montée d'un problème public porté par des groupes sociaux.

⁶ Nachi, 2006, p.20-21

I.3 Objectifs et hypothèses

Dans cette partie, il s'agit de fixer quels sont les objectifs de la recherche. Pour cela, je me suis intéressée aux grands projets de la ville d'Albi en lien avec mon sujet avec notamment le projet « Albility – Centre européen des mobilités nouvelles ». Albi se présente comme « la brique de la stratégie régionale, nationale et européenne pour le développement d'une filière hydrogène décarbonée au service des mobilités routières ». Elle se caractérise comme étant aujourd'hui un lieu propice au développement de cette filière à l'hydrogène par la présence d'acteurs industriels tel que Safra⁷, la participation de centre de formation avec l'IMT Mines Albi puis enfin d'un savoir-faire local avec une société de l'économie mixte « EM EVEER 'HY' PÔLE - H2 Team » spécialisée dans la recherche des énergies renouvelables à hydrogène. C'est ainsi qu'en 2021, la ville a reçu une première réunion du Conseil national de l'hydrogène avec par la suite les premiers essais de poids lourd hydrogène. Des essais qui ont mis à contribution les infrastructures locales existantes, qui sont le circuit automobile, la piste de l'aérodrome et le parc des expositions.

Ce projet de Centre européen des mobilités nouvelles, à l'ambition durant cette année 2022, d'agir au déploiement de la filière hydrogène et plus largement aux nouvelles mobilités décarbonées. C'est pourquoi, ce projet s'intègre dans le plan de relance de l'État français, dans le Plan Hydrogène Vert de la Région Occitanie et le dispositif EU Green Deal ; tout en sollicitant la participation de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois. Celle-ci est déjà en train d'investir dans des infrastructures et équipements à hauteur de 10 à 15 millions d'euros afin de recevoir des activités d'essais et de formation, étant donné que la municipalité d'Albi est propriétaire du complexe « circuit automobile, piste aérodrome et parc des expositions ».

Or, en l'état actuel, le circuit héberge un propriétaire privé qui exerce ses droits d'usage selon le contrat signé avec la ville d'Albi. Des activités qui susciteraient des nuisances sonores. Je vais alors employer une méthode hypothético-déductive qui consiste à formuler des hypothèses afin d'en déduire des conséquences observables, passées et futures et ainsi en déterminer la validité au terme de ce travail. Ci-dessous, quatre hypothèses figurent, elles me serviront de bases structurantes dans la réalisation de mon mémoire. C'est au travers de mon travail de terrain et des résultats de mes analyses que celles-ci seront avérées ou contrefaites.

Hypothèse 1 : La préservation d'un patrimoine local crée une divergence d'opinion, débouchant sur un conflit social et politique.

L'objectif est d'apporter des témoignages issus d'acteurs locaux afin de recevoir leur vision autour d'une telle infrastructure et ainsi apporter une perception dans le futur. C'est grâce à des entretiens de types semi-directif que je pourrais mieux comprendre l'état actuel de la situation. Cette étape risque d'être compromise par le manque d'acteurs locaux disponible ou ouvert à ce sujet de débat.

⁷ « Acteur historique de la rénovation des matériels de transport de personnes, mais également des mobilités propre et durable » Safra.fr

Hypothèse 2 : La pollution sonore modifie directement les pratiques et modes de vie des habitants.

L'objectif est de décrire et analyser les modes de fonctionnement des riverains du circuit en tant que voisin de cette infrastructure et ainsi connaître leur degré de gêne face au bruit et leur quotidien. La méthode de l'enquête narrative me permettra d'écouter leur histoire et leur vécu au sein de la commune.

Hypothèse 3 : Les mobilisations et la création de groupes sociaux sont des actions suffisantes dans la construction d'un problème public et d'une mise à l'agenda.

Dans un premier temps, mon intention est de comprendre si mon sujet fait office d'un problème public notamment par la mise en œuvre de groupes sociaux. J'aimerais également analyser, si c'est le cas, son processus ainsi que la prise en compte au sein de l'action publique. Cela s'étudiera au travers de mes différentes enquêtes qualitatives.

Hypothèse 4 : Les sports automobiles vecteur d'attractivité territoriale et de développement économique.

Cette hypothèse sera difficile à résoudre, puisque la méthodologie employée ici ne peut étudier les retombées économiques, un diagnostic de territoire s'y prêterait davantage. Or, je souhaite quand même étudier les différentes perceptions et discours autour de cette question. Cela me permettra peut-être d'analyser les registres de justification établis par mes interviewés.

I.4 Méthodologie d'enquête

Cette partie s'intéresse aux différentes étapes méthodologiques mises en œuvre dans mon travail de recherche. Ainsi, nous allons détailler la méthode d'enquête qui va être utilisée en sachant que toute méthode, même si on la qualifie de méthodologie, n'est pas la finalité de la recherche, mais son moyen (Schnapper Dominique, 2011).

Notre recherche porte sur une approche systémique qui s'est construite en premier lieu autour d'un problème sanitaire. Un sujet qui s'inscrit dans un processus de construction d'un problème public, porté aujourd'hui par différents groupes sociaux. Ainsi, en suivant Max Weber, qui part du postulat que l'objet propre à la sociologie est bien le sens de l'interaction sociale, une enquête de type qualitative se présente ici, comme fondamentale.

Le but de recueillir des données de type qualitative est de mieux comprendre les rapports sociaux qui s'exercent autour de circuit automobile, entre les riverains, groupes sociaux, acteurs locaux et décideurs du territoire. Afin de réaliser cette analyse, une **lecture analytique** du passé est nécessaire, une forme de **storytelling du circuit**, à commencer par l'émergence d'un tel projet, de sa construction, de son fonctionnement jusqu'à son présent.

Les recherches historiques et bibliographiques

En premier lieu, il s'agira d'établir des recherches bibliographiques de notre contexte d'étude dans lequel s'inscrit le circuit, pour ensuite approfondir l'histoire même du circuit.

Cette étape est primordiale et sera la base structurante de mon travail, cela me permettra de mieux appréhender le terrain ainsi que mon auditoire pour réaliser la suite de mon enquête.

Pour ce faire, je réalise une analyse croisée de différents documents afin de dresser l'histoire de ce circuit. Ainsi, j'étaye toutes mes sources au travers :

- Du réseau des médiathèques d'Albi,
- Des archives municipales,
- Des archives départementales, puis enfin,
- De sources d'internet pour la lecture de la presse locale notamment grâce à l'interface universitaire 'europress' et bien d'autres sites encore.

Afin de mieux comprendre le déroulé de la méthodologie de ce mémoire, voici un schéma qui résume mon travail, que j'ai décidé de scinder en deux grandes parties à savoir le travail de recherche historique et mon travail sur le terrain.

Schéma explicatif de l'organisation de mes parties – méthodologie de recherche

II → Recherches historiques

= Histoire du circuit

Méthode : archives...

III → Le travail de terrain

= Vécu et perceptions

Méthode : observation participante + entretiens semi-directif et entretiens narratifs

Analyse croisée

Résultats → Conclusion

Dans un deuxième temps, et ce que nous élaborerons ici, c'est la mise en place des récoltes de données qualitatives dans les fins d'une analyse croisée entre mes deux grandes parties.

I.4.1 L'observation et le carnet de terrain

Le terrain est une phase centrale de la démarche anthropologique (Bernadette Tillard), ainsi avant toute chose, il s'agit de délimiter notre périmètre d'étude. Même si celui-ci paraît clair, la commune du Séquestre d'une superficie totale de 5,42km² ce qui représente 1 678 habitants. Or, la démarche anthropologique « *prend comme objet d'investigation des unités sociales de faible ampleur à partir desquelles elle tente d'élaborer une analyse de portée plus générale appréhendant d'un certain point de vue la totalité de la société où ces unités s'insèrent* »⁸. En ce sens, afin de faciliter ce travail, la zone étudiée et observée sera comme nous l'avons vu précédemment, la commune du Séquestre. Dans cette zone, se trouve un quartier pavillonnaire, une délimitation stratégique puisque celui-ci est aménagé proche de notre sujet d'étude.

- *L'observation participante*

Dans cette première phase de recueil de données, je préconiserais une observation participante, formule par laquelle les sociologues désignent la mobilisation des méthodes de l'enquête ethnographique (Schnapper Dominique, 2011, pp. 295-309).

D'après Bogdan et Tylor, ce dispositif de recherche se caractérise par « *une période d'interactions sociales intenses entre le chercheur et les sujets, dans le milieu de ces derniers. Au cours de cette période, des données sont systématiquement collectées [...]. Les observateurs s'immergent personnellement dans la vie des gens. Ils partagent leurs expériences* »⁹. Cette phase d'observation où l'on n'est pas qu'un simple observateur, mais où l'on va réellement prendre part à la vie sociale et collective de nos sujets, me permettrait d'établir un premier contact essentiel dans la construction de ce travail. Schnapper, rappelle que les chercheurs débutants risquent d'être les victimes du sentiment que leur participation à un milieu leur en facilite la connaissance, alors qu'elle ne les aide qu'à accéder au terrain.

Ainsi, ce temps d'observation et de rencontre serait couplé d'un carnet de terrain, afin d'y noter et d'y collecter des conversations pertinentes, des informations clés et ainsi constituer un carnet d'adresses de personnes à recontacter pour la seconde partie de notre enquête dont nous verrons dans le déroulé. Dans cette situation, je ferais donc le choix de me présenter, moi et mon objet de recherche. Ce choix se fonde sur les dires de sociologues tels que Patricia et Peter Adler¹⁰, qui distinguent plusieurs formes « d'appartenance », de participation en fonction du degré d'implication du chercheur dans le groupe social étudié. Cette participation peut être : « périphérique » (peripheral membership), « active » (active membership) ou « complète » (complete membership).

⁸ Marc Augé « *in Symbole, fonction, histoire. Les interrogations de l'anthropologie* », Paris, Hachette, 1979, p.197-198)

⁹ Lapassade, Georges. « *Observation participante* », Jacqueline Barus-Michel éd., Vocabulaire de psychosociologie. Érès, 2002, pp. 375-390.

¹⁰ Adler, P. A., & Adler, P. (1987). *Membership roles in field research*

Selon cette méthodologie, je me baserais sur une approche périphérique, c'est-à-dire un certain degré d'implication indispensable afin de saisir de l'intérieur les activités des gens. Cela se définit, comme une participation suffisante à ce qui se passe dans le but d'être considérés comme des « membres » des activités sans pour autant être admis au « centre » des activités ; ils n'assument pas de rôle important dans la situation étudiée.

Enfin, des spécialistes en méthodologie, ajoutent que l'on peut modéliser son rôle : « overt » à savoir ouvertement ou « covert », de façon dissimulée ou masqué. Ici, je réaliserais ouvertement cette observation car je m'inscris dans un travail de recherche de type universitaire, ce qui, je pense en expliquant les motivations de ce mémoire, permettra de détendre mon interlocuteur.

Ma phase d'accroche type sur le terrain :

« Bonjour, je m'appelle Noémie et je réalise mon mémoire de master sur l'histoire du circuit automobile d'Albi, de son passé à son présent. Pour cela, je recherche quelques habitants de ce quartier qui pourrait me raconter son vécu, son expérience en tant que résident vivant près de ce circuit. J'aimerais pouvoir en discuter de façon plus longue lors d'un entretien ».

La pertinence d'une observation dite participante, est de pouvoir analyser les comportements sociaux et notamment la spontanéité des propos. Or, il peut être compliqué de retenir la quantité d'informations puis de les retranscrire dans notre carnet de terrain de la façon la plus légitime possible. Pour illustrer ce propos, Schnapper souligne qu'au cours de la recherche, la familiarité impose un effort continu d'objectivation, un contrôle permanent de ses propres réactions que seul un chercheur plus expérimenté peut maintenir tout au long de son enquête¹¹. Ainsi, ma volonté sur cet exercice qu'est l'observation participante, c'est de rester neutre et compréhensive face aux différents discours.

Par cette première méthode, nous allons pouvoir renforcer et compléter certaines hypothèses et axes d'études. De plus, en fonction des données récoltées et de la richesse de notre carnet d'adresses, cela nous permettra d'organiser la prise de rendez-vous et ainsi préparer la phase suivante de notre enquête, à savoir les entretiens qualitatifs.

I.4.2 Les entretiens

Hughes, soutient que le travail de terrain n'est pas simplement une méthode parmi d'autres, mais que la sociologie est devenue la science de l'entretien, d'abord parce qu'il est devenu l'instrument de recherche favori de nombreux sociologues et plus fondamentalement, parce que la sociologie ayant l'interaction et la conversation comme forme de rhétorique sociale pour objet, l'entretien fait partie de cet objet (Hughes, 1960).

Ainsi, l'entretien comme objet de création de discours social, a pour but de rencontrer individuellement des enquêtés, la préparation en amont ainsi que la prise de rendez-vous, sont des étapes primordiales pour le bon déroulé de celui-ci. Cette technique permet d'obtenir un certain nombre d'informations qu'elles soient objectives ou subjectives. Mais tout comme

¹¹ Schnapper, Dominique. « L'expérience-enquête au Conseil constitutionnel. Réflexion sur la méthode », *Sociologie*, vol. 2, no. 3, 2011, pp. 295-309.

Hughes, Raymond rappelle « *ce rappel historique indique en filigrane ce qui fonde de l'entretien, à savoir la production d'une parole sociale qui n'est pas simplement description et reproduction de ce qui est, mais communication sur le devoir-être des choses et moyens d'échanges entre individus* » (Raymond, 1984). En ce sens, dans cet exercice qu'est l'entretien, je ne dois pas me concentrer sur le prélèvement d'informations 'brutes' mais davantage sur la rencontre sociale et l'échange.

De ce fait, afin que cette rencontre soit riche et optimale, mes entretiens seront préparés en amont selon différentes méthodologies :

Par exemple, De Ketele et Roegiers (1996, p.172), font l'état des lieux de trois grands types d'entretiens qui sont les suivants :

- L'entretien dirigé, dit directif,
- L'entretien semi-dirigé, dit semi-directif et enfin,
- L'entretien libre, dit non-directif.

Ces entretiens se caractérisent par un contact direct entre l'enquêteur et l'enquêté grâce à une directivité plus ou moins faible. Mais bien d'autres types d'entretiens existent. Sous leurs différentes formes, les méthodes d'entretiens impliquent des processus fondamentaux d'interactions et de communications humaines.

Cet échange, au cours duquel je chercherais à faire exprimer les perceptions et expériences de chacun de mes interlocuteurs autour d'un évènement clé ; à savoir la construction d'un circuit automobile au sein de la commune du Séquestre, me permettront d'accéder à des informations riches et nuancés autour de la réalité sociale actuelle de mon sujet.

Enfin, le contenu de ces entretiens fera l'objet d'une retranscription totale et systématique ainsi que d'une analyse, afin de tester mes hypothèses ou bien de les actualiser. Une partie que nous verrons dans le déroulé de ma méthodologie d'enquête.

Étant face à l'étude d'un problème public et donc d'acteurs très diversifié, j'ai fait le choix d'adapter mes entretiens en fonction de ces différentes arènes.

- D'abord, nous aborderons la méthodologie des **entretiens semi-directifs** qui concernent les différents groupes sociaux mobilisés dans cette lutte, tels que les associations puis les élus locaux et décideur du territoire.

- Ensuite, nous évoquerons mon second choix, celui de réaliser des **entretiens narratifs** avec les résidents du quartier pavillonnaire du Séquestre.

- *Les entretiens semi-directifs*

Comme nous l'avons vu précédemment, De Ketele et Roegiers (1996, p.172), distinguent trois types d'entretiens avec comme descriptif pour l'entretien semi-directif :

Entretien semi-dirigé (ou semi-directif)
Discours par thèmes dont l'ordre peut être plus ou moins bien déterminé selon la réactivité de l'interviewé
Quelques points de repère (passages obligés) pour l'interviewer
Information de bonne qualité, orientée vers le but poursuivi
Information recueillie dans un laps de temps raisonnable
Inférence modérée

Figure 5 : L'entretien semi-directif par De Ketele et Roegiers

Ainsi, pour récapituler les points importants de la mise en œuvre de mon entretien semi-directif :

- Préparation d'une grille d'entretien adaptée à mes interviewés, mais qui lors de l'entretien, ne suit pas nécessairement l'ordre des thématiques à aborder.
- Questions à poser en fonction des imprévus, si l'enquêté diverge ou qu'elle ne traite pas certains thèmes

Figure 6 : Grille d'entretien semi-directif

Jeudi 14 Avril 2022 à 14h		Mémoire - Circuit Automobile d'Albi	
Association des Riverains de l'Autodrome d'Albi (ARAS 81)		Nom /prénom	

Grille d'entretien

Semi-directif

PRÉSENTATION		QUESTION DE LANCEMENT	
Je réalise mon mémoire de master en Gestion de l'Environnement sur le circuit automobile d'Albi, je souhaite recueillir votre parole autour de cet entretien qui est enregistré pour être ensuite retranscrit entièrement. Une copie vous sera envoyée pour vérification. La durée de cet entretien sera d'1h30 à 2h.		Quel est votre parcours de vie ? Les raisons qui vous ont amené à vivre ici ?	

	HABITANT DU SÉQUESTRE	CIRCUIT	ASSOCIATION	POLITIQUE
POINTS CLÉS	Pourquoi Depuis quand La vie de quartier <small>Cohésion Fragmentation</small>	Connaissance de l'histoire Les activités La fréquentation Les pratiques	Création Contexte Raisons Qui La pollution et les impacts : Pollution sonore Autre pollution Santé humaine L'actualité : Les procédures en cours Connaissance d'autre association	Pression médiatique Les élus L'aspect économique
QUESTIONS	Comment trouvez-vous la vie de quartier quand vous vous y êtes installé ?	Avez-vous connaissance de l'historique de ce circuit ? / Quels sont vos souvenirs sur l'histoire du circuit ? Les pratiques : Avez-vous déjà participé à des événements au sein du circuit ? (depuis sa création)	Comment s'est formé cette association ? Quels étaient vos motivations premières ? Comment s'est formé ce problème autour du « bruit » À quand remonte les premières problématiques autour du circuit ?	Clôture <i>Avant de clôturer cet entretien, avez-vous quelque chose d'autre dont vous avez envie de parler ?</i>

Comme figuré ci-dessus sur la grille d'entretien, je commencerais par me présenter moi et mon sujet d'étude, tout en rappelant les modalités de l'entretien à savoir :

- L'enregistrement,
- La retranscription,
- La durée.

Ensuite, j'entamerai mon entretien avec une question de lancement ouverte comme ici « *quel est votre parcours de vie ?* » dans le but de détendre mon interviewé avec une question simple sur sa vie.

À la fin de celui-ci, il serait noté dans mon carnet de terrain, avec toutes les notes importantes que je viens d'énoncer : prise de rendez-vous, dates importantes, informations sur l'individu. Puis, je rédigerai un résumé du déroulé de celui-ci avec mon ressenti personnel.

En conclusion, cela va me permettre une analyse approfondie de notre sujet d'étude qui mettra en exergue des perceptions et des expériences différentes ou similaires en fonction des différents entretiens menés. L'inconvénient de cette méthode peut être le faible nombre de personnes interrogées et des réponses très variées, ce qui peut constituer une difficulté dans la représentativité de nos entretiens.

- *Les entretiens narratifs*

C'est en 1976, par Bertaux, qu'est introduit pour la première fois la notion de « récit de vie ». Avant cela, on utilisait davantage l'expression « histoire de vie » (life story), mais c'est un terme réducteur car il n'y avait pas de lien entre l'histoire vécue par la personne et le récit qu'elle en faisait. Dans le cadre des sciences sociales, le récit de vie est le résultat d'une forme particulière d'entretien, à savoir l'entretien narratif.

Si les récits sont à la fois les moyens et les traces des existences humaines (Fruteau de Laclos, 2016) la recherche narrative et ses modes d'enquête constituent une voix de formalisation de connaissances d'ordres anthropologique. « *Celles-ci sont constituées à partir d'approche situées, en mobilisant selon des procédés réglés l'expression de l'expérience à partir de la narration des faits vécus, appréhender temporellement est décrit de manière expérientielle* »¹². En ce sens, l'intérêt de réaliser ce type d'enquête, est d'étudier mon sujet dans la durée et analyser son contexte sociohistorique de façon micro, méso et/ou macrosocial.

L'enquête narrative se découpe par deux régimes narratifs :

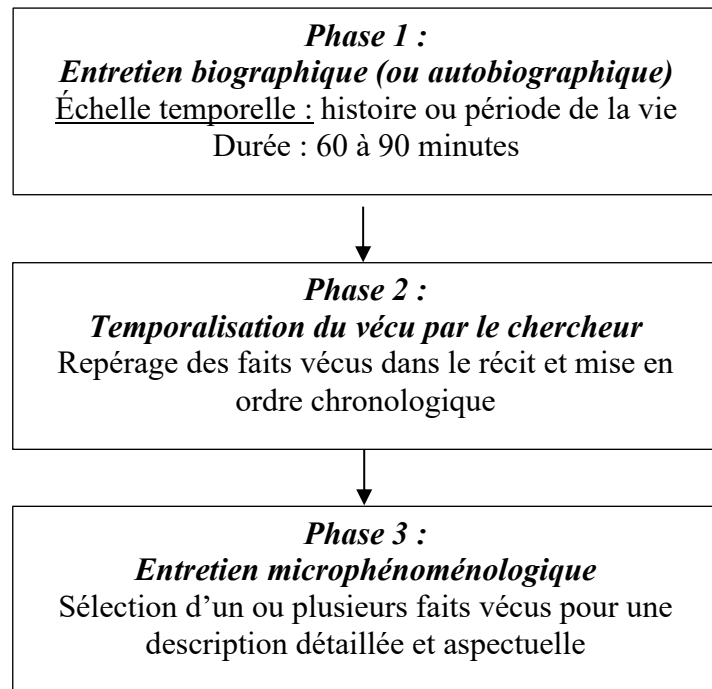
- La narration biographique, qui vise l'appréhension de l'expérience dans la durée ;
- La description microphénoménologique, un travail de focalisation sur un événement en particulier, en vue d'une description détaillée d'un microprocessus.

Ces deux types de régimes peuvent être mobilisés indépendamment l'un de l'autre. Nous allons donc établir un protocole spécifique adapté à mon sujet grâce aux méthodologies existantes et principalement grâce à Hervé Breton et son livre « *L'enquête narrative en sciences humaines et sociales* ».

Le protocole que j'ai choisi de mettre en œuvre parmi toutes mes lectures est celui dit 'classique' représenté par un schéma ci-dessous :

¹² « L'enquête narrative en sciences humaines et sociale » Hervé Breton, 2022

Figure 7 : Protocole « de base » de l'enquête narrative – Par Hervé Breton, 2022



Ainsi, je vais me baser sur ce schéma pour réaliser ma grille d'entretien. Pour rappel, les entretiens narratifs que je souhaite mener sont dédiés à un type de public en particulier, les habitants du Séquestre. Ces habitants auront été ciblé au préalable grâce à mon travail de terrain et mon observation participante.

Dans un premier temps, la **première phase**, consiste à faire émerger l'expression du vécu à partir du régime de la narration biographique. Il s'agit d'un premier entretien de type récit de vie où je cherche à faire raconter toute une partie de l'expérience vécue par mon sujet tout en mettant l'accent sur l'aspect « vie sociale ». Il s'agit de mettre en évidence les relations avec d'autres personnes, les situations traversées avec leurs contraintes et leurs opportunités, les pratiques récurrentes, les projets formés et cours d'action orientés vers leurs réalisations¹³...

Dans un second temps, lors de la **deuxième phase** et une fois l'entretien retranscrit, il faut temporaliser en repérant les faits vécus dans le récit de mon interviewé mais aussi en fonction des visées de ma recherche, à savoir ici la chronologie des événements, de l'histoire des sports automobiles albigeois. Il s'agit donc de confronter l'entretien à mes recherches historiques.

Enfin, dans la troisième et **dernière phase**, une fois les faits vécus ciblés, je dois mettre en œuvre un nouvel entretien avec mon sujet afin qu'il me décrive un événement vécu que j'aurais sélectionné au cours de la deuxième phase. Cela va me permettre de réaliser la description microphénoménologique, un approfondissement d'une situation vécu.

Le choix de ce type d'enquête avec comme cible les habitants du quartier pavillonnaire du Séquestre est bien réfléchi. Mon sujet étant traité de manière historique, centré sur l'introduction des sports automobiles jusqu'à l'éruption d'un circuit permanent au sein de la

¹³ Daniel Bertaux, « Le récit de vie », 2016

ville, ce qui fait l'œuvre d'une histoire chronologique et évolutive. Mais cette histoire ainsi que celles de ses grands événements sont déjà datées et inscrites. C'est pourquoi l'enquête narrative est pertinente ici, car mon but est de croiser mes recherches historiques aux perceptions et aux vécus des habitants, une histoire qui n'est nulle part racontée mais qui va me servir de base pour analyser un changement de paradigme et la construction d'un problème public. Malheureusement, cette méthode n'a pu se réaliser comme prévu, nous en discuterons à la fin de ce travail.

Présentation et rappel de l'enjeu de l'entretien : « Dans le cadre de mon travail de recherche en Master Gestion de l'Environnement, j'aimerais retracer l'histoire du circuit de sa création à aujourd'hui. Pour cela je souhaite recueillir votre vécu à vous, votre histoire. Cet entretien est enregistré afin que je le retranscrive et sa durée n'excèdera pas 90 minutes ».

Question de lancement : « Pouvez-vous me dire quel est votre parcours ? Comment avez-vous été amené à vivre ici ? »

Figure 8 : Grille d'entretien narratif

Jeudi 21 Avril 2022 à 14h30	Mémoire - Circuit Automobile d'Albi
Résidente du quartier pavillonnaire du Séquestre	Nom /prénom

Grille d'entretien

Narratif

	PRÉSENTATION	QUESTION DE LANCEMENT
	<p>Dans le cadre de mon travail de recherche en Master Gestion de l'Environnement, j'aimerais retracer l'histoire du circuit de sa création à aujourd'hui. Pour cela je souhaite recueillir votre vécu à vous, votre histoire.</p> <p>Cet entretien est enregistré afin que je le retranscrive et sa durée n'excèdera pas 90 minutes.</p>	<p>Pouvez-vous me dire quel est votre parcours ?</p> <p>Comment avez-vous été amené à vivre ici ?</p>
	HABITANT DU SÉQUESTRE	CIRCUIT
POINTS CLÉS	<p>Albigeoise depuis toujours ? Image du Séquestre</p> <p>Pourquoi</p> <p>Depuis quand</p> <p>La vie de quartier</p> <p>Métier</p> <p>Vie de famille</p> <p>Habitudes</p>	<p>Connaissance de l'histoire</p> <p>Les activités</p> <p>La fréquentation</p> <p>Les pratiques</p> <p>La pollution sonore</p> <p>Impact sanitaire</p> <p>Autre types de pollution</p> <p>Économie</p> <p>Politique</p>
QUESTIONS	<p>Comment trouvez-vous la vie de quartier quand vous y êtes installé ?</p> <p>Y-a-t'il une cohésion au sein des habitants de la commune</p> <p>Quel est l'image du Séquestre ?</p>	<p>Avez-vous connaissance de l'historique de ce circuit ? / Quels sont vos souvenirs sur l'histoire du circuit ?</p> <p>Les pratiques : Avez-vous déjà participé à des événements au sein du circuit ? (depuis sa création)</p> <p>Comment s'est formé ce problème autour du « bruit »</p> <p>À quand remonte les premières problématiques autour du circuit ?</p> <p>Avez-vous participé à des mouvements associatifs ?</p>
	<p>Clôture</p> <p>Avant de clôturer cet entretien, avez-vous quelque chose d'autre dont vous avez envie de parler ?</p>	

- *Les prises de rendez-vous et personnes interrogées*

D'une part, c'est grâce à mon observation participante que j'ai pu obtenir une partie de mes entretiens avec les riverains du Séquestre. Ensuite, c'est grâce à l'implication de certains habitants qui m'ont permis de rencontrer d'autres habitants et ainsi d'étoffer mon carnet de contact. Au total, j'ai pu m'entretenir avec huit riverains du Séquestre.

D'autre part, certaines autres prises de contact se sont établies par e-mail, notamment pour mes acteurs ressources, décideurs et groupes sociaux. Ainsi, j'ai pu interroger : Gérard Poujade, Maire de la Commune du Séquestre ; Didier Sirgue, Président du circuit automobile d'Albi et Représentant de l'Association Sportive Automobile (ASA) ; Olivier Gaubert, Secrétaire Général et Représentant de l'ASA ; Michel Vergnes, Président de la Ligue Sport Automobile Occitanie Pyrénées et Représentant de l'ASA ; Gérard Hernandez, Trésorier de l'Association des Riverains de l'Autodrome Albi-le Séquestre (ARAS) ; Christian Houllès, Représentant du Collectif 44.

Ainsi, j'ai réalisé onze entretiens dont certains regroupaient plusieurs personnes, la durée était variable d'une heure minimum à 2h30 grand maximum. Les entretiens se déroulaient au sein de leur domicile ou bien de leur lieu de travail.

- *Ressources*

L'Association des Riverains de l'Autodrome Albi-le Séquestre (ARAS) : c'est une association de loi 1901, qui a pour objectif d'œuvrer pour la condition de vie des riverains du circuit automobile afin qu'ils jouissent d'un environnement satisfaisant notamment grâce à la réduction des nuisances sonores, atmosphériques et visuelles que l'activité du circuit serait susceptible de générer.

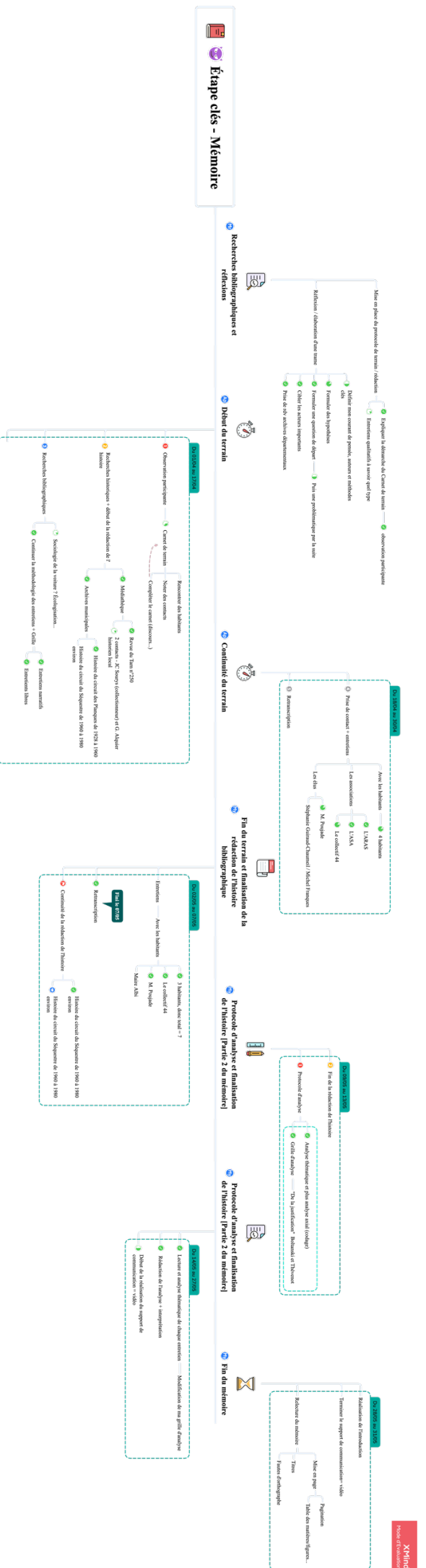
Collectif 44 : après que l'ARAS se soit créée, le collectif 44 s'est établi dans le but de fédérer 44 parties civiles et ainsi assurer les frais d'avocats.

L'Association Sportive Automobile (ASA) : c'est une association de loi 1901 qui est en charge d'organiser les événements automobiles qui ont lieu sur le circuit d'Albi, elle est l'une des principales associations qui collabore au fonctionnement de la structure.

I.5 Organisation de travail

Afin de fluidifier l'organisation de mon travail, j'ai pour habitude de réaliser un mind-map. Celui-ci me permet de voir l'organisation générale de façon chronologique, avec les tâches les plus importantes à réaliser. Ainsi, ci-dessous, nous pouvons voir le mind-map que j'ai établi pour ce travail de mémoire, il se dresse du mois de mars à mai. Chaque tâche est annotée en fonction de son avancée.

Figure 9 : Mind-map de l'organisation de travail du mémoire - par Noémie Jougle



I.6 L'analyse des données

I.6.1 Le carnet et les notes d'observation

Il s'agit de mettre en évidence ce que j'ai vu lors mes observations (ressenties, émotions), même les détails peuvent être importants. Les notes d'observations font ressortir des faibles signaux, « les thèmes moins fréquents, qui sont émergents et qui sont porteurs à l'avenir en s'échappant à la logique du résumé et de la synthèse » (Andreani, Conchon,2005). Dans mon cas, cela va me permettre de compléter l'analyse de mes entretiens.

I.6.2 Les entretiens

- *La retranscription*

L'analyse des données de types qualitatives est celle de l'Analyse de Contenu très connue et utilisée dans l'étude d'entretiens ou d'observations de terrain (Krippendorff, 2003). Une méthode qui consiste à retranscrire dans le but d'analyser et d'organiser le contenu grâce à une grille d'analyse. Ainsi, afin de traiter les données que nous avons récoltées notamment lors des entretiens narratifs et semi-directifs, il s'agit dans un premier temps, de retranscrire au fur et à mesure chaque entretien. C'est une technique qui est généralement menée à la main (Silverman,1999). Étant donné qu'un entretien aura une durée de moyenne d'une heure à deux heures environ, la retranscription peut s'avérer très longue, « *par exemple on estime qu'il faut pour 1h d'entretien passer 2 à 3 heures à saisir les 6 000 à 8 000 mots à l'ordinateur sous Word* ». ¹⁴ C'est ce que j'ai fait pour chaque entretien, j'ai utilisé le logiciel de traitement de texte « Word » et un outil de reconnaissance vocal, qui me permettait de dicter mon entretien sur une page Word. Il ne faut pas transformer ce qui est dit, même les lapsus de langages. Lors de mes entretiens, j'ai pu avoir des hors sujet, qui ne sont pas retranscrits, mais où je mettais entre parenthèse l'essentiel du sujet. Cela permettait aussi à mon interviewé de se détendre et de se sentir en confiance.

- *L'analyse thématique des données*

Dans un deuxième temps, nous allons procéder à l'analyse de chacun de mes entretiens, cette partie fut déjà commencée durant la retranscription où j'ai mis des termes clés, lorsque je remarquais un changement de sujet.

Plusieurs méthodologies existent, j'ai notamment hésité avec la méthode du codage axial, mais mon choix s'est porté sur une analyse thématique.

Tout d'abord, nous allons aborder la mise en œuvre de l'analyse thématique. Cette technique permet de « résumer et traiter son corpus, à des dénominations appelées « thème » (ou

¹⁴ Méthodes d'analyse et d'interprétation des études qualitatives : état de l'art en marketing par JC. Andreani et F.Conchon

« thématisation ») et aussi parfois « sous thèmes » pour se référer à la décomposition de certains thèmes »¹⁵. Les deux fonctions principales de ces méthodes sont les suivantes :

- Fonction de repérage : la recherche de l'ensemble des thèmes importants en lien avec les objectifs de mon travail de recherche, et cela pour chacun de mes corpus de textes,
- Fonction de documentation : la capacité de mettre en exergue des parallèles, des oppositions, des divergences entre les différents thèmes de chaque discours.

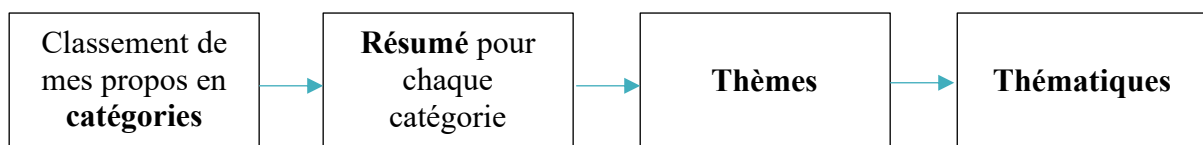
- *Codage des données*

Dans un deuxième temps, nous allons « coder » chacun de ces entretiens, cette partie fut déjà commencé durant la retranscription où j'ai mis des termes clés lorsque que je remarque un changement de sujet mais une relecture par catégorisation est nécessaire.

Le codage explore ligne par ligne, étape par étape, les textes d'interview ou d'observation (Berg, 2003). Pour l'analyse de données qualitatives retranscrites on parle **de deux types de méthodologie de codage**, à savoir le codage ouvert et fermé. Ma méthode tient **d'une approche ouverte**, avec une lecture ligne par ligne des données avec une mise en classement et un codage sélectif des principales idées, un traitement qui va également se baser sur mes grilles d'entretien déjà établi, des thèmes de mon étude et de mes grandes thématiques. Cela ce que Strauss et Cordin en 1998 appellent le codage axial « *le codeur compare et regroupe les sous-catégories en dimensions plus globales et plus larges que sont les catégories* ».

J'ai donc pour chacun de mes entretiens, crée un fichier Excel où j'ai copié-collé l'intégralité de la retranscription. Après cela, je classais les différents sujets ensemble afin d'y mettre un titre qui représentait la globalité de ces propos. Quand j'ai terminé cette étape, je réalise un résumé succinct de chacune de mes parties pour après les classer de nouveau en thème. Enfin, une fois mes thèmes établis, je crée de nouveau une catégorie thématique qui permet de rassembler certains thèmes ensembles.

Figure 10 : Schéma organisationnel de l'analyse des entretiens



(Cf annexe 2 et 3, deux exemples de tableau d'analyse à partir de la méthodologie du codage axial)

- *Traitement des données*

Pour réaliser cette analyse qualitative, il serait utile d'appliquer un traitement dit « **sémantique** ». Différentes études menées par des professionnels suivent souvent cette

¹⁵ P.Paillé et A. Mucchielli « *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* », 5^{ème} édition Armand Collin, 2021 » p.269

approche (Morrison et al, cités par Andreani, Conchon,2005). Ainsi, pour chacun des entretiens, j'ai réalisé une analyse empirique des idées, des mots, de leur signification.

Enfin, au terme de tout ce travail, je pourrais en établir une typologie, en regroupant tous les entretiens afin de construire l'objet global de mon étude et le plan, il s'agit d'une analyse croisée, que nous aborderons dans la troisième partie de ce mémoire.

Partie II – La montée en puissance des sports automobiles albigeois, de 1927 à nos jours

Dans cette partie, il s'agit de situer mon sujet d'étude dans son contexte antérieur et actuel, c'est pourquoi nous aborderons d'abord l'histoire des sports automobiles de manière générale puis par la suite, albigeois. J'ai fait le choix d'une narration chronologique, de 1927 à aujourd'hui, afin de mieux comprendre les temps forts, qui est importants de comprendre par la suite de ce mémoire.

Ici, nous aborderons plusieurs concepts vus précédemment dans le cadre théorique. Il s'agit d'abord de deux mythes de la sociologie émis par Lascoumes et Le Galès en 2018, la décision rationnelle et le volontarisme politique des acteurs. Ensuite, nous retrouverons une logique issue de la sociologie pragmatique qui, pour rappel, s'intéresse aux agissements sociaux et aux exigences morales.

De plus, ce que je cherche à montrer au travers de cette histoire, c'est la montée d'une « situation problématique » qui se transforme en un problème public. Le concept de « situation problématique » (Dewey, 1938) se définit quand « *les réactions habituelles d'un organisme aux sollicitations de ses environnements ne procurent plus la satisfaction de ses besoins et de ses désirs, l'organisme, comme être vivant, doit s'engager dans une enquête pour déterminer quel est le problème et tenter de le résoudre en transformant son milieu de vie et les relations qu'il entretient avec lui* ». Par la suite, quelque soit l'entité morale, que ce soit des personnes, groupes, organismes ou institutions, « *ils se mobilisent alors, en des lieux et à des moments divers, et tentent de reconnaître, chacun depuis sa perspective, en quoi consiste ce trouble et, s'il y a lieu, de l'identifier et de le définir, de lui assigner des causes et des raisons, de le déterminer comme un problème* »¹⁶. C'est ainsi que se définit un problème public avec en plus d'une mobilisation, une réelle lutte qui s'établit sur différentes scènes et envers différents publics, le but étant de retrouver une situation normale et régulière qui a cessé d'être problématique.

Enfin, on pourra alors effleurer nos derniers concepts à savoir le « Nimby »¹⁷ caractérisé par une opposition locale intense, parfois émotionnelle et souvent catégorique, à une proposition qui entraînera, selon les résidents, des effets négatifs (Wolsink, 2000) et « la résistance éclairée »¹⁸ établi par Léa Sébastien en 2013. La résistance éclairée « repose sur l'évolution dans le temps de quatre capitaux en lien avec les mouvements d'opposition aux projets d'aménagement :

1. Les reconfigurations sociales à l'œuvre dans les mouvements d'opposition (capital social),
2. Les différents types de savoirs et connaissances mobilisés (capital savant),
3. Le rôle de l'attachement au territoire dans les représentations sociales (capital patrimonial),
4. Le positionnement politique des collectifs (le capital politique)¹⁹.

À la fin de cette partie II, nous établirons une conclusion sur nos concepts afin de les confronter à la troisième partie du mémoire, mon étude de terrain et le résultat de mon analyse qualitative.

¹⁶ Cefai, Daniel. « *Publics, problèmes publics, arènes publiques.... Que nous apprend le pragmatisme ?* », Questions de communication, vol. 30, no. 2, 2016, pp. 27

¹⁷ Nimby « Not in my back-yard » traduit en français : « pas dans mon arrière-cour » est une expression utilisée pour la première fois en 1977 par Michael O'Hare dans la revue « Public policy »

¹⁸ Sébastien, Léa. « *Le nimby est mort. Vive la résistance éclairée : le cas de l'opposition à un projet de décharge, Essonne, France* », Sociologies pratiques, vol. 27, no. 2, 2013, pp. 162.

¹⁹ Léa Sébastien, Julien Milanesi and Jérôme Pelenc, « *Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires* », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, mars 2019

La majorité de ce travail provient de sources issues des archives municipales, de différents articles de presse ou de certains documents fournis par le circuit d'Albi-le Séquestre. Les sources sont indiquées et annotées.

De plus, j'ai fait le choix d'un fond noir afin de distinguer cette partie, constituée à partir d'un travail de recherche historique, de ma partie III, établie à partir de mon travail de terrain.

L'histoire des sports automobiles

L'histoire du sport moderne débute au milieu des années 1800 et principalement en Angleterre. La société pratiquait du sport afin de s'aérer l'esprit dans le but de mieux assimiler des connaissances, mais cette pratique faisait référence à celle du dépassement physique et corporel, aux muscles. Une mouvance qui se développe petit à petit en Europe puis dans le monde entier. Quand on parle de sport moderne à cette époque, on fait référence à des sports mécaniques mais uniquement physique. Il s'agissait de courir, pousser et pédaler pour avancer, mais c'est à l'instar de la création des moteurs à vapeur, électrique ou à pétrole qu'une véritable révolution s'est produite.

Dans les années 1890, l'usage de l'automobile fut décliné à une nouvelle pratique sans pour autant parler de sport automobile, mais davantage de concours. Paris-Rouen en 1894, fut la 1^{ère} épreuve automobile de toute l'histoire, il s'agissait également d'un Salon de l'automobile ambulant avec des démonstrations. La Capitale accueillait ce concours avec 21 concurrents dont des pétrolistes et des vaporistes. Le Comte de Dion, homme politique à cette époque, remporte la seconde place avec son véhicule à vapeur.



Image 1 : Voitures sans chevaux. Concours organisé par le Petit Journal, 22 juillet 1894 - Photographies de R. Girard © BnF

C'est ainsi par sa volonté de revanche, qu'il réussit à convaincre un riche baron belgo-hollandais, de créer une véritable course et non un concours ; c'est alors que débute l'histoire de la course automobile. Une histoire qui connaît un essor majeur avec la création de sa course automobile un an après, en 1895, le Paris-Bordeaux. Une course inspirée de celle des cyclistes avec 1 200km à parcourir. Un évènement qui crée un enthousiasme général en Europe et en Amérique, et qui est reproduit plusieurs fois.

Un sport qui concentre principalement une partie des plus fortunés de la population, puisque durant cette période l'automobile est en plein essor, son prix reste donc très onéreux.

II.1 L'histoire des sports automobiles Albigeois

L'histoire du sport automobile albigeois débute bien avant la création du circuit du Séquestre. C'est en décembre 1927, par un groupe de passionnés de moto, que l'idée de création d'un circuit au sein de la ville émane. Cette première idée se concrétise grâce aux frères Peyrière, à George Lafon, Jean Serieys, André Bonnet puis Henri Bouisset, qui sera nommé premier président de leur club intitulé Moto Camping Club Albigeois (MCCA), puis par la suite Automobile Moto Camping Club Albigeois (AMCCA).

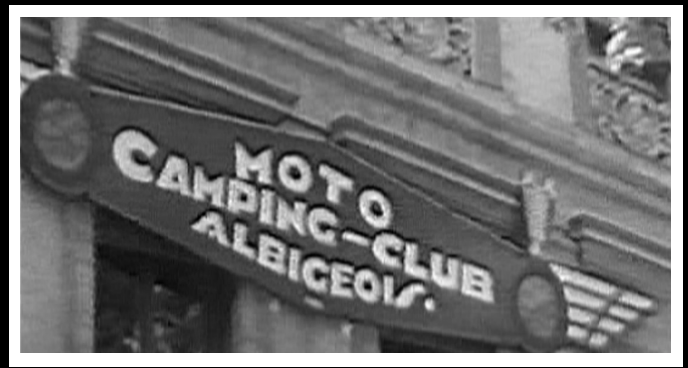


Image 2 : Photographie tirée de la vidéo "Histoire du circuit d'Albi - des Planques au Séquestre"

Une association très dynamique qui dès 1930, organise sa première compétition, la « course de côte de Mascabrières » qui fut un succès auprès de ses habitants puisqu'elle a rassemblé plus de 15 000 spectateurs. Suite à cette course, l'AMCCA décide de réitérer l'expérience avec le 27 Août 1933, la genèse du premier grand prix automobile et motocycliste d'Albi sur un circuit de vitesse, celui des Planques.

II. 1. 1 D'un engouement pour les sports automobiles à la création d'un circuit annuel, le circuit des Planques

Le circuit des Planques d'une longueur de 9,226km et de forme triangulaire a été pensé par François Flad dirigeant du club de cette époque. Il passait par l'actuelle avenue Saint-Juéry et route de Montplaisir (auparavant RD 100) puis par la route de Millau, D999 (anciennement RN99).

Image 3 : Photographie aérienne du tracé du circuit des Planques

Plan IGN



Photographie aérienne 1950-1965



© IGN - Remonter le temps / Tracé par Jouglens Noémie

Le tracé et la longueur furent modifiés l'année qui précède sa création soit en 1934, la pointe située à l'ouest, un virage en épingle jugé trop périlleux. Ainsi, l'association achète un tronçon de terrain de 225m entre l'actuelle route de Millau et la cité des Planques afin d'établir une bretelle moins serrée ; une route qui n'existe plus aujourd'hui. Cette modification a fait l'objet de quelques aménagements tels que la création de la ligne de départ, des tribunes et du poste de chronométrage.

Ainsi, le deuxième Grand Prix a lieu le 22 juillet 1934, sur ce nouveau circuit de 8,911km. Enfin, c'est deux années après, que le circuit des Planques, obtient une homologation et est inscrit au calendrier international. C'est ainsi que le sport automobile et motocycliste prend ses racines au sein de la ville. Chaque année les grands prix automobiles se succéderont et ressembleront des milliers d'Albigeois.



Image 4 : Départ de la finale, sortie virage de la route de Flad

Livre Moto-Camping-Club Albigeois - "L'audacieuse aventure des Grands Prix d'Albi" 1928-1995

Les courses s'enchaînent et la popularité du circuit ainsi que l'engouement des citoyens, ne cessent de croître, mais après le 7ème Grand Prix en 1939, le circuit des Planques se voit forcé de marquer un arrêt du fait du contexte historique, la Seconde Guerre mondiale.

C'est dès l'année 1946, sous l'impulsion du nouveau préfet du Tarn, Edmond Cornus, qui devient membre du MCCA, puis du Président de la MCCA, François Flad, blessé durant la guerre, que tous deux sonnent le rappel auprès de leurs amis et des Albigeois, à la reprise des activités du circuit avec le 8ème Grand Prix. L'année d'après, lors de l'annuel Grand Prix, une spectatrice décède après avoir reçu les débris de l'accident d'une voiture en pleine course.

En juillet 1949, le 9ème Grand Prix a lieu et enregistre plus de 80 000 entrées avec cette fois en plus des motos et des voitures, c'est l'innovation des side-cars.

Le circuit bat son plein, mais connaît des jours sombres. En 1951, deux incidents viennent bouleverser la ville. Dario Ambrosini, pilote, décède en pleine course en bas de la côte ' La Renaudie'. Le terrain de moto-cross de La Renaudie sera renommé à son nom ainsi qu'une stèle, qui trône en son honneur.

Enfin, le circuit des Planques change de nom et se voit renommer « Raymond Sommer », un hommage fait à ce pilote français, décédé lors d'une course en 1950 sur le circuit de Cadours.

Le 15ème Grand Prix de 1953 est marqué par le pilote argentin Juan Manuel Fangio, battant le record du tour avec 187, 976km/h. La même année, des réglementations draconiennes viennent freiner l'avenir du circuit et entraînent un désordre général au sein du MCCA, le président F.Flad ainsi que le secrétaire et le trésorier démissionnent.

Un nouveau bureau se constitue dont le nouveau Président élu par le club est M. Vors ainsi que le Président de l'Organisation A. Brouzes. Ensemble, ils proposent la réalisation d'une bretelle supplémentaire sur le tracé du circuit. Une proposition acceptée par la municipalité, ainsi, les membres du club aidés par le service de la voirie municipale ; réalisent les nouveaux ajustements.

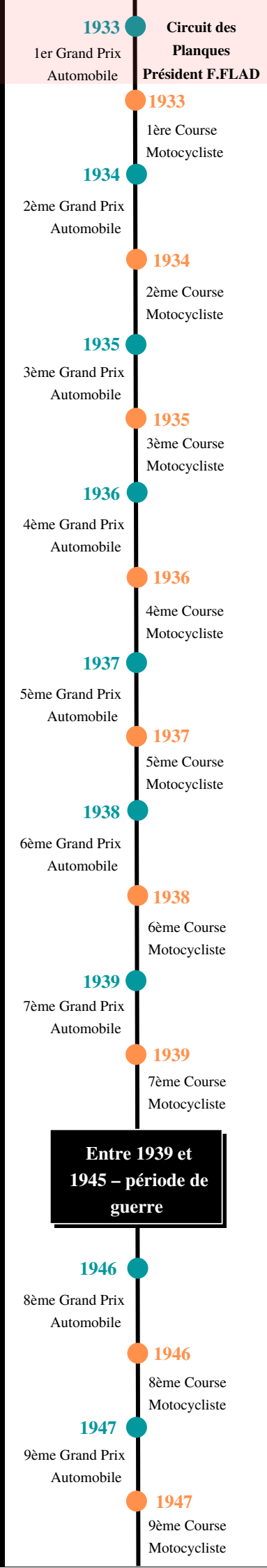
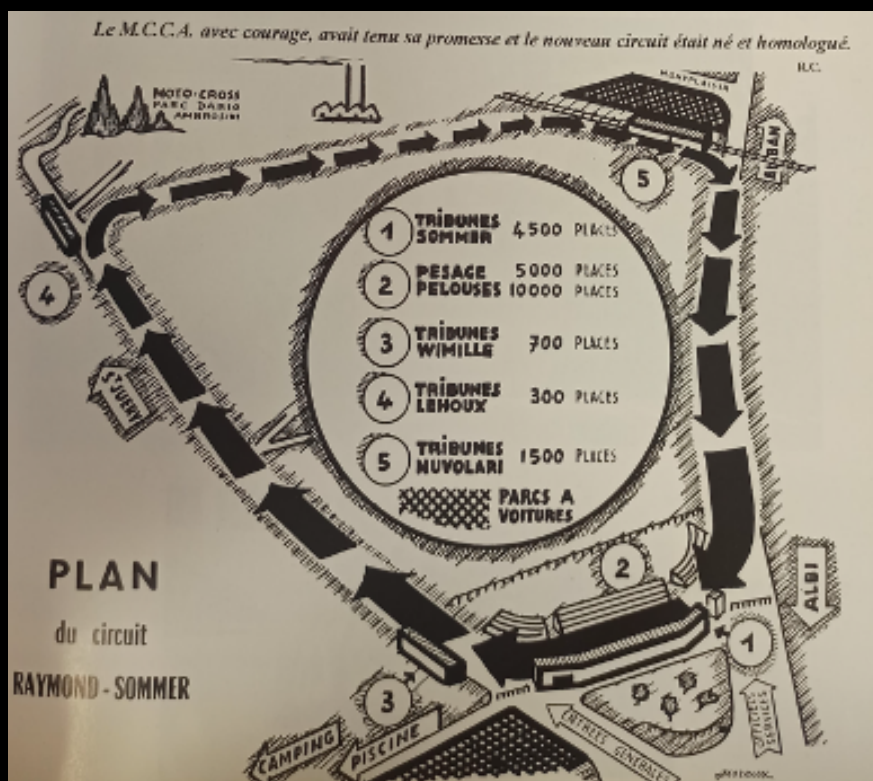


Image 5 : Dessin du circuit Raymond Sommer



Livre Moto-Camping-Club Albigeois - "L'audacieuse aventure des grands prix d'Albi" 1928-1995

Les courses continuent, jusqu'au 12 juin 1960, date du 19ème Grand Prix sur le circuit des Planques (R.Sommer). Durant cette année, la commission des circuits devient de plus en plus exigeante, les homologations étant de plus en plus compliquées à obtenir et la sécurité des pilotes n'étant plus assurée, le circuit est classé inadapté et devient obsolète. C'est donc en 1960 que l'historique circuit des Planques est condamné.

Or, personne ne souhaite la fin des courses et de ses événements, c'est alors que R.Clar soumet l'idée et l'intention de créer « un circuit permanent de vitesse » autour de l'aérodrome dont la propriété appartient à la ville d'Albi, ce qui engagerait un faible coût.

Le Président de l'Organisation A. Brouzes approuve cette idée et s'engage à établir les demandes administratives et fédérales.

Monsieur Doublet, le préfet du Tarn et maître Mathieu, Maire d'Albi s'accordent sur cette idée réaliste et entament le processus avec, comme rapporteur, Monsieur Verdeille le Président du Conseil Général et A.Raust, le député du Tarn.

C'est alors que commencent les diverses procédures dans les fins de réaliser un circuit permanent.

1948	10ème Grand Prix Automobile	
1948		10ème Course Motocycliste
1949	11ème Grand Prix Automobile	
1949		11ème Course Motocycliste
1950	12ème Grand Prix Automobile	
1950		12ème Course Motocycliste
1951	13ème Grand Prix de France et Championnat du Monde	
1951		13ème Course Motocycliste
1952	14ème Grand Prix de France Automobile	
1952		14ème Course Motocycliste
1953	15ème Grand Prix Automobile	
1953		15ème Course Motocycliste
1954	16ème Grand Prix Automobile	Circuit renommé Raymond Sommer
1954		Pas de course
1955	17ème Grand Prix Automobile	Nouveau Président B.VORS
1955		16ème Course Motocycliste
1959	18ème Grand Prix Automobile	
1956		Fin des courses motocycliste jusqu'à 1979
1960	19ème Grand Prix Automobile	

II.1.2 La création d'un circuit automobile, Albi-le Séquestre

Le 13 décembre 1961, un premier dossier est réalisé, celui "d'exécution" afin de confirmer le projet du circuit. L'autodrome serait situé sur le territoire de la commune du Séquestre, à 3 km environ du centre de la ville d'Albi. Il serait entièrement compris dans les emprises du terrain d'aviation, propriété de la ville d'Albi. Les caractéristiques et les aménagements de ce circuit sont précisés dans ce dossier. Il s'agit des caractéristiques principales du tracé de la piste, de l'emplacement de la tour de chronométrage, de la ligne de départ, des dispositifs de sécurité, des emplacements destinés au public, des parkings puis de l'organisation de la protection.

Enfin, une conclusion stipulant que « l'aménagement de l'autodrome d'Albi - Le Séquestre, a été étudié conformément au règlement en vigueur et notamment à l'arrêté du 29 mai 1957 fixant la réglementation technique des courses automobiles ».

Suite, à ce présent dossier d'exécution, en février 1962, un dossier a été établi par l'ingénieur en chef adressé au Maire d'Albi. Il s'agit d'un dossier détaillé où figurent 14 pièces dans le but de le céder à une entreprise qui sera en charge d'exécuter les travaux. L'entreprise Malet sera en charge de la construction de la piste longue de 3,636km.

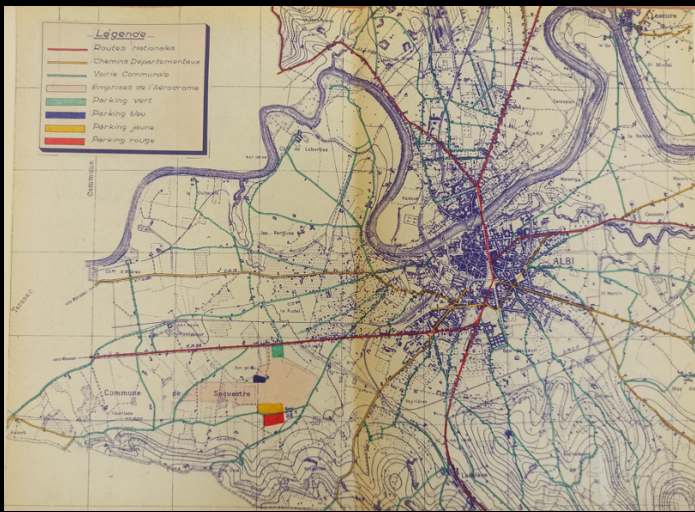


Image 6 : Pièce n°1 : "Plan de situation" - Dossier de construction de l'Autodrome d'Albi Le Séquestre - 1962

© Archive municipale d'Albi

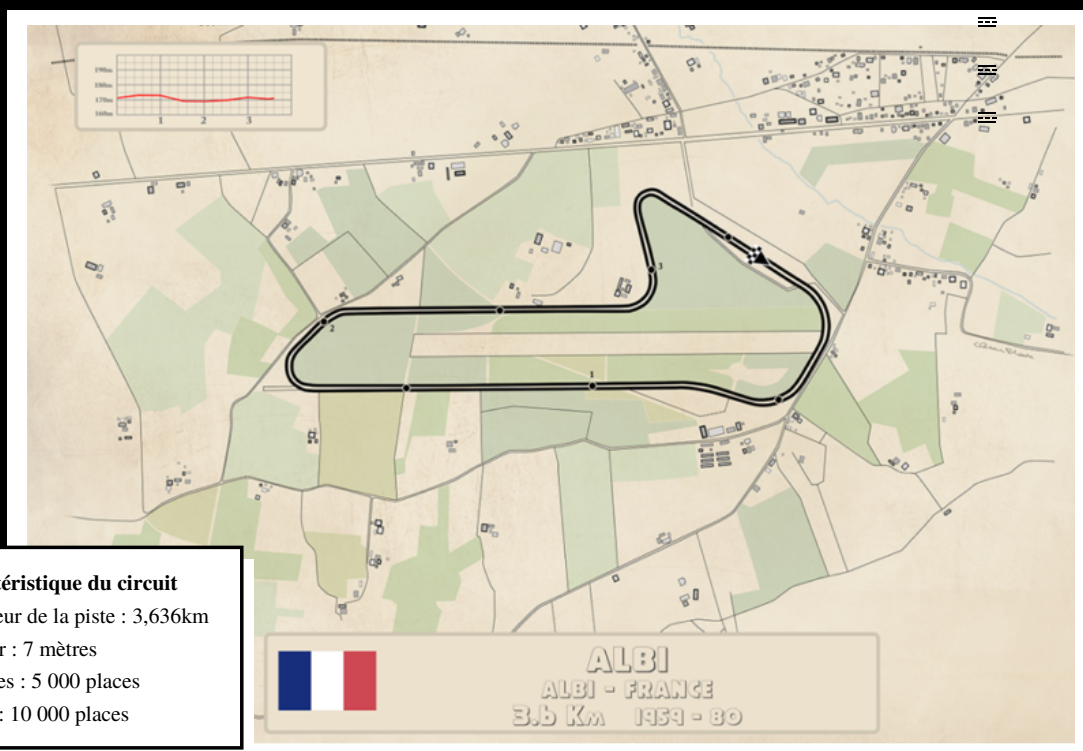


Image 7 : Pièce n°4 : "Profil en long" © Archive municipale d'Albi

Messieurs Clar le fondateur ainsi que Brouzes, et Pezous aidés du Conseil Général, de la Municipalité d'Albi, de l'École des Ponts et Chaussées, de l'Automobile Club du Midi puis des entreprises Esso et Shell ont également contribué à la réalisation de ce projet orchestré par le Maire d'Albi, Monsieur Mathieu, en tant que Maître d'œuvre. Afin de réduire les coûts, la réalisation du poste de chronométrage, des tribunes, gradins, stands de ravitaillement... seront accomplis par les bénévoles du club MCCA. Ainsi, le circuit fut terminé puis inauguré le **7 septembre 1962** par le préfet du Tarn, Pierre Malvy, le Maire d'Albi Laurent Mathieu, Armand Brouzes, Roger Clar et Maurice Pezous. Il fut ainsi fonctionnel lors du 20ème Grand Prix Automobile, pour le 17ème Grand Prix Motocycliste et enfin 11ème Tour de France Automobile, avec comme président M.Vors.

1962	Nouveau circuit - Le Séquestre
20ème Grand Prix Automobile	
1963	
21ème Grand Prix Automobile	
1964	Nouveau Président A. Brouzes
22ème Grand Prix Automobile	
Début Formule 2	
1965	
23ème Grand Prix Automobile	
1966	
24ème Grand Prix Automobile	
1967	
25ème Grand Prix Automobile	
1968	
26ème Grand Prix Automobile	
1969	
27ème Grand Prix Automobile	
1970	
28ème Grand Prix Automobile	
1971	
29ème Grand Prix Automobile	
1972	
30ème Grand Prix Automobile	
1973	
31ème Grand Prix Automobile	
1974	
32ème Grand Prix Automobile	
1975	Nouveau Président R. Clar
33ème Grand Prix Automobile	
1976	
34ème Grand Prix Automobile	
1977	
35ème Grand Prix Automobile	
1978	Fin de la présidence de R. Clar et pas de nouveau président
36ème Grand Prix Automobile	
1979	Reprise avec la 26ème Course Motocycliste
1979	
37ème Grand Prix Automobile	

Image 8 : Implantation et tracé du circuit du Séquestre de 1959 à 1980



Caractéristique du circuit

Longueur de la piste : 3,636km
 Largeur : 7 mètres
 Tribunes : 5 000 places
 Buttes : 10 000 places

1980	1980
38ème Grand Prix Automobile	27ème Course Motocycliste
1981	1981
39ème Grand Prix Automobile	28ème Course Motocycliste et dernière
	- Course Promosport
	- Course Promosport
1982	1982
40ème Grand Prix Automobile	- Course Promosport
1983	1983
41ème Grand Prix Automobile	- Course Open
	- Course Open

Source : <https://newsdanciennes.com/>

Début des courses sur le nouveau circuit Albi - Le Séquestre



Image 9 : Les Grands Prix de France, Albi. 13 septembre 1964.
 © Michel Béligond

De 1962 à 1993

Ainsi, à partir de 1962, les saisons des Grand Prix en Automobiles et Motocyclistes reprennent. En 1964, dans la catégorie automobile, se crée un championnat « Les Grands Prix de France » initié par des organisateurs français et réservé aux nouvelles Formules 2, mais ouvert à tous les pilotes. 6 épreuves seront inscrites à ce tout nouveau championnat dont une se réalisera lors du 22ème Grand Prix Automobile à Albi.

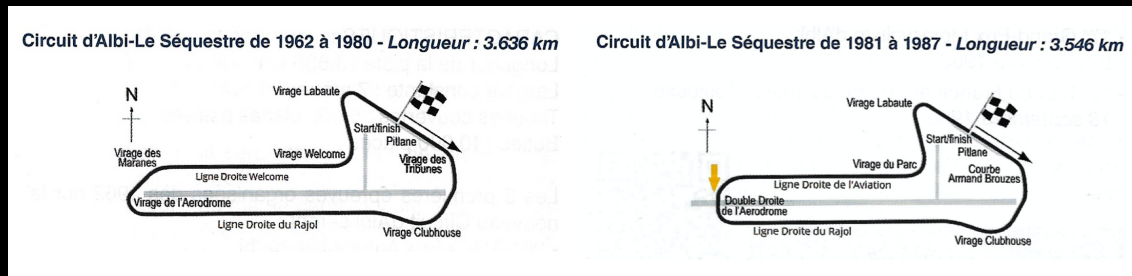
Les courses continuent de s'enchaîner sur ce tout nouveau circuit, des courses automobiles en tout genre tels que des Formule 1, Formule 2 et Formule 3, puis de MEP ou plus couramment nommé Formule Bleue, créée par un ingénieur et concessionnaire automobile de la ville d'Albi.

Des petites voitures monoplaces qui ont contribué à la formation et promotion de nouveau jeune pilote. Durant ce même temps, le championnat de France moto continuera mais seulement jusqu'en 1981 où il fut remplacé par une course de "Promosport" puis d'une course nommée "Open" quelques années plus tard.

En 1981, la réglementation des courses intervient et impose des travaux. Et pour cause, le circuit d'Albi contenait la piste de l'aéroport d'Albi-Le Séquestre. Ainsi, la piste d'aviation fut rallongée de 360 mètres pour aujourd'hui une longueur totale de 1560 mètres et le tracé du circuit n'était plus de 3,636 km mais de 3,546 km de longueur.

De plus, c'est également à partir de cette année-là, que le circuit ne sera plus permanent au vu de l'évolution économique de l'aérodrome.

Image 10 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre de 1962 à 1980 puis de 1981 à 1987



© Circuit d'Albi 60ème anniversaire, MAG #006, Saison 2022, p.12

En **1984**, une **Convention d'Occupation** émane entre le Syndicat Mixte de gestion de l'Aérodrome et de l'Autodrome et l'Association Sportive de gestion du Circuit.

L'objet de cette convention est d'organiser la gestion entre l'aérodrome et l'autodrome, le circuit est autorisé à **4 courses par an**, que ce soit en automobile ou motocycliste.

Cette convention est d'une durée de 12 ans, jusqu'au 31 décembre 1996.

Le circuit automobile appartenant à la ville d'Albi, se voit forcé de déléguer l'administration de celui-ci, notamment pour des raisons financières. C'est à un Syndicat Mixte composé d'élus et d'institutionnels, de se charger du fonctionnement en **1985**, à un Comité de Gestion du Circuit d'Albi (CGCA), une loi de 1901.

Suite à ces travaux, le circuit qui accueillait que quelques courses par an, à savoir 4, comme stipulé dans la Convention de 1984 n'avait pas vocation à devenir permanent selon la Mairie. Mais, c'est dans un article de presse de **1988** avec pour titre « Albi redécoupe » que le circuit marque sa volonté à être permanent.

Voici un extrait de cet article rédigé par **Jacques Issautier**, qui nous permettra de comprendre le contexte pour la suite de ce mémoire.



« Lors de sa création, en 1962, sur la commune du Séquestre attenante à celle d'Albi, le tracé de 3,546 km serpentait à travers champs et garrigues. L'urbanisation de cette zone s'est fortement accélérée depuis et les nuisances sonores provoquées par les courses étaient au centre de nos querelles de clocher qui s'est fait jour entre le Séquestre, bourgade de 750 habitants, et Albi, le puissant chef-lieu du Tarn.

En organisant seulement quatre épreuves auto et moto par an, les Associations Sportives Automobiles responsables estimaient pourtant ne pas enfreindre la tranquillité d'autrui d'autant que des mesures effectuées par un laboratoire d'acoustique n'avaient révélé qu'un niveau sonore de 50 décibels lors d'une manifestation, norme tout à fait raisonnable.

Or pour faire d'Albi-Le Séquestre, un circuit permanent il faut rallonger son tracé 654 mètres. Aucune acquisition foncière n'était nécessaire - la ville d'Albi est propriétaire du circuit - mais le projet restait suspendu à l'accord de la commune du Séquestre. Dans l'optique des municipales, il devenait fort probable que le dossier ne serait pas ouvert de sitôt, afin de ménager les voix des mécontents.

Et finalement, tout s'est débloqué. Une récente réunion du Syndicat Mixte vient d'adopter une partie du projet en présence du Maire du Séquestre. Toutes les parties prenantes sont tombées d'accord pour que, dans un premier temps, on rénove le circuit actuel grâce à une subvention de 6 millions de francs votée avant-hier. [...]

Dans un second stade, il sera procédé à l'allongement de la ligne droite, couper par une chicane pour en relever l'intérêt. [...]

Ensuite, depuis que l'équipe dirigeante actuelle a épongé la gestion déficitaire de 1,2 million de francs dont elle avait hérité en accédant aux affaires, tout est permis. L'aspect permanent de la piste permettra une meilleure rentabilité et l'Association Sportive Automobile d'Albi, sur un outil de travail rénové, aspire des ambitions plus internationales comme une épreuve de F 3000 dans l'optique du calendrier est 1989-1990 ou une manche de Championnat international en tourisme. »

Jacques Issautier - *Le Renouveau des circuits Français*, "Albi redécoupe" - article de presse (non indentifié) - archive municipale d'Albi.

1984	1984
42ème Grand Prix Automobile	- 2 Courses de Promosport
1985	1985
43ème Grand Prix Automobile	- Course Promosport
	- 2 Courses Open
1986	1986
44ème Grand Prix Automobile	- 2 Courses Open
	- 2 Course Promosport
Nouveau Président S. BOBOIRA	
1987	1987
45ème Grand Prix Automobile	- 2 Courses Open
1988	1988
46ème Grand Prix Automobile	- 2 Course Promosport

Ainsi, cet article rappelle que le circuit appartient à la commune d'Albi, mais sur les terres du Séquestre. L'urbanisation s'est fortement accélérée et un relevé acoustique a été réalisé en raison des nuisances sonores liées aux quatre compétitions annuelles. Mais, l'article nous parle d'une volonté de faire de ce circuit, un circuit de nouveau permanent avec le souhait d'inscrire des courses au calendrier international.

Image 11 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre de 1988 à 1993



© Circuit d'Albi 60ème anniversaire, MAG #006, Saison 2022, p.12

Pour finir, quelques aménagements ont été réalisés comme énoncé dans l'article, dont la modification de la ligne droite du Rajol qui fut équipée d'une chicane, "Chicane du Séquestre".

Comme nous avons pu le constater grâce à la frise chronologique, les courses ont perduré et quatre présidents se sont succédés jusqu'à fin 1992. Le cinquième, M. Gonella récupère la présidence du Comité de Gestion du Circuit d'Albi en 1993.

De 1994 à 1999

Le tracé fut encore modifié dès 1994 au niveau du virage du Parc.

Malheureusement, l'entretien d'un circuit d'une telle envergure, procure à la Mairie d'Albi une somme colossale. Rappelons aussi que la gestion a été attribuée à un Comité de Gestion, qui est une association.

L'âge d'or du circuit est dépassé, celui-ci est insuffisamment rentable, même si les courses continuent de se disputer, la ville d'Albi décide d'établir en 1998 une Convention de Gestion d'Occupation.

La Convention de Gestion d'Occupation
Résumé des principaux dits et articles de la convention :

QUI ?

- La Mairie de la commune d'Albi,
- La Mairie de la commune du Séquestre,
- Le Président du Syndicat Mixte,
- Le Président du Comité de Gestion du Circuit Automobile d'Albi le Séquestre.

Le circuit automobile d'Albi - Rappel de la convention

Le circuit automobile d'Albi est un équipement sportif dédié aux sports mécaniques et aux compétitions organisées par la Fédération Française de Sport Automobile et la Fédération Française de Motocyclisme. Il constitue à ce titre **un équipement public destiné à satisfaire les missions de service public que l'État a confié**, pour le sport, aux fédérations nationales et à travers elles aux associations locales.

1989	47ème Grand Prix Automobile	1989	- 2 Courses "12h Moto"
1990	48ème Grand Prix Automobile	1991	49ème Grand Prix Automobile
		Nouveau Président J. Leblond	
1992	50ème Grand Prix Automobile	1992	Course Open
1993	51ème Grand Prix Automobile	1993	- 2 Courses Open
		Nouveau Président B. Gonella	

1994	52ème Grand Prix Automobile	1994	- 3 Courses Open
1995	53ème Grand Prix Automobile	1995	- 2 Courses Open
1996	54ème Grand Prix Automobile	1996	- 2 Courses Open
1997	55ème Grand Prix Automobile	1997	- 2 Courses Open
1998	56ème Grand Prix Automobile	1998	- 2 Courses Open

La **commune d'Albi propriétaire** de cet ensemble immobilier entend à ce titre **conserver** au circuit sa **vocation sportive** pour la **pratique du pilotage automobile et motocycliste** et notamment **au travers** du traditionnel **Grand prix d'Albi**.

Au-delà des missions de service public, un circuit peut générer une activité commerciale.

Les enjeux de sécurité sur un circuit automobile pour les pratiquants comme pour les usagers et les technicités nécessaires pour répondre à ces enjeux ne permettent pas aux services municipaux d'exploitant en régie un tel équipement.

Les **recettes des missions de service public ne dégagent pas les ressources suffisantes** pour assurer l'entretien, le renouvellement, la réhabilitation, la mise aux normes et la modernisation de l'équipement.

Seules des activités complémentaires de nature **commerciale** sont susceptibles de contribuer à la préservation et la **pérennisation** d'un tel équipement sportif.

Pour assurer la complémentarité des missions de service public et des activités privées, la **Ville a décidé de confier à un opérateur économique unique, la gestion du circuit et de ses équipements** au travers d'une **délégation de service public**.

Cette **délégation de service public a pour but** de trouver une **conciliation entre les différentes parties prenantes**, notamment autour d'un point central :

« Protéger le cadre de vie, la tranquillité et l'environnement des habitants des secteurs urbanisés proche du circuit tant au Séquestre qu'à Albi »

Les parties signataire tiennent à préciser :

Comité de gestion du circuit d'Albi

- Celui-ci est conscient des nuisances sonores liées au fonctionnement du circuit lors de certaines manifestations.
- Qu'il s'engage à tout mettre en œuvre pour limiter les nuisances liées au fonctionnement et à respecter les règles applicables en la matière.
- L'objectif est de développer à l'avenir les activités sportives ou économiques sur le circuit mais **dans la mesure où elles seraient non bruyantes**, car il est conscient que seul ce type de développement est compatible avec un circuit situé en zone urbaine.
- Qu'il s'engage solennellement à respecter les présents ainsi que les règles de sécurité générales, de constructibilité, de bruit qui lui sont applicables sous forme législative, réglementaire, ou relevant d'arrêtés municipaux de Monsieur le Maire du Séquestre ou préfectoraux.
- Qu'il s'engage à soumettre à l'instance de conciliation prévue à l'article 15, toute programmation de courses ou tout projet de nouveau sportif ou technique nécessitant une concertation avec les communes et le Syndicat Mixte.
- Qu'il s'engage à respecter strictement les limites posées par la convention quant aux nombres d'épreuves ou de journées de manifestations dites bruyantes.

La Ville d'Albi, propriétaire du site du Circuit :

- Celle-ci est consciente de la nécessité d'assurer un compromis raisonnable entre les exigences légitimes des gestionnaires sportifs du Circuit et des exigences de tranquillité tout aussi légitimes des habitants du Séquestre mais aussi des quartiers proches situés sur Albi.
- Que compte-tenu des installations, de la localisation, des capacités financières de la ville, mais aussi du gestionnaire sportif, il est difficile d'augmenter sur le circuit, le nombre de manifestations sportives de niveau sportif élevé.
- Qu'elle s'engage solennellement à **agir pour faire respecter les présentes** par toutes les parties concernées en particulier pour **faire limiter les nuisances du circuit**.
- Compte-tenu de la situation urbaine du circuit et de l'aérodrome, **il n'est pas réaliste d'envisager l'évolution du circuit vers une permanence de ses activités**.

La commune du Séquestre :

- Bien que la création du circuit n'ait pas donné lieu à l'origine à une enquête d'utilité publique ou un accord exprès de la commune, celle-ci reconnaît l'existence depuis 1961 du circuit d'Albi sur le territoire du Séquestre et **s'engage à condition que les clauses des présentes soient respectées, à ne pas gêner le fonctionnement du circuit** par des mesures qui excéderaient les restrictions normales applicables à ce site d'installation ensemble.
- Qu'elle accepte les manifestations sportives de prestiges traditionnels du circuit telles que définis ci-après au 1er paragraphe de l'article 2, dans la mesure où les conditions officielles d'horaires, de bruit, de sécurité et de fonctionnement sont respectées.
- Qu'elle n'est pas défavorable par principe à d'autres usages à condition d'avoir été expressément autorisée par la commission de surveillance et d'être compatible avec les exigences normales de tranquillité de la population.

Syndicat Mixte de l'Aérodrome :

- Qu'en tant que concessionnaire général du site de l'Aérodrome – Autodrome d'Albi, il s'efforcera de faciliter le bon fonctionnement conjoint des deux activités et fera part à la commission concernée de toute difficulté rencontrée.
- Qu'il veillera à faire respecter, la présente convention, les prescriptions d'usage du circuit tant pour la sécurité que pour la tranquillité publique et celle des riverains en particulier.

En conséquence, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1 : Objet de la Convention

La ville d'Albi et le Syndicat Mixte mettent à titre gratuit, et en l'état, à la disposition du Comité de gestion du circuit d'Albi, les biens immobiliers aux fins d'organiser les activités sportives dans les conditions prévues à l'article 2. Le Comité de gestion du circuit d'Albi gèrera l'ensemble sportif à ses seuls risques et périls financiers.

En contre-partie de la mise à disposition à titre gratuit de l'ensemble sportif du Séquestre, le Comité de gestion du circuit d'Albi s'interdit toute utilisation à des fins lucratives ou commerciales, non directement liées à un usage sportif autorisé, contraire à la vocation désintéressée, découlant du statut d'association régie par la loi du 1er juillet 1901.

Le Comité de gestion du circuit d'Albi et la mairie d'Albi s'engagent à assurer l'entretien et la propreté des installations.

Article 2 : Conditions d'utilisation des installations sportives

1) Manifestations dites bruyantes :

Elles se répartissent sur **douze journées** pendant lesquelles l'Aéroport d'Albi est fermé, si nécessaire, à la navigation aérienne. Des créneaux horaires sont toutefois prévus.

Les journées bruyantes non utilisées une année ne seront en aucun cas, rajoutées sur la suivante.

Ces douze journées sont réparties ainsi :

En général, ce sont des manifestations de 3 jours et occasionnellement un 4ème supplémentaire pourra être accordé par le comité de surveillance en cas de besoin, pour une manifestation importante, mais toujours dans le cadre des 12 jours.

Horaires :
8h30 – Matin
1h30 d'arrêt
entre 12h et
14h
18h30 – Fin

2) Les week-ends en dehors des Grand Prix Automobiles et Motocyclistes :

Le Comité de Gestion du circuit d'Albi pourra **activer le circuit à des fins économiques, pédagogique, de loisirs, non bruyante et non polluantes**, et à l'exclusion de toute compétition et entraînement, aux heures suivantes :

Horaires :

Matin : de 9h à 12h

Arrêt total : de 12h à 14h

Après-midi : de 14h à 18h

Arrêt total : après 18h

3) Activation du circuit en semaine :

Même règlement et horaires que ci-dessous (2)

Ce type d'activation sera soumis à une demande écrite auprès du syndicat mixte de l'aérodrome autodrome et à son accord écrit après avis du directeur de l'aviation civile Sud.

Compte tenu de la contrainte qu'elles représentent, **ses ouvertures ne pourront être accordées qu'à titre exceptionnel et pour des manifestations ou animations importantes.**

Durée de la convention

La durée de la convention est conclue pour **6 années consécutives** à compter du **1er janvier 1998, soit jusqu'au 31 décembre 2003**. Elle pourra être reconduite, si les parties en sont d'accord, par avenant.

Enfin, cette Convention de Gestion d'Occupation est **signée par les 4 parties le 11 février 1998**.

Pour conclure, cette Convention de gestion d'Occupation, est la deuxième après celle de 1984, un accord écrit et signé entre les différentes parties concernées et en lien avec le circuit automobile. Donc, le Comité de gestion du circuit doit s'en tenir à **12 journées dites bruyantes** sur une année. Le circuit ne pourra **pas fonctionner en semaine** du fait des contraintes auxquelles il est soumis sauf grâce à une dérogation exceptionnel.

En ce sens, **ce circuit est actionné seulement par intermittence** et uniquement en fonction des Grands Prix.

C'est la première fois, que les nuisances sonores sont évoquées au sein d'une convention en lien avec le circuit d'Albi.

À partir des années 2000 jusqu'à 2013

Les courses continuent de se dérouler aussi bien en automobile quand motocycliste. On peut voir un accroissement des courses et/ou championnats de motos d'année en année.

En **2007**, la municipalité du Séquestre demande auprès du syndicat mixte de gestion de l'aérodrome et l'autodrome d'ALBI, d'engager une **démarche de mesure du bruit**. Une société privée "Azimut Monitoring" est mandatée pour établir des mesures du bruit à partir de sonomètres.

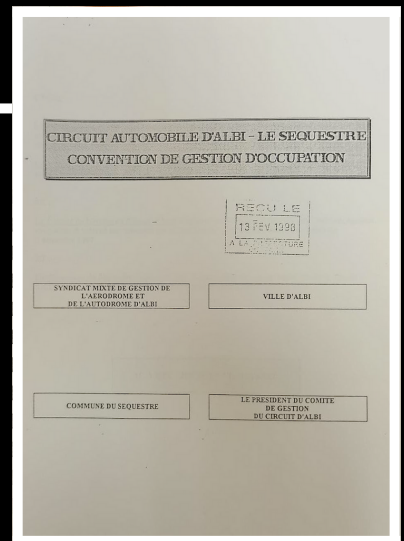


Image 12 : Convention de gestion d'occupation

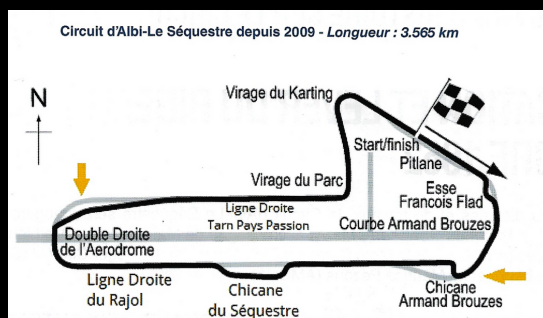
Cette partie est extraite du dossier suivant :

Circuit Automobile d'Albi - Le Séquestre "Convention de Gestion d'Occupation", 14p - 13 février 1998 - Archive municipale d'Albi.

1999	1999
57ème Grand Prix Automobile	- Course Open - Course Promosport
2000	2000
58ème Grand Prix Automobile	- Course Open
2001	2001
59ème Grand Prix Automobile	- Course Open
2002	2003
60ème Grand Prix Automobile	55ème Grand Prix Automobile
2004	2004
61ème Grand Prix Automobile	

En **2009**, le circuit s'étend sur 3,565km, plusieurs ajustements d'ordre sécuritaire ont été réalisés comme nous avons pu le voir. Voici le dernier tracé du circuit :

Image 13 : Tracé du circuit d'Albi-le Séquestre depuis 2009



C'est notamment durant cette année que les travaux de réfection de la piste se sont réalisés. C'est à la mairie d'Albi, propriétaire du circuit que revient la prise en charge de cette opération qui s'élève à environ 1,7 million d'euros. Le 9 février 2009, lors d'un conseil municipal, l'attribution du marché est confiée à l'entreprise Giuliani.

Les travaux prendront du retard au vu du montant élevé de la facture et pour cause, deux collectivités locales n'avaient toujours pas fixé leur montant de participation, ainsi que la Région qui avait revu sa subvention à la baisse.

La **troisième** Convention de gestion d'Occupation est signée le **13 avril 2010**, entre le Syndicat Mixte de l'Aérodrome Autodrome d'Albi, le Séquestre et le Comité de gestion du circuit. La Convention reprend les grandes lignes de la précédente, avec comme toujours l'engagement de la part du Comité de gestion du circuit d'Albi, à **mettre en oeuvre les mesures nécessaires, à la limite des nuisances liées à son fonctionnement, à savoir :**

- Diminution du bruit,
- Diminution des émissions de gaz à effet de serre,
- Diminution de la pollution visuelle d'entrée d'agglomération.

Cette convention de gestion d'occupation prend effet le 1er janvier 2010 et pour une durée de un an, renouvelable tacitement deux fois.

II.2 Un enthousiasme partagé qui émane à la construction d'un problème public

En **2014**, le Comité de gestion du Circuit n'est plus en capacité d'assumer une telle infrastructure, malheureusement l'association se voit obligée de déposer le bilan. Placée en liquidation judiciaire le 16 juillet, son déficit s'élève à environ 150 000€.

La ville d'Albi, propriétaire du circuit, s'est prononcée pour le maintien du circuit et le Syndicat Mixte fait le choix de ne s'occuper, que de l'aérodrome.

La formation de groupes sociaux

Cette même année, en **juillet 2014**, qu'un **collectif** au sein de la commune du Séquestre, se forme (*nommé **Collectif 44 à l'heure actuelle***). Une première médiatisation via la presse locale dans le Tarn Libre apparaît.

En **septembre**, un deuxième groupe se crée, sous le statut associatif, il s'agit de l'**Association des Riverains de l'Autodrome Albi-Le Séquestre (ARAS)**.

62ème Grand Prix Automobile	2005	2005	- Course Promosport
63ème Grand Prix Automobile	2006	2006	- Championat de France Superproduction
64ème Grand Prix Automobile	2007	2007	- Championat de France Superbike
65ème Grand Prix Automobile	2008	2008	- Championat de France Superbike
66ème Grand Prix Automobile	2009	2009	- Championat de France Superbike
67ème Grand Prix Automobile	2010	2010	- Championat de France Superbike
68ème Grand Prix Automobile	2011	2011	- Championat de France Superbike
70ème Grand Prix Automobile	2012	2012	- Championat de France Superbike
71ème Grand Prix Automobile	2013	2013	- Championat de France Superbike
72ème Grand Prix Automobile	2014	2014	
	2015	2015	- Championat de France Superbike
Nouveau Président			
	2016	2016	- Championat de France Superbike

- Le **17 novembre 2014**, par délibération du Conseil Municipal, la formulation de la « **délégation de service public** sous forme de **concession pour la gestion du circuit automobile et de ses équipements**» est confirmée. Cela marque le lancement de l'appel d'offre et d'un acquéreur privé.

Suite à cette annonce, officielle, l'ARAS rencontre différents acteurs locaux, jusqu'au mois de décembre où l'ARAS reçoit en entretien M. Sirgue, l'éventuel repreneur du circuit automobile.

En janvier 2015, l'ARAS décide d'inviter Maître Trens, chargé de l'affaire du circuit de Charade dans le 67 et défenseur des riverains, à visiter l'implantation du circuit et de la commune du Séquestre.

2015

- Durant les mêmes temps, le **6 janvier 2015**, la commission de délégation de service public s'est réunie afin d'étudier les candidatures. Une seule candidature avait été remise aux dates et heures limites fixées par l'avis d'appel à candidature. La candidature présentée par Didier SIRGUE, Jean-Philippe DAYRAUT, et leurs sociétés respectives Sas SN Diffusion, Sarl VIP Challenge a été agréée par la commission de délégation de service public et admise à présenter une offre. Un cahier des charges et une lettre de consultation ont été adressés au candidat.
- Le **19 février 2015**, la commission de délégation de service public procède à l'analyse de l'offre. Des négociations sont engagées avec le candidat « en précisant que le dossier était peu précis sur certains engagements, que les investissements étaient jugés faibles et à détailler, et surtout en indiquant que le contrat devrait éviter ou limiter toute demande de financement à la ville d'Albi ».

La délégation de Service Public (DSP)

- Le **14 avril 2015**, les négociations ont lieu. Un **contrat final est rédigé et soumis afin d'être approuvé.**

Ce qui est énoncé dans ce contrat est résumé ci-dessous :

Le délégataire est une société dont le capital sera réparti entre monsieur Didier SIRGUE (41% des parts), monsieur Jean-Philippe DAYRAUT (39% des parts), la SAS SN Diffusion (10% des parts) et la Sarl VIP Challenge (10% des parts).

Le périmètre : La piste et les aménagements nécessaires à son usage, le paddock, les stands et loges. Le bâtiment module sportif, le bâtiment administratif, le chalet, la piste de karting, la passerelle d'accès au circuit, le club-house et le garage.

La durée : La concession aura une durée initiale de 12 années à compter du 1er mai 2015, soit un terme fixé au **30 avril 2027**.

La redevance :

Le montant de la redevance annuelle qui sera versé au délégant sera de **un euro symbolique par an**. À noter que la valorisation de ces mises à disposition gratuites par le délégataire représente l'équivalent en nature d'une redevance évaluée à 40 000 € par an.

Les investissements :

Le délégataire s'engage à réaliser avant le 31 décembre 2020 et pour un montant minimum de 400 000 € HT des investissements initiaux qui seront affectés aux biens de retour nécessaire à l'exécution des missions de service public.

La liste des travaux envisagés par le délégataire figure dans le contrat et ils seront réalisés selon les priorités définies par le délégataire lui-même et notamment afin de garantir le respect des normes et règles de sécurité et d'accessibilité pour les compétitions sportives et l'accueil du public.

Il est rappelé dans le contrat que s'agissant d'un contrat de concession, **la ville d'Albi n'a pas vocation à financer ou à participer au financement des investissements nécessaires à la réalisation des missions du délégataire ou à ses obligations légales et contractuelles.**

Les missions de service public :

Au titre de ses missions de service public, le délégataire hébergera gratuitement sur le site, l'Association Sportive Automobile (ASA) d'Albi et le Moto Club du circuit d'Albi.

Il devra garantir à ces associations sportives locales la disponibilité du circuit pour l'organisation de **quatre compétitions sportives par an** (auto et moto) dont le Grand Prix de la ville d'Albi, ainsi que l'organisation de **cinq journées portes ouvertes par an** dont deux en week-end à chacune de ces associations.

Il est rappelé que pour ces journées, seuls les véhicules respectant **les seuils sonores fixés par les fédérations sportives et les dispositions de l'arrêté d'homologation seront autorisés à utiliser la piste.**

Le délégataire mettra gracieusement à disposition de la ville d'Albi, le circuit et ses installations pour des activités d'intérêt local.

Les activités complémentaires : Le délégataire **développera des activités** afin d'**assurer la viabilité économique** de l'équipement notamment dans les **domaines de la mobilité et des énergies renouvelables**. Sont ainsi envisagées des **activités orientées vers les nouvelles mobilités**, vers les **énergies renouvelables**, en lien avec les structures et équipements déjà présents sur le site.

Les enjeux environnementaux :

- En matière de nuisances sonores, le délégataire devra **respecter les règles qui sont et seront fixées par les arrêtés d'homologation.**
- Le délégataire devra **organiser l'information et les modalités de concertation** des personnes publiques et privées et notamment présenter, au moins une fois par an, **un bilan de l'impact acoustique de ses activités** aux associations de riverains, aux représentants de l'État, des communes d'Albi et du Séquestre, du gestionnaire de l'aérodrome et des associations locales, qui pourront constituer ensemble un comité de surveillance.
- Il devra **également organiser avec les associations de riverains l'information et les concertations préalables** à la tenue d'activités économiques dérogatoires. Cette concertation permettra de **déterminer les plages horaires optimales de ces activités pour la tranquillité des riverains.**
- Toutes les mesures et contrôles acoustiques, à l'exception des mesures sonométriques sur les véhicules eux-mêmes, seront effectuées par un organisme indépendant choisi par le délégataire.
- Concernant la **pollution atmosphérique**, le délégataire permettra à l'ORAMIP d'effectuer des mesures pour analyser **l'impact des activités du circuit sur la qualité de l'air.**

Enfin, le contrat est proposé à l'approbation du conseil municipal. Différents amendements au contrat sont proposés puis votés, mais refusés.

Pour conclure cette délégation de service public, *« vu que l'unique offre remise représente un intérêt pour la gestion et l'exploitation du circuit d'Albi, tant sur le volet relatif aux missions de service public, que sur le volet portant sur le développement des activités économiques notamment en lien avec la mobilité et les énergies renouvelables, et ce sans participation financière de la collectivité »*, **après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** le choix de la société constituée par messieurs Didier Sirgue et Jean-Philippe DAYRAUT et les sociétés SAS SN Diffusion et Sarl VIP Challenge, comme délégataire de la concession pour la gestion et l'exploitation du circuit d'Albi et de ses équipements,
- **APPROUVE** le projet de contrat de concession pour la gestion et l'exploitation du circuit d'Albi et de ses équipements,
- **AUTORISE** le maire à signer le contrat de délégation de service public avec la société à créer, constituée par messieurs Didier SIRGUE, Jean-Philippe DAYRAUT et les sociétés SAS SN Diffusion et Sarl VIP Challenge, ainsi que toutes les pièces afférentes à cette affaire.

CONSEIL MUNICIPAL d'ALBI

Séance publique du

27 avril 2015 (18 H)

Compte-rendu de séance

II.2.1 La médiatisation d'un problème public à un réel conflit social

En **mai 2015**, une première plainte est déposée à la gendarmerie d'Albi de la part de 15 riverains du Séquestre. Une campagne d'adhésion auprès des habitants de cette commune, ainsi que la signature d'une pétition sont établies par l'ARAS. Des réunions et des communiqués de presse s'établissent, dont la plupart sont publiés dans la presse locale.

- Le **17 septembre 2015**, le nouvel arrêté d'homologation du circuit a été adopté par arrêté ministériel. Il **permet au circuit d'être utilisé 337 jours par an** :

L'utilisation du circuit est autorisée :

Du Lundi au Vendredi de :
9h à 12h et de 14h à 18h
Samedi et Dimanche +jours
fériés de :
9h à 12h et de 14h à 17h
Dans la limite de trois dimanches
par mois et de vingt-quatre
dimanches par an.

Une limite sonore est fixée :

Le bruit doit être mesuré lors de chaque utilisation. La limite sonore est de 95 dBA, elle est mesurée au niveau du système d'échappement de chaque véhicule.

Des dérogations sont autorisées : *“dans la limite de douze jours par an et dans le cadre de manifestations dûment autorisées par le préfet.”*

Rappelons que dans la dernière Convention, on faisait mention de "12 journées bruyantes". Ici, on nous parle d'un fonctionnement de **337 jours par an** et d'**une limite sonore de 95 dBA** avec en plus et toujours, les **12 journées dites bruyantes**, où **aucune limite sonore n'est fixée pour ces jours-là**.

- L'ARAS décide de rencontrer un avocat en septembre et organise une réunion en novembre qui réunit environ 150 personnes.

2016

En **début d'année 2016**, 179 plaintes sont déposées pour « trouble du voisinage », le Procureur d'Albi réalise un avis de classement sans suite des plaintes avec pour motif « Les faits ou circonstances de vos plaintes n'ont pu être clairement établie par l'enquête ».

C'est aussi, la **reprise des courses** pour le circuit. À l'exception du Grand Prix Automobile, il y a aussi le Championnat de France Superbike qui se tient le 24 septembre. Des **relevés**, afin d'évaluer la **pollution atmosphérique**, sont établis par l'Oramip ce jour-là et ils décèlent une **dégradation de la qualité de l'air**.

Cette année-là, une nouveauté apparaît sur le circuit, l'arrivée de la première course de camions qui sera par la suite inscrite au calendrier national au vu de son succès. Soit environ 15 000 visiteurs ont été enregistré lors de ce week-end.

Le circuit en plus de ses différentes courses annuelles a mis en place de **nouvelles offres à disposition du public**. Une offre qui s'est davantage diversifiée qu'auparavant.

Les **"trackdays"** par exemple, sont des journées de roulage libre, où les particuliers peuvent venir avec leur propre véhicule de tourisme et se faire plaisir sur la piste.

Des **formules de pilotage** de monoplace sont aussi à disposition, en partenariat avec une école de pilotage "CD Sport" afin d'apprendre et de découvrir les bases et techniques de pilotage sur un circuit. La même chose existe avec des GT en partenariat avec "GT Drive et Sprint Racing".

- En **février**, la présidente du Tribunal exige une expertise acoustique auprès d'une société toulousaine, de 59 habitants d'Albi et du Séquestre. C'est Mme Singler Ferrand, experte acousticienne qui sera en charge de ces mesures, qui débiteront en septembre. Durant ce temps, l'association continue ses procédures et envoie des lettres auprès de différentes instances, telles que le Ministère de l'Intérieur, le Ministre de la Santé, le Préfet du Tarn...
- C'est au **mois d'octobre** que les relevés sonores ont lieu, réalisés par Mme Singler Ferrand, sur une période de 10 journées. 6 autres journées seront établies. 5 appareils sont installés à des points de mesures différents.

2017


L'année **2017** débute, et l'Oramip signale auprès de la Mairie et du Directeur du circuit, un indice de niveau 8 de la qualité de l'air, soit mauvais.


- En **avril**, 22 journées d'utilisations bruyantes du circuit sont relevées.
- Suite à une campagne d'affichage, sur les panneaux municipaux de la ville, la société DS Events assigne l'association ARAS en référé le **11 Août**, pour diffamation à sa société. Le rendu de justice est donné quelques jours après, "condamnons la société DS Events aux dépens de l'instance".
- En **septembre**, l'ARAS assiste à une conférence de presse portant sur le **Décret du 7 Août 2017**. Décret qui dès lors, classe les bruits de voisinage aux Code de la Santé Publique.

Qu'est-ce que le décret du 7 Août 2017 ?

Le décret du 7 Août 2017, **relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés** est une « règles visant à protéger l'audition du public exposé à des sons amplifiés à des niveaux sonores élevés dans les lieux ouverts au public ou recevant du public, clos ou ouverts, ainsi que la santé des riverains de ces lieux ».

Le décret fait appel à divers articles du Code de la Santé Publique :

 Selon l'Article R. 1336-6, « Lorsque le bruit mentionné à l'article R. 1336-5 a pour origine une activité professionnelle autre que l'une de celles mentionnées à l'article R. 1336-10 ou une activité sportive, culturelle ou de loisir, organisé de façon habituelle ou soumis à autorisation, l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme est caractérisée si l'émergence globale de ce bruit perçu par autrui, telle que définie à l'article R. 1336-7, est supérieure aux valeurs limites fixées au même article. »

 De plus, l'article **R. 1336-7** du même code : « L'émergence globale dans un lieu donné est défini par la différence entre le niveau de bruit ambiant, comportant le bruit particulier en cause, et le niveau du bruit résiduel constitué par l'ensemble des bruits habituels, extérieurs et intérieurs, correspondant à l'occupation normale des locaux et au fonctionnement habituel des équipements, en l'absence du bruit particulier en cause (...) ».

Source : Décret n° 2017-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés / NOR : SSAP1700132D

En ce sens, suite à ce décret, l'association en informe la préfecture, elle est dans l'attente du respect de ce Code de la Santé Publique par le Préfet. Le Préfet, fin septembre fait part d'une expertise de ce décret qui est en cours.

	2016	- Championat de France Superbike
/	2016	1er GP Camion
	2017	- Championat de France Superbike
73ème Grand Prix Automobile	2017	2ème GP Camion
	2018	- Championat de France Superbike
74ème Grand Prix Automobile	2018	3ème GP Camion
	2019	- Championat de France Superbike
75ème Grand Prix Automobile	2019	4ème GP Camion

- Le **10 octobre**, le Conseil National du bruit et le Chef de la mission Bruit, qui font partie du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, confirme à l'ARAS, que les circuits, sont soumis à ce décret du 7 Août 2017. Ainsi, l'association communique au Préfet cette information, en demandant l'application immédiate de celui-ci.
- Durant ce même mois, le **rapport d'expertise sur le bruit ambiant est finalisé**. Le **bruit ambiant est mesuré à 45 DbA**, les activités dépassent de 7 DbA autorisées.
- En **décembre**, l'ARAS dépose une nouvelle plainte contre les nuisances sonores qui se sont déroulées depuis le 8 août 2017.

Au total, sur les 365 jours de l'année 2017, 205 jours d'utilisations dits "bruyants" sur le circuit ont été comptabilisés.

2018

L'année 2018, commence avec le dépôt d'une plainte, pour trouble du voisinage. En **mars**, Maître Treins, avocat auprès du TGI dépose une assignation pour trouble du voisinage à l'encontre de la société DS Events. Durant le mois d'**avril**, le 16 précisément, les dépôts de plaintes de la part des riverains ne cessent de croître sur le site de la gendarmerie, elles sont liées aux nuisances vécues depuis le 1er avril. Le lendemain, le Maire du Séquestre, M. Pujade, décide de faire appliquer le décret du 7 août 2017 en prenant un arrêté municipal contre le bruit.

De plus, à cette période une **piste de kartings** a été réalisée au sein de l'enceinte du circuit. Celle-ci peut accueillir des adultes et enfants, autour d'un pilotage de karting thermiques.



Une **couverture médiatique qui s'étoffe** davantage, notamment par les premiers rassemblements qui se créent.

L'ARAS ainsi que le Collectif 44 se rendent place de la Mairie afin de **manifester** leur mécontentement, en avril. Cela fait écho dans la presse, en mai, une **équipe de tournage** de journalistes d'investigation va venir réaliser des interviews auprès de quelques riverains. Ces images et paroles sont **diffusées sur une chaîne nationale** un mois après.

D'autres manifestations s'organisent cette même année, à différents endroits et moments. Au total, d'avril à juillet, 5 manifestations ont eu lieu.



Image 14 : Manifestation septembre 2019,

Albi © DDM Emilie Cayre



En **septembre**, ce sont des équipes de tournage de la chaîne M6 qui viennent, leur but, réaliser un reportage grand format pour l'émission "66 minutes". En **décembre**, c'est FR3 Tarn qui vient réaliser un reportage qui passera au journal local de 19h.

Toujours en **décembre**, le Conseil d'État ainsi que le Directeur général de la Santé confirment l'application du décret de 2017 à tous les circuits et notamment à celui d'Albi.

2019

- En **janvier 2019**, l'ARS 81 organise une réunion afin de proposer des emplacements aux capteurs sonométriques. Durant ce même mois, l'arrêt municipal du 16 avril 2018, pris par le Maire du Séquestre est rompu par le Tribunal de Administratif de Toulouse. Par ailleurs, le Tribunal de Grand d'Instance d'Albi se déclare incompétent dans le jugement des plaintes pour trouble du voisinage. Ce sera au Tribunal Administratif de juger de ses plaintes.

- Le **11 février**, le **Préfet du Tarn** prend un **arrêté**, prenant en compte le **décret du 7 août 2017**, ainsi que la **décision du Conseil d'État n°414899 du 7 décembre 2018**, qui précise que la réglementation applicable aux bruits de voisinage s'applique aussi aux activités sportives. En ce sens, cet arrêté préfectoral va mettre en place un contrôle des niveaux sonores dans l'environnement ainsi que la poursuite des concertations avec les riverains.
- C'est en **mars**, que l'emplacement définitif des sonomètres est approuvé. L'un sera situé à la Mairie du Séquestre et l'autre rue des Marranes. Suite à la pose de ces sonomètres et aux relevés qui sont envoyés chaque mois par la société **Polyexpert**, une première plainte est déposée contre X au Procureur de la République en **mars**, avec pour motif : non-respect du Code de la Santé. La deuxième plainte sera déposée en **juin**. S'ensuit d'une **troisième** en **juin** car le rapport souligne un dépassement de 20 jours sur une durée d'un mois. Une quatrième sera déposée en **juillet**, à la suite du 3ème rapport où 19 jours en dépassement d'émergence sont notés sur 28 jours d'activité, cela représente 67,8% du temps.
- Le **vendredi 27 septembre**, le circuit reçoit un nouvel arrêté d'homologation. Celui-ci est renouvelé pour les quatre ans à venir, mais sous certaines conditions. Les principales sont les suivantes, **les travaux d'un virage** et la **construction d'un mur anti-bruit**.
- Le **12 novembre**, une audience a lieu au Tribunal de Police d'Albi, la société DS Events, représentée par M.Sirgue est incriminé pour 58 journées de dépassement d'émergence entre les mois de mars et juin.

Au total, sur 8 mois au cours de l'année 2019 (avril à novembre), 195 jours d'utilisation dits "bruyants" sur le circuit ont été comptabilisés. D'après les rapports de Polyexpert, seulement 34 journées étaient conformes au décret.

2020

En **début d'année 2020**, le circuit annonce la fin des courses de motos, l'arrêté d'homologation de septembre 2019 est formel, des travaux sont exigés au niveau d'un virage, sans quoi les motos ne pourront plus circuler sur celui-ci.

- En **juin**, le sonomètre situé au niveau de la Mairie est déplacé rue Paul Claudel par la société Polyexpert.
- Le **8 septembre**, l'avocat de la société DS Events demande le déplacement du procès afin de disposer de davantage de temps, il sera reconduit au 29 octobre. Durant ce mois-ci, le préfet publie un arrêté préfectoral allant à l'encontre du déroulement du Grand Prix de camion de cette année-là.

Le **circuit annonce l'annulation de cette course** et l'**Association de Soutien au circuit appelle à manifester** dans les rues du Séquestre. Cette manifestation prendra départ au circuit, pour traverser la commune du Séquestre et se rendre devant la Mairie pour enfin terminer vers la Préfecture.

Le mur anti-bruit n'est toujours pas construit et la Préfecture accorde en **octobre**, un délai supplémentaire à DS Events pour la construction d'un mur de 180m de long. Il a jusqu'à fin décembre pour le réaliser. Les travaux débutent en **novembre**.

2020	2020
76ème Grand Prix Automobile	Les motos ne sont plus autorisées
	2020
	GP Camion annulé
2021	
77ème Grand Prix Automobile	2021
	5ème GP Camion
2022	
78ème Grand Prix Automobile prévu en juin	2022
	6ème GP Camion prévu en octobre

Au total, 143 jours d'utilisations dits "bruyants" sur le circuit ont été comptabilisés. D'après les rapports de Polyexpert, seulement 74 journées étaient conformes au décret sur les 245 journées d'activités.

2021

Les plaintes pour dépassement des émergences autorisées continuent d'être déposées en gendarmerie, et ce, dès le **début d'année 2021**.

- En **mai**, des plaintes ont été déposées comprenant les mois de janvier, février, mars et avril de cette nouvelle année pour plusieurs journées bruyantes en infractions au Code de la santé publique.
- C'est le **13 juin**, que le procès en appel concernant les 58 infractions qui se sont produites entre les mois d'avril et juillet 2019 est reconduit au 15 novembre devant la Chambre des appels correctionnels de la Cour d'Appel de Toulouse.
- Le **30 août**, le Tribunal de Police d'Albi donnera une audience le 21 septembre afin de juger les **211 infractions commises par le circuit de juillet 2019 à janvier 2021**.
- **15 novembre**, l'audience en appel du premier jugement aux 58 infractions a lieu, le **délibéré est programmé au 16 mai 2022**.

Au total, 163 jours d'utilisations dits "bruyants" sur le circuit ont été comptabilisés sur les 192 journées d'activités.

2022

L'année 2022 débute, le circuit annonce son calendrier pour l'année. Se tiendra cette année pour la 4ème édition : "Albi Éco Race", une compétition qui est réservée seulement à un certain type de véhicules, à savoir : électriques, solaires et hydrogène. Une nouveauté cette année, avec la création des 24 heures de course pour les voitures solaires.

Le 78ème Grand Prix d'Albi avec des FFSA GT4, le 6ème Grand Prix camion puis enfin le 5ème Grand Prix historique.

- Le **15 mars**, l'audience publique au Tribunal de Police d'Albi se passe afin de juger les 211 infractions. DS Events est condamné au paiement de 350€ par infraction et les avocats souhaitent 10 000€ pour chaque partie civile. Le jugement est reconduit au **21 juin**.

Au cours de cette audience, M. Sirgue annonce à la Mairie d'Albi, qu'elle s'apprête à recevoir un écrit en date du 18 février 2022, de sa volonté de rompre la Délégation de Service Public qui lui avait été octroyé en 2015.

- Quelques jours après, le **21 mars**, le **Maire du Séquestre** prend la décision de mettre en place un **nouvel arrêté municipal**. Celui-ci autorise : **17 journées sans limitation de véhicules et 50 journées à 4 véhicules maximum**. Sans oublier que le circuit se soumet toujours au respect du Code de la Santé Publique. Cette décision est prise conjointement entre les Maires du Séquestre, d'Albi et du Préfet.
- Le **24 mai**, la Cour d'appel de Toulouse rend sa décision. Elle reconnaît le fait que le délégataire du circuit DS Events, avait enfreint le code de la santé publique pour 58 infractions durant le premier trimestre de l'année 2020. Sur les 44 personnes qui s'étaient portées parties civiles, 5 d'entre eux ont été retenus, le préjudice n'étant pas démontré pour les autres. La société DS Events se pourvoit en cassation.

Ce sera le 21 juin que le tribunal de police d'Albi rendra son jugement pour cette fois 220 infractions recensées.

Au travers de cet historique, il est important de retenir l'évolution des sports automobiles qui a débuté avec ce circuits qui s'organisait de manière annuelle dans les rues de Saint Juéry.

En 1960, le besoin étant la création d'un circuit automobile et motocycliste afin de pratiquer une activité en toute sécurité. Il a donc été décidé et approuvé par la mairie d'Albi de s'établir autour d'un aérodrome initialement implanté. Lascoumes et Le Galès en 2018, abordaient ce qu'on appelle la décision rationnelle, « *les politiques publiques sont souvent analysées en termes de choix politique ou en fonction d'une analyse de coût/efficacité* ».²⁰ Ici, nous sommes alors confrontés à cette situation où la réponse à un besoin a été, par manque de moyen financier, de réaliser un projet autour d'un déjà existant. Une décision que l'on peut également qualifier d'un volontarisme politique des acteurs. Celle-ci a été prise sous l'influence d'un groupe social puis ensuite revendiqué par les décideurs du territoire, d'utilité publique car sa gestion était uniquement associative.

Plus tard dans l'histoire, on comprend que l'association qui gérait le circuit a dû déposer le bilan. La mairie d'Albi a réagi en organisation une Délégation de Service Publique suivis d'un appel d'offre. À partir de ce moment-là, on note le début d'une « situation problématique » puisqu'on remarque la mobilisation et la création de groupes sociaux. C'est par la suite, que l'on comprend que ces rassemblements s'apparentent à une lutte contre un problème.

Enfin, nous avons abordé le Nimby, c'est-à-dire l'attitude d'une personne ou d'un groupe qui refusent un projet ou une infrastructure dans leur environnement proche. Par cette première lecture historique, on pourrait qualifier les groupes sociaux de nimbistes, or ce qualificatif fut employé de manière péjorative dans de nombreuses lectures scientifiques.

Dans les années 1980, le Nimby était présenté comme un refus systémique des locaux à des projets d'aménagements, potentiellement générateurs de nuisances. Ainsi, le terme aurait été utilisé par les promoteurs et décideurs dans le but de décrédibiliser les opposants, perçus et guidés selon Freudenberg et Pastor en 1992, par deux facteurs : « *l'ignorance (les promoteurs doivent alors éduquer les populations) et l'égoïsme (la réponse se trouve alors dans la compensation financière des dommages subis)* ».²¹

On pourrait donc penser que les populations locales se sont révoltées puis regroupées, à un moment donné, contre un projet qui avait pour vocation, à changer son mode de gestion et donc d'activité.

Une simple lecture historique n'est pas suffisante pour comprendre les mécanismes du Nimby. D'autant plus, que ce terme fait l'objet d'une controverse, qui depuis les années 2000, s'engage sur une transition davantage méliorative à savoir la résistance éclairée qui pourrait s'apparenter au cas de mon sujet.

C'est pourquoi, nous allons revenir sur ces deux concepts qui sont le Nimby et la résistance éclairée, mais aussi sur la sociologie pragmatique. Des concepts qui doivent s'étudier par les phénomènes sociaux, l'objet de la partie suivante qui s'intéresse à l'analyse de mes résultats qualitatifs.

²⁰ Lascoumes, Pierre, et Patrick Le Galès. « 1. Une sociologie politique de l'action publique » Armand Colin, 2018, pp. 9-26

²¹ Freudenberg W. et Pastor S. (1992), « NIMBYs and LULUs, Stalking the Syndromes », Journal of Social issues, 48 (4), p. 39-61.

III – Étude de terrain, le circuit d’Albi-le Séquestre, entre controverse médiatique et conflit socio-environnemental

L’analyse croisée permet de reprendre les citations des habitants et des acteurs locaux interrogés au sein de cette étude de cas. Le but étant de mettre en exergue les différents propos recueillis, que ce soient des similitudes ou bien des oppositions.

Mon plan a été dressé à partir de la réalisation de mon codage axial établi pour chaque entretien. Cela m’a permis de tirer les principales thématiques de chacun d’eux afin de les expliciter ici pour les confronter à mes hypothèses et au contexte général de mon sujet.

[Dans cette partie, par souci d’anonymat, tout ce qui est cité et formulé entre guillemets est non sourcé, car cela fait référence aux différentes paroles brutes de mes protagonistes, interrogés lors de mes entretiens.]

III.1 La préservation d’un patrimoine local, entre mobilisations et créations de groupes sociaux, un conflit socio-politique

Un vécu partagé

Cette partie traite du ressenti que chacun des riverains a au sein de leur commune. C’est lors de mes entretiens que j’ai pu recueillir des perceptions variables en fonction de leur vécu personnel. Si la majorité des résidents se sentent bien au Séquestre, j’ai pu remarquer que les propos se divisaient dès lors que nous abordons le circuit automobile dans le discours. Ainsi, voici deux visions que nous allons aborder :

- *Un vécu altéré par une vision néfaste de la gestion du circuit*

La plupart des riverains me racontent qu’ils ont toujours connu le circuit et qu’ils sont venus s’établir sur la commune du Séquestre en connaissant le circuit automobile. Une convention leur était alors soumise, stipulant que leur circuit fonctionnerait 12 jours durant l’année. Les riverains interrogés ont emménagé, il y a bien plus d’une dizaine voire une vingtaine d’années pour certains d’entre eux et le circuit ne les gênait pas. Je comprends alors que c’est lorsque le circuit a été confié à une entité privée par une délégation de service public que leur quotidien aurait basculé. Ces riverains-là, auraient donc été confrontés à une évolution de l’activité du circuit de quelques jours par an à aujourd’hui un fonctionnement quasi annuel. Une évolution mal vécue, puisque celle-ci est couplée d’une accentuation du niveau sonore et pour laquelle ils se seraient engagés dans des mouvements de lutte et procédures judiciaires.

Les mots employés pour décrire leur vie actuelle sont les suivants « perturbé », « confiné », « prisonnier ». Ils déplorent leur qualité de vie, altérée par le bruit, mais surtout par l’environnement général qui les entoure, car pour certains, ce contexte général porte atteinte à leur vie personnelle. Une atteinte d’ordre sanitaire mais également moral, par leur vécu actuel. Un riverain me fait part de son ressenti en disant « *on sent bien qu’il y a une animosité profonde* », ce sujet est un débat houleux qui suscite des injures et insultes à leurs principes,

notamment au travers des réseaux sociaux. À l'inverse, j'ai pu entendre une autre forme de discours, une perception différente de celle-ci.

- *Un vécu agréable au travers d'une vision neutre des problématiques environnantes*

Tout comme entendu précédemment, ces habitants avaient connaissance de l'implantation du circuit avant de s'installer au sein de la commune. Pourtant leur vécu est différent, ils ne se sentent pas atteints par le contexte actuel et pour cause ils me défendent une neutralité voire un désintéressement face aux différents discours qu'ils entendent. La vie au Séquestre est agréable, certains se sont formés un noyau d'amis, de voisins, c'est une commune située à proximité de toutes les commodités, à mi-chemin entre la ville et le rural grâce à ses forêts, pistes cyclables, chemins de randonnée. Un enquêté rappelle que « *c'est sorti comme l'une des meilleures commune, où l'on vit le mieux, voilà, mais il faut tout séparer, la vie est belle au Séquestre, elle est calme enfin en règle générale* ».

L'expression « en règle générale » revient fréquemment sur cette interrogation. Certains riverains développent un discours de justification de leur propre ressenti qui selon eux, n'est pas un cas unanime. Ils me font part de leur vécu personnel, mais aussi de leur sentiment par rapport aux autres discours qu'ils peuvent entendre au sein de la commune. « *Les gens parlent beaucoup du circuit, c'est un sujet qui énerve les gens* », même si eux mènent une vie agréable au Séquestre, je ressens une forme d'empathie et de compassion envers ceux qui pourraient ne pas partager le même avis.

À l'inverse, j'ai pu recueillir une forme d'insensibilité à l'égard des différentes perceptions que chacun peut avoir notamment du fait d'une divergence d'opinions que crée le circuit. Cela me permet de mieux comprendre la formation des premières tensions sociales qui peuvent mener à un conflit.

De la montée de groupes sociaux à leur médiatisation

Au cours de tous mes entretiens, j'ai entendu les expressions suivantes, qui permettent de qualifier les différentes positions des individus ou des groupes sociaux : « *pour* », « *contre* », « *anti* », « *partisan* ». Ainsi, nous allons voir ici la formation des groupes sociaux et leurs raisons qui s'avèrent ne pas être partagées de tous, menant aujourd'hui à une réelle lutte.

- *La formation de groupes sociaux*

La grande majorité des personnes interrogées me situent parfaitement l'année de la formation des groupes sociaux, à savoir entre 2014 et 2015, qu'ils assimilent tous à la reprise du circuit par la Délégation de Service Public et donc de son nouveau propriétaire privé. On distingue deux groupes, une association, l'ARAS (Association des Riverains de l'Autodrome d'Albi-le Séquestre) et d'un collectif, le Collectif 44.

La raison de la création de l'ARAS, ayant le titre d'association, s'est faite, je cite M. le Maire du Séquestre lors de notre entretien : « *par anticipation pour se prémunir des dangers qu'il y allait avoir sur une exploitation fortement commerciale* ».

Selon, l'un de ses représentants, la première année en 2014, lors de leur formation ils étaient 180 individus se situant dans le périmètre proche du circuit.

- *Une lutte de groupes*

C'est de manière progressive que s'est installée une réelle lutte qui ne se concentre plus aujourd'hui sur la pollution sonore ou la défense d'un circuit automobile historique, mais à une revendication de la voix de chacune de leurs entités.

C'est suite à la formation de groupes sociaux que les premières plaintes à l'encontre du circuit ont été déposées « *nous avons engagé une première procédure, nous avons déposé une première plainte le 9 décembre 2015* », une plainte dont l'objet était 'trouble anormal du voisinage'. À la suite à cette première plainte, plusieurs s'en sont suivis, une ascension qui s'est faite crescendo avec à l'heure actuelle, en 2022, deux affaires juridiques en cours.

Durant cette période, certains enquêtés expliquent qu'ils étaient démarchés par des « *mouvements associatifs, dans la rue, puis des tracts dans les boîtes aux lettres* », mais la plupart de ceux qui m'ont confié ça, se disent « prendre du recul » notamment pour les raisons suivantes, je cite deux riverains « *ce n'est pas possible de prendre parti de l'un des deux côtés, entre les partisans et les contres...* », « *ils étaient trop remontés* ». Une lutte que l'on peut qualifier de virulente au regard des habitants qui se revendique neutre.

On comprendra par la suite de mon analyse, pourquoi j'emploie le qualificatif « virulent » mais avant ça, nous allons discuter des différents points de vue qui forment une situation de polémique locale.

- *Des perceptions fragmentées à la création de polémiques*

Tout d'abord, je comprends dans les différents discours que le bruit n'est pas ressenti de la même façon, c'est pourquoi nous reviendrons dessus par la suite.

Ainsi, cette différence de perception est l'une des premières raisons qui va diviser les résidents. S'ajoute à ça un argument qui m'est revenu souvent lors de mes entretiens et qui vient compléter une montée des polémiques « *mais ils n'avaient pas qu'à faire construire là, je ne comprends pas* », « *ils savaient qu'il y a eu le circuit, un circuit il y a des voitures qui tournent* ». Cette forme d'argumentation vient créer un sentiment d'illégitimité au contexte et à la lutte qu'y est menée de la part des groupes sociaux, venant ainsi renforcer leur besoin de prise en compte et d'existence face à une problématique qui leur nuit.

De plus, cela entraîne une mauvaise interprétation des intentions de ces groupes, qui pour eux se perçoivent de la sorte, je cite « *nous notre position, elle est la même depuis le début, nous voulons que le bruit du circuit soit acceptable par la population et que ça reste dans les normes du décret du 7 août 2017, voilà* », « *nous, on est pour n'importe quelle activité à condition qu'elle respecte la loi et notamment le Code de la santé publique* ». Or beaucoup d'autres riverains me disent que selon eux, ils seraient « contre le circuit », je cite par exemple « *il y a toujours des riverains qui sont contre, c'est dommage, parce que le circuit, il y est depuis 1962* », « *deux associations qui se sont montées contre le circuit* ».

Enfin, cette division se renforce davantage quand on me parle de la médiatisation de toutes ses prises de parties.

- *La médiatisation, influence d'un climat sous tension*

Cela a débuté par l'organisation d'actions collectives telles que des manifestations portées sur la voie publique ayant pour objectif de rendre publiques leurs revendications. Des répercussions qui ont été plus que locales, puisque cela a suscité l'intérêt de différents journaux, radios et même chaînes nationales. Deux reportages grands formats ont été réalisés et diffusés sur les chaînes nationales, mettant en exergue la problématique principale ressentie par la population, la pollution sonore. Or, une appréciation qui n'est pas partagée par tous, comme nous avons pu le constater. C'est pourquoi, la plupart des personnes me font part d'un sentiment de division au sein de la commune du Séquestre : « *ce village est partagé en deux par le circuit, c'est 50/50, c'est mon avis* », « *il y a les 'pour' et les 'contres', on le ressent* ».

En plus de ce sentiment de division, je reviens à la nuance « virulente » que j'ai mentionnée plus tôt. Depuis le début de cette forme de controverse médiatique, les différents individus qui s'intéressent et prennent part au contexte quelles que soient leurs positions, reçoivent des atteintes morales, voici plusieurs citations extraites de mes différents entretiens, « *on m'a insulté* », « *on est tout le temps critiqué* », « *il nous menace* », « *il y en a qui se sont fait traiter de tout, il y a eu des accrochages* ».

Des conséquences à ce climat de tension qui ne se limitent plus au monde social, mais qui en viennent à poser les limites de la politique actuelle.

Un environnement politique et juridique au contour flou

J'ai pu noter que ces différentes problématiques sont liées à un sentiment que partagent tous mes interrogés, d'une politique équivoque.

- *D'une politique confuse à une perte de confiance*

On me parle souvent de l'emprise territoriale du circuit automobile qui serait un premier problème en matière de gestion politique, je cite « *le site est à la mairie d'Albi et géographiquement, il est sur la zone du Séquestre* », « *le circuit est un problème très politique, notamment du fait que les deux mairies sont issues de parti très opposés* ».

Cette zone est à la fois gérée par le Maire du Séquestre et la Maire d'Albi ainsi dans ce cas de figure, c'est le préfet du Tarn qui est compétent afin de répondre des situations où il n'y a pas d'entente.

Par conséquent, cet atypisme porte confusion au cadre politique qui donne l'impression d'une instabilité, certains riverains ont l'impression que le circuit automobile est un espace où le droit n'est pas appliqué, « *c'est une zone de non-droit, ils font tout ce qu'ils veulent chez eux, ce que vous ne pouvez pas faire vous chez vous en tant que particulier* ».

J'ai pu remarquer au fur et à mesure de mes entretiens, cette impression de non prise en compte que certains pouvaient ressentir. « *Je n'ai aucune confiance dans les politiques* », « *le circuit n'avait pas vocation à devenir permanent, mais ils vous disent blancs un jour, puis noir le jour d'après* », « *certains actes politiques sont illogiques et les lois sont mal faites* ». Voici plusieurs

expressions qui viennent appuyer l'environnement actuel dans lequel mes différents interrogés se sentent.

D'une part, certains ont l'impression que la réglementation autour de l'émission sonore des véhicules automobiles est composée de défauts. Elle serait plus stricte sur un circuit automobile que sur les routes « *il y a des voitures elles sont homologuées sur la route et ça c'est le Ministère qui le décide, pour 110 dB, ces gens-là quand ils arrivent sur un circuit, il faut qu'ils soient à 95 dB, et si on suit le décret il faut qu'ils soient à 30 dB* ».

D'autre part, certains soulignent le temps d'attente de la mise en application de la loi et plus précisément le décret du 7 Août 2017, « *ce décret a mis du temps à être accepté, parce que le procureur, le gestionnaire, disent que celui-ci ne s'appliquait pas au cas du circuit d'Albi* ». Ce manque d'implication des politiques excède les riverains et pour cause nous allons voir leurs ressentis face au bruit.

III. 2 Le bruit, un degré de gêne différencié

Durant mes entretiens, j'ai pu retenir qu'il y avait des degrés différenciés au bruit, cela va d'une indifférence à une menace pour la santé humaine.

- *Une indifférence au bruit*

Certains enquêtés ne prêtent pas attention au bruit pour plusieurs raisons, d'abord personnel, ils le qualifient de « *pas assourdissant* », qu'il n'est pas régulier, car il est réglementé par des horaires. Celui-ci est nul entre midi et 14h et il s'arrête le soir à 19h et durant la journée cela ne les perturbent pas car, soit ils travaillent en dehors de la commune, soit, ils sont occupés à d'autres choses, « *on bouge, on bricole, ça ne me gêne pas* ». Selon eux, la situation pourrait être vécue comme pire, j'ai souvent entendu des registres de comparaisons tels que : « *habiter en ville* », « *vivre à côté d'une autoroute* », ou « *près de l'aéroport de Blagnac à Toulouse* ».

- *Un inconfort stable mais une réduction des nuisances non niées*

D'autre part, le discours que j'ai le plus entendu est la présence d'une gêne sonore, qui n'affecte pas leur quotidien de manière régulière, mais qui parfois peut-être perturbante et où une réduction du niveau sonore serait appréciée.

Selon eux, le bruit peut varier en fonction des vents et il est ressenti plus fort par période telle que durant le printemps et l'été, quand les riverains souhaitent profiter de leur extérieur « *il y a des fois où ça nous a vraiment dérangés, c'est les fois où il y a eu beaucoup de vent et le bruit portait et qu'on veut manger dehors...* », « *on ne peut plus sortir dehors, on ne peut plus rien faire* ».

Il y en a un qui m'a confié que cela était dérangeant quand il travaillait « *quand ça tourne, on ne peut pas bosser, quand je fais une visioconférence, ça dérange même les gens qui sont en visio* ».

Donc, ce que j'ai pu retenir, c'est que de manière générale, certains riverains sont dérangés, mais de manière variable et avec une perception plus ou moins forte qui est liée à différents

facteurs « *moi le bruit ne me dérange pas, maintenant il y en aurait peut-être moins ce serait mieux* ».

- *Une menace au bien-être quotidien*

Enfin, pour d'autres, le bruit est plus qu'une nuisance, certains vivent avec la peur d'entendre du bruit le lendemain en raison du circuit, ils sont effrayés par le bruit. « *quand je me couche le soir, j'ai la hantise de me dire demain ça va tourner, j'ai toujours peur du lendemain* ».

Certains se disent de plus en plus sensibles au bruit, car parfois, il y a 20 jours d'activité sur un mois et ils qualifient le bruit de « *très fatigant* ». Un des résidents a utilisé le mot « *prisonnier* » pour qualifier sa situation avec le circuit, il se dit se calfeutrer du bruit.

Certains d'entre eux en viennent à modifier leurs habitudes de vie, ils ont fait isoler toute leur maison (porte phonique, double vitrage, l'isolation du toit) afin de limiter l'entrée du bruit dans la maison « *On a essayé de s'isoler le plus possible, mais ce n'est pas une vie de rester enfermé* ». D'autres ont investi dans des casques réducteurs de bruit, car le bruit est pour eux une source d'énerverment. Ces riverains ne vivent plus normalement, ils se disent dépendants du circuit « *pour moi le confinement avait commencé en 2015, si vous voulez, nous vivons fermés* ». Un riverain a utilisé l'expression du « *Guantanamo du bruit* » pour qualifier son environnement quotidien. J'ai pu constater que ces individus se sentent réellement impactés autant moralement que physiquement, ils sont également devenus des experts en matière de nuisances sonores.

III.3 Les sports automobiles vecteurs d'attractivité territoriale et de développement économique

Le circuit, un outil de développement non maîtrisé

Ici, nous allons aborder les différents débats sur la question du circuit et de son fonctionnement. J'ai pu entendre trois positions prédominantes que nous allons détailler ci-dessous.

- *Le circuit vecteur d'attractivité territoriale*

Certains pensent que les activités associatives qui se réalisent sur le circuit sont bénéfiques à la ville d'Albi qui est inscrite au patrimoine de l'Unesco. Ainsi, les amateurs de courses et de sports mécaniques participeraient à l'affluence touristique, ce qui aiderait la ville et la région d'un point de vue économique. Il en serait de même pour les week-ends de course « *vous savez à chaque fois qu'il y a des courses et tout quand même, les hôtels, les restaurants, tout est pris, ça fait travailler quoi* ».

- *Le circuit, bien public à disposition d'une minorité*

À l'inverse, certains pensent que le circuit n'a pas de réelles retombées locales directes « *au point de vue économie, restauration, chambre et hôtel, ce n'est pas vrai, les gens ils viennent à la journée mais ils ne consomment pas* ». De plus, certains riverains ont l'impression que celui-

ci n'est pas à la disposition de l'intérêt général mais qu'il profiterait davantage à une clientèle plus aisée « 250€ le tour je crois fin la journée, alors qui est-ce qui peut se payer ça ? », « seulement pour ça, il faut être assez aisé, ce n'est pas des gens comme nous et voilà », « il faut avoir les moyens de tourner, d'avoir la voiture ».

Ainsi, j'ai pu entendre ces deux formes de discours bien différents sur l'usage du circuit et de son attractivité, mais il reste un dernier débat qui est également abordé à savoir sa dimension sur l'innovation et les mobilités futures.

- *Le circuit, un laboratoire pour demain*

Le circuit automobile se perçoit comme un terrain d'exploitation pour l'avenir des mobilités « un circuit est un laboratoire », il permettrait de servir l'innovation et l'avancée technologique au profit de tous, que ce soit aux automobilistes ou aux usagers des transports en commun. Seuls les circuits sont homologués dans la réalisation des essais technologiques. Le représentant du circuit me parle par exemple des essais de bus hydrogènes qui sont réalisés sur le circuit d'Albi-le Séquestre et des différents partenariats avec les écoles, un savoir-faire local est implanté dans le Tarn.

Le circuit, selon eux n'est pas simplement une activité commerciale « un circuit c'est ça, c'est une piste d'essai permanent », « un circuit c'est un laboratoire, il ne faut pas croire que c'est faire tourner les voitures ». C'est un levier économique majeur enclin vers le futur, « en termes d'économie et d'emploi, le sport automobile c'est le 2ème sport national ».

Il en est de même pour une voiture qui fait de la compétition, pour eux, c'est une base de données exploitable par des techniciens, ingénieurs qui se servent de toutes ces données afin de développer des produits et des voitures pour demain.

Une vision également partagée par un décideur du territoire, mais qui n'est selon lui pas mis en œuvre avec seulement quelques essais, mais pas une réelle implication, je cite « il faut qu'on passe à une version 3.0 du circuit, qui consiste à dire soyons le circuit de l'électrique, de l'hydrogène, avec un circuit qui soit celui de l'emploi, de la recherche ». Il termine en disant « quitte à faire un laboratoire, autant faire un laboratoire moins polluant » ; « il faudrait l'accompagner dans sa mort afin de rebondir sur un projet novateur ».

III. 4 Synthèse : Un problème public qui politise les habitants

Dans un premier temps, nous allons revenir à nos hypothèses émises en amont de ce travail d'analyse.

La préservation d'un patrimoine local crée une divergence d'opinions, qui déboucherait sur un conflit social et politique. Une hypothèse qui s'avère être justifiée par le fait que les perceptions de chacun de mes protagonistes, partage des discours bien différents, qui ont mené à plusieurs affronts sur différentes scènes.

Le cas d'Albi-Le Séquestre n'est pas un simple conflit que l'on peut qualifier d'opposition. Ici, on peut remarquer une forte intégration des riverains à l'action administrative qui découle sur un processus de décision publique locale. Cette intégration des locaux montre une véritable volonté de socialisation politique qui s'intègre dans la reformulation d'un problème mêlant différents acteurs et enjeux. C'est ce que Léa Sébastien qualifie d'une « *lutte contestataire qui devient un mode potentiel de politisation des problèmes publics et de ces collectifs hybrides reconfigurant les qualités politiques des espaces. Les conflits d'aménagement construisent ainsi des scènes locales qui, bien que réduites et circonscrites, posent des questions politiques* »²².

Cela nous amène alors sur une deuxième hypothèse, qui qualifiait les mobilisations et la création de groupes sociaux comme des actions suffisantes dans la construction d'un problème public et d'une mise à l'agenda. Au travers de la partie II, nous avons pu constater la montée d'une situation problématique, à un « potentiel » problème public. Nous pouvons maintenant avérer le fait que le cas du circuit automobile d'Albi-le Séquestre est soumis à un problème public. Ce problème aurait débuté en amont du changement de gestion de ce site, à savoir au moment de la prise de décision d'une Délégation de Service Public. Celle-ci, s'est réalisée sans concertation préalable des différentes parties et pourtant le circuit appartenant à la Mairie d'Albi et situé sur l'emprise territoriale de la commune du Séquestre. Or, Cefaï rappelle que « *un manque d'intégration engendre des situations problématiques, que ce soit à l'échelle des milieux de vie collective ou des histoires de vie individuelle et provoque des relations de tension et de conflit qui ne se résolvent pas par simple procès d'accommodement ou d'assimilation* »²³. De plus, la constitution d'un problème public n'est pas tout dans l'agir, mais aussi dans le pâtir et le compatir (Cefaï, 2009). C'est ici le cas de certains riverains qui emploient un discours d'ordre affectif et sensible. Le problème est vécu sur ce qu'appellent deux auteurs « *le mode de l'inquiétude, de l'agitation ou de la confusion, de l'angoisse ou de la hantise* »²⁴.

Ce qu'il faut donc retenir ici c'est qu'un problème devient public, dès qu'il y a une mobilisation de la part d'acteurs sociaux. Or, cette simple mobilisation ne fait pas l'objet d'une systématique mise à l'agenda. La notion d'agenda se définit comme « *l'ensemble des problèmes faisant l'objet d'un traitement, sous quelque forme de la part des autorités et donc susceptibles de faire*

²² Sébastien, Léa. « *Le nimby est mort. Vive la résistance éclairée : le cas de l'opposition à un projet de décharge, Essonne, France* », Sociologies pratiques, vol. 27, no. 2, 2013, pp. 145-165.

²³ Cefaï, Daniel. « *Publics, problèmes publics, arènes publiques.... Que nous apprend le pragmatisme ?* », Questions de communication, vol. 30, no. 2, 2016, pp. 27

²⁴ Stavo-Debaugé J., 2012b, « *Le concept de "hantises" : de Derrida à Ricœur (et retour)* », Études Ricœuriennes/Ricœur Studies, 3-2, pp. 128-148. / Breviglieri M.Trom D., 2003, « *Troubles et tensions en milieu urbain : les épreuves citadines et habitantes de la ville* », pp. 399-416, in : Cefaï D., Pasquier D., eds, *Les Sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, Presses universitaires de France.

l'objet d'une ou plusieurs décisions » (Garraud,1990). On peut également ajouter les trois grandes catégories d'arènes publiques qui contribuent à l'émergence et la mise à l'agenda d'un problème public, il s'agit :

- Des arènes médiatiques
- Des arènes d'expressions collectives
- Des arènes institutionnelles (gouvernements, assemblées, administrations)

Dans le cas du circuit d'Albi-le Séquestre, les arènes médiatiques et d'expressions collectives sont largement mobilisées. Par contre, on peut remarquer que les arènes institutionnelles restent davantage en retrait. Cela ne permet donc pas une prise en compte suffisante dans la mise à l'agenda de ce problème public.

D'autre part, il s'agissait de vérifier si notre problème public qui est la pollution sonore, modifiait les pratiques et modes de vie des habitants. En effet, certains riverains bouleversent leurs habitudes en tant que voisins du circuit, mais j'ai pu surtout remarquer que la perception du bruit est très hétérogène. Par exemple, *« du côté du sémantique ou du culturel, on comprend immédiatement qu'un son agréable pour l'un ne l'est pas forcément pour l'autre et qu'il peut même être perçu comme une nuisance »*²⁵. En effet, tout au long de mes entretiens j'ai pu remarquer à quel point les vrombissements sont importants. Les moteurs des voitures seraient vecteurs d'excitations du public et qualifiés par les pilotes, passionnés et amateurs, de mélodieux.

Ici, la gêne ressentie face au bruit est différente car cela est dû à une modification de l'attention portée à celui-ci. Les travaux du Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (CRESSON) ont montré ce phénomène, *« le rapport à l'environnement sonore relève de règles tacites et incorporées, les sonorités susceptibles d'être considérées comme bruit viennent suspendre ce rapport d'évidence. Par quelques aspects 'intensité, rythme, forme etc.', elles possèdent une saillance perceptive qui détourne l'attention [...] »*²⁶. En ce sens, ce n'est donc pas la modification de l'attention, tout ordinaire, entraînée par la saillance d'un phénomène sonore qui provoque un sentiment désagréable, mais sa réitération sur une période plus ou moins étendue (Colon, Paul-Louis, 2012). En somme, c'est du fait de plusieurs facteurs, que nous avons divers discours sur cette hypothèse, même si de manière générale, la gêne existe mais chacun n'a pas la même sensibilité.

Enfin, une de nos hypothèses portait sur l'attractivité territoriale et le développement économique que les sports automobiles pouvaient créer au travers du circuit. Ici, nous ne pouvons ni avérer, ni démentir cette supposition. C'est par un diagnostic territorial que cela pourrait se vérifier. En l'occurrence, nous pouvons dès lors apporter différents éléments d'analyse. Nous avons pu constater une volonté politique d'ambition avec le développement d'un Centre européen des mobilités nouvelles, un projet nommé Albility. Selon moi, ce projet vanté, par les décideurs, semblerait être un dessein politique, mais d'inaction. Et pour cause, il y a une incohérence entre la gestion actuelle qui pour rappel, la mairie d'Albi a délégué la

²⁵ Amphoux, Pascal. *« Nuisances sonores. Réflexion critique et principes opérationnels »*, Revue de la BNF, vol. 55, no. 2, 2017, pp. 88-101.

²⁶ Colon, Paul-Louis. *« Écouter le bruit, faire entendre la gêne »*, Communications, vol. 90, no. 1, 2012, pp. 95-107.

gestion à un propriétaire privé, qui pour le rentabiliser, le met en location à des particuliers afin qu'ils puissent pratiquer leur sport au travers de l'utilisation de voiture à moteur thermique et ce projet qui se veut être propre et décarboné.

Dans un deuxième temps, nous allons revenir au concept de résistance éclairée et aux quatre capitaux établis par Léa Sébastien.

Cette lutte, qui est encore en cours, a fait l'objet de mobilisations importantes. Elle s'est construite autour d'un réseau associatif, collectif et local qui fait référence au capital social. Nous pouvons ajouter ici, l'apport de la sociologie pragmatique dans l'analyse des rapports sociaux, où les différents acteurs « *cherchent à mettre en évidence les modes d'équivalence, de qualification, d'ajustement et de justification par lesquelles les acteurs produisent des accords et coordonnent leurs actions, c'est-à-dire la manière dont ils créent des ordres de justice et s'y réfèrent pour dénoncer l'injustice* » (Boltanski et Thévenot, 1991).

D'autre part, ces groupes ont développé un ensemble de compétences et de savoirs que ce soit en matière procédurale, administratif, politique et même, scientifique. On a pu le voir, certains se qualifient d'experts en matière de pollution sonore et de connaissance juridique, on peut ainsi le rapprocher au capital savant.

Ensuite, on peut parler du capital patrimonial, car ici malgré le fait que le circuit cause à l'heure actuelle un préjudice moral et sanitaire, le contexte dans lequel il s'inscrit montre une forme de richesse historique. C'est un patrimoine local important qui pour beaucoup apporte une valeur ajoutée à la ville d'Albi.

Enfin, l'ensemble de ces capitaux dérive sur le capital politique où ici les opposants ne sont pas contre l'infrastructure du circuit en lui-même, mais son activité. Ils proposent donc une réduction du volume sonore et notamment le respect des textes de loi en vigueur.

C'est d'ailleurs ce qui a été reproché aux nimbistes, le manque de crédibilité de leurs oppositions qualifiées souvent d'égoïste. La résistance éclairée serait perçue de manière différente car ses contestataires s'orienteraient davantage en faveur du bien commun ; « *face aux incertitudes environnementales, les mouvements de riverains montent en généralités, ce qui donne lieu à une mise en concurrence d'intérêts généraux ou d'utilités publiques* » (Léa Sébastien, 2013). Aujourd'hui, une distinction est faite entre Nimby – Not in my back-yard, pas dans mon arrière-cour et Niaby – Not in anyone back-yard, dans aucune arrière-cour, qui relève du concept de la résistance éclairée.

IV. Conclusion

Le contexte actuel dans lequel se situe le circuit d'Albi-le Séquestre n'est pas anodin, intégrer la complexité spatiale et historique d'un site tout en appréhendant sa dimension humaine relève d'une prise en compte systémique. C'est ainsi que nous pouvons répondre à la problématique posée en début de ce mémoire, à savoir, **comment le circuit d'Albi-le Séquestre, est-il devenu le produit d'une controverse médiatique au cœur d'un conflit socio-environnemental ?**

Mon approche sociale, au sujet de la pollution sonore était essentielle, afin de souligner les mécanismes d'opposition. Un sujet qui auparavant était « *largement dominé par une expertise acoustique et psychoacoustique, que ce soit au niveau de la recherche ou de l'intervention publique, cependant, le bruit fait depuis une trentaine d'années l'objet de recherches en sciences sociales* »²⁷. Les conflits environnementaux montrent aujourd'hui le bénéfice des oppositions démocratiques face à des projets qui ne suscitent pas l'intérêt de tous. Cela permet de questionner les besoins sociétaux par une forme d'intégration et de participation à la vie publique. Comme on a pu le constater, les mobilisations permettent de créer une dynamique collective qui relève d'un engagement davantage politique, « *c'est un vecteur d'intégration du citoyen à l'action administrative et au processus de décision publique locale, et le cadre analytique de la résistance éclairée participe à rendre visible la politisation des mouvements d'opposition à des projets d'aménagement* »²⁸.

Les concepts mobilisés au sein de ce travail, tel que la résistance éclairée, ont permis de mettre en valeur la notion d'intérêt général mais aussi le « *rôle du territoire dans la politisation des collectifs. Derrière l'apparence des enjeux locaux, ces conflits d'aménagement s'articulent autour de choix de société et de conceptions divergentes, voire irréconciliables, de l'intérêt général* » (Collectif Des plumes dans le goudron, 2018)²⁹. Une approche scientifique à elle seule ne suffit pas pour comprendre et ajuster les problématiques surtout quand on note un manque de prise en compte des représentations sociales dans les débats publics. Les questionnaires et politiques ont ici un rôle important à saisir dans la manière de traiter ou négliger la dimension sonore.

Pour conclure, voici une citation du Collectif Des plumes dans le goudron, 2018, « *ces mouvements sont porteurs d'un possible combat émancipateur en luttant contre les avancées du capitalisme directement sur le territoire, leur territoire, notre territoire. En ce sens, ils offrent à la fois un « sujet politique » (les opposants ancrés dans des lieux) et un « objet spécifique » (les territoires menacés par ces projets) à partir desquels il serait possible de construire un véritable processus de (re)politisation de la question environnementale* ». Cela

²⁷ Pour une rétrospective, voir Jean-François Augoyard, « *Du bruit à l'environnement sonore urbain. Évolution de la recherche française depuis 1970* », in Denise Pumain et Marie-Flore Mattei (dir.), Données urbaines, vol. 3, Paris, Economica, 2000, p. 397-409 ; Bernard Barraqué, « *Une science écran pour une impasse politique ? Rétrospective de la recherche sur la gêne due au bruit des avions et sur ses indicateurs* », Paris, LATTES-ENPC, 2001.

²⁸ Léa Sébastien, Julien Milanesi and Jérôme Pelenc, « Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires », mars 2019.

²⁹ Collectif Des plumes dans le goudron, 2018, « *Résister aux grands projets inutiles et imposés* » – De Notre Dame des Landes à Bure, Paris, Editions textuel, Collection Petite encyclopédie critique.

accentue le fait que le bien général ne peut être à l'antagonisme des questions locales, mais qu'il permet à ses questions, de replacer le bien commun.

IV.1 Discussion

Tout d'abord, j'ai fortement apprécié de travailler sur le sujet de la pollution sonore et davantage sur mon terrain d'étude. Mon étude de cas étant actuellement au cœur des débats médiatiques et sociaux, la complexité de ce travail relevait selon moi d'une prise de recul suffisant.

Ce sujet a mobilisé une quantité bibliographique, historique et scientifique importante, afin de rendre compte au mieux de la situation actuelle. La recherche, la sélection et le traitement de mes lectures furent des choix compliqués à faire, mais très formateurs. De plus, j'ai fortement apprécié la partie observation et réalisation de mes entretiens, ayant eu de très bons contacts avec mes différents interviewés, cela a été source de motivation.

En l'occurrence, j'ai eu quelques faiblesses, d'abord un manque de temps et savoir-faire pour la réalisation de mes enquêtes narratives. Celles-ci doivent se centrer sur le vécu de la personne, ressemblant à une autobiographie mais lors de mes entretiens je n'ai pas réussi à engager cette forme de discours. D'autant plus, qu'après la réalisation d'un premier entretien, j'aurai dû analyser de façon chronologique les paroles pour ensuite proposer un second entretien avec cette même personne et me concentrer davantage sur un sujet. Ce n'était donc pas envisageable de continuer sur ça.

D'autre part, j'ai souhaité réaliser mon analyse sur la base des travaux de L.Boltanski et L.Thévenot qui identifiait six « mondes » ou « cités », qu'Amblard et al appellent en 1996 « cadre de valeurs ». Or, là aussi j'ai fait le choix d'une méthode plus simple selon moi, car je n'ai pas réussi à adapter leurs propos à mon sujet.

D'un point de vue personnel, j'ai pu mobiliser et mettre en application les enseignements vus tout au long de l'année, mais aussi beaucoup de nouveaux concepts que j'ai pu étudier et approfondir de manière autodidacte. C'est aussi, un travail qui m'a permis d'accroître mon autonomie en matière d'organisation et de gestion du temps.

Enfin, ce mémoire de recherche a conforté mon appétence pour le travail en autonomie ainsi que le plaisir que j'ai, à m'investir dans un sujet concret et actuel.

IV.2 Bibliographie

Ouvrages

Adler, P. A., & Adler, P. (1987). Membership roles in field research

Amphoux, Pascal. « Nuisances sonores. Réflexion critique et principes opérationnels », *Revue de la BNF*, vol. 55, no. 2, 2017, pp. 88-101
<https://www.cairn.info/revue-de-la-bibliotheque-nationale-de-france-2017-2-page-88.htm>

Bouchard, Julie. « La controverse médiatique sur le déclin économique de la France », *Hermès, La Revue*, vol. 44, no. 1, 2006, pp. 115-120.
<https://www.cairn.info/revue-hermes-la-revue-2006-1-page-115.htm>

Beaud Stéphane, Weber Florence, « Guide de l'enquête de terrain », et Perets Henri par Alain Quemin « Les méthodes en sociologie, l'observation », *Revue française de sociologie*, 1999, 40-2 p.430-433.
https://www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1999_num_40_2_5182

Bernard, M.-C., Breton, H. & Jouet, E. (2021). Récits de vie et savoirs : enjeux des enquêtes narratives. *Recherches qualitatives*, 40(2), 1–11. <https://doi.org/10.7202/1084064ar>

Bourdieu, Pierre. « L'objectivation participante », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 150, no. 5, 2003, pp. 43-58.
<https://www-cairn-info.gorgone.univ-toulouse.fr/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2003-5-page-43.htm?contenu=article>

Breviglieri M., Trom D., 2003, « Troubles et tensions en milieu urbain : les épreuves citadines et habitantes de la ville », pp. 399-416
https://www.researchgate.net/publication/305390228_Troubles_et_tensions_en_milieu_urbain_Les_epreuves_citadines_et_habitantes_de_la_ville

Cefaï, Daniel « Publics, problèmes publics, arènes publiques.... Que nous apprend le pragmatisme ? », *Questions de communication*, vol. 30, no. 2, 2016, pp. 27
<https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.10704>

Cefaï D, Pasquier D, « Les Sens du public. Publics politiques, publics médiatiques », Paris, Presses universitaires de France.
<https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.4524>

Collectif Des plumes dans le goudron, 2018, « Résister aux grands projets inutiles et imposés » – De Notre Dame des Landes à Bure, Paris, Éditions textuel, Collection « Petite encyclopédie critique »

Colon, Paul-Louis. « Écouter le bruit, faire entendre la gêne », *Communications*, vol. 90, no. 1, 2012, pp. 95-107
<https://www.cairn.info/revue-communications-2012-1-page-95.htm>

Daniel Bertaux, « Le récit de vie », 2016

Freudenberg W. et Pastor S. (1992), « NIMBYs and LULUs, Stalking the Syndromes », *Journal of Social issues*, 48 (4), p. 39-61.

Francis, C.D and Barber, J.R (2013). A framework for understanding noise impacts on wildlife: an urgent conservation priority. *Frontiers in Ecology and the Environment*. <https://esajournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1890/120183>

Frédéric Diaz, “L’observation participante comme outil de compréhension du champ de la sécurité”, *Champ pénal/ Penal field* [Online], Vol. II | 2005, Online since 30 January 2005, connection on 29 March 2022.

<https://journals.openedition.org/champpenal/79#citedby>

Gilbert, Claude, et Emmanuel Henry. *Comment se construisent les problèmes de santé publique*. La Découverte, 2009

<https://www-cairn-info.gorgone.univ-toulouse.fr/comment-se-contruisent-les-problemes-de-sante-publ--9782707159106.htm?contenu=presentation>

Halpern, Charlotte, Pierre Lascoumes, et Patrick Le Galès. *L’instrumentation de l’action publique. Controverses, résistance, effets*. Presses de Sciences Po, 2014

<https://www-cairn-info.gorgone.univ-toulouse.fr/l-iInstrumentation-de-l-action-publique--9782724614565.htm?contenu=presentation>

Hervé Breton « L’enquête narrative en sciences humaines et sociale », 2022

JC. Andreani et F.Conchon, « Méthodes d’analyse et d’interprétation des études qualitatives : état de l’art en marketing »

https://apprendre.auf.org/wp-content/opera/13-BF-References-et-biblio-RPT-2014/METHODES%20D%E2%80%99ANALYSE%20ET%20D%E2%80%99INTERPRETATION%20%20DES%20ETUDES%20QUALITATIVES_ANDREANI_CONCHON.pdf

Jean-François Augoyard, « Du bruit à l’environnement sonore urbain. Évolution de la recherche française depuis 1970 », Denise Pumain et Marie-Flore Mattei (dir.), *Données urbaines*, vol. 3, Paris, Economica, 2000, p. 397-409

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02104072/document>

Lapassade, Georges. « *Observation participante* », Jacqueline Barus-Michel éd., *Vocabulaire de psychosociologie*. Érès, 2002, pp. 375-390.

<https://www.cairn.info/vocabulaire-de-psychosociologie--9782749206851-page-375.htm>

Lascoumes, Pierre, et Patrick Le Galès. « *Sociologie de l’action publique* ». Armand Colin, 2018

<https://www.cairn.info/sociologie-de-l-action-publique--9782200621674.htm>

Lejeune, Christophe. *Manuel d’analyse qualitative. Analyser sans compter ni classer*. De Boeck Supérieur, 2019

Léa Sébastien, Julien Milanese and Jérôme Pelenc, « Résister aux projets d’aménagement, politiser les territoires », mars 2019

<https://doi.org/10.4000/vertigo.24269>

Léa Sébastien. « Le nimby est mort. Vive la résistance éclairée : le cas de l'opposition à un projet de décharge, Essonne, France », Sociologies pratiques, vol. 27, no. 2, 2013
<https://www.cairn.info/revue-sociologies-pratiques-2013-2-page-145.htm>

Luc Van Campenhoudt, Jacques Marquet, Raymond Quivy, « Manuel de recherche en sciences sociales », 5^{ème} édition, Dunod, 2017

Musselin, Christine. « Sociologie de l'action organisée et analyse des politiques publiques : deux approches pour un même objet ? », Revue française de science politique, vol. 55, no. 1, 2005, pp. 51-71.
<https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2005-1-page-51.htm>

P.Paillé et A. Mucchielli, « L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales », 5^{ème} édition Armand Collin, 2021 »

Stavo-Debaugé J., 2012b, « Le concept de “hantises” : de Derrida à Ricoeur (et retour) », Études Ricoeuriennes/Ricoeur Studies, 3-2, pp. 128-148.
https://www.researchgate.net/publication/287845799_Le_concept_de_hantises_de_Derrida_a_Ricoeur_et_retour

Schnapper, Dominique. « L'expérience-enquête au Conseil constitutionnel. Réflexion sur la méthode », Sociologie, vol. 2, no. 3, 2011, pp. 295-309
<https://www-cairn-info.gorgone.univ-toulouse.fr/revue-sociologie-2011-3-page-295.htm?contenu=article>

Documents institutionnels

Bruit Parif, « Bruit et biodiversité », Mars 2021
<https://www.bruitparif.fr/pages/Entete/400%20Bruitpedia/150%20Les%20impacts%20du%20bruit%20sur%20la%20biodiversit%C3%A9/2020-03-11%20-%20Rapport%20-%20Bruit%20et%20biodiversit%C3%A9.pdf>

Frontiers 2022 : Emerging Issues of Environmental Concern
<https://www.unep.org/fr/resources/frontieres-2022-bruit-flammes-et-decalages>

CREDOC – « Qualité de vie et nuisance sonores : Opinion et comportements des franciliens », Etude réalisée pour Bruitparif Patricia Croutte, Sophie Lautié
<https://www.bruitparif.fr/pages/Focus/900%20Perception%20des%20nuisances%20sonores%20par%20les%20Franciliens/2017-06-19%20-%20Qualit%C3%A9%20de%20vie%20et%20nuisances%20sonores,%20opinion%20et%20comportements%20des%20Franciliens%20-%20CREDOC%20Bruitparif.pdf>

Articles de presse

« À Albi, un circuit automobile condamné pour nuisances sonores », Libération, 20/01/21, Margaux Lacroux,

« Albi : Le circuit automobile condamné à payer plus de 75.000 euros aux riverains pour des nuisances sonores », 20minutes, 20/01/21, Béatrice Colin

« Albi : Pour limiter le bruit du circuit, seules quatre voitures thermiques pourront y rouler en même temps », 20minute, 22/11/21, Béatrice Colin

« Circuit d'Albi : un ambitieux projet pour diminuer les nuisances sonores », LaDépêche, 01/03/21

« Le circuit d'Albi condamné : 71 300 euros de « pénalités » et ce n'est pas (forcément) fini », France 3 région, 19/01/2021, Laurent Dubois

« Le Circuit d'Albi sera-t-il sacrifié ? », 06/06/21

« On ne peut plus profiter de notre jardin" : les riverains ne supportent plus le bruit du circuit d'Albi », TF1 journal, 02/03/21

« Symbole de la pollution sonore et atmosphérique" : l'écologiste Pascal Pragnère opposé au circuit d'Albi », La Dépeche, 15/01/2021

Ouvrages historiques

« Souvenir du circuit automobile des Planques », Jean-Claude Souyri, Revue du Tarn – été 2018 n°250, p.173-176

« Histoire mondiale de la course automobile, Tome 1 (1894 – 1914) », Jean-Paul Delsaux, 2013

Sitographie

Site officiel de la ville d'Albi, <https://www.mairie-albi.fr/>

« Albility – Centre européen des mobilités nouvelles »

<https://www.mairie-albi.fr/fr/albility-centre-europeen-des-mobilites-nouvelles>

« Acteur historique de la rénovation des matériels de transport de personnes, mais également des mobilités propres et durable » safra.fr

Site officiel de la commune du Séquestre, <https://www.lesequestre.fr/>

Site officiel du circuit d'Albi-le Séquestre, <https://circuit-albi.fr/>

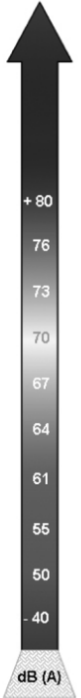
Site officiel de l'ASA, <https://www.asa-albi.com/>

Site officiel de l'ARAS, <https://aras81.e-monsite.com/>

Voici, la sitographie principales, diverses autres sources en lignes ont été monopolisées pour la réalisation de ce travail.

IV.3 Annexes

Annexe 1 : L'échelle du bruit

	140 dB - Avion au décollage	Seuil de douleur
	120 dB - Voiture de course	
	110 dB - Concert	Difficilement supportable Dangereux
	100 dB - Chaîne hi-fi, Baladeur (niveau maximum)	
	90 dB - Aboiement d'un chien, appareil de bricolage (scie circulaire)	
	85 dB - Cantine scolaire	Pénible, nocif
	75 dB - Voiture, aspirateur	
	70 dB - Téléviseur, rue à gros trafic	
	65 dB - Salle de classe	Bruyant
	60 dB - Conversation normale	Bruits courants
20 dB - Conversation à voix basse	Calme	

Source : Cité par Zittoun, Philippe, dans « *11. Entre problème, public et instrument, les enjeux d'un agencement cartographique* », Claude Gilbert éd., Comment se construisent les problèmes de santé publique. La Découverte, 2009, pp. 237-254.

