



HAL
open science

Les enjeux du développement de la criminologie environnementale

Laurent Mucchielli

► **To cite this version:**

Laurent Mucchielli. Les enjeux du développement de la criminologie environnementale. Groupe Suisse de Criminologie. Alternativen : Von der alternativen Sanktion zur alternativen Kriminologie. Alternatives : de la sanction alternative à la criminologie alternative, Helbing Lichtenhahn Verlag, pp.275-286, 2023, 978-3-7190-4741-2. halshs-04122910

HAL Id: halshs-04122910

<https://shs.hal.science/halshs-04122910>

Submitted on 9 Jun 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

Référence pour citation :

Laurent MUCCHIELLI (2023), « Les enjeux du développement de la criminologie environnementale », in AJIL Ahmed, KUHN André, SCHWARZENEGGER Christian, VUILLE Joëlle (eds.), *Alternativen : Von der alternativen Sanktion zur alternativen Kriminologie. Alternatives : de la sanction alternative à la criminologie alternative*, Basel, Helbing Lichtenhahn Verlag, 2023, pp. 275-286.



Les enjeux du développement de la criminologie environnementale

Laurent MUCCHIELLI, directeur de recherche au CNRS
MESOPOLHIS, UMR 7064 (CNRS, Aix-Marseille Université, Sciences-Po Aix)

Résumé

Ce chapitre problématise le développement de la criminologie environnementale. Après avoir retracé sa genèse et discuté son modèle théorique ou paradigmatique, on présente une étude de cas : la pollution volontaire de l'air par les constructeurs automobiles à travers le « scandale du Diesel Gate ». On termine par une discussion des ressorts profonds de la persistance de la criminalité environnementale malgré la montée en puissance des questions environnementales et de santé publique dans le débat public comme dans la production normative des Etats.

Zusammenfassung

In diesem Kapitel wird die Entwicklung der Umweltkriminalologie behandelt. Nach einer Diskussion ihrer Entstehung sowie theoretischen oder paradigmatischen Modelle wird eine Fallstudie vorgestellt: die vorsätzliche Luftverschmutzung durch die Automobilhersteller am Beispiel des « Diesel Gate Skandals ». Zum Schluss werden die tieferen Ursachen für das Fortbestehen der Umweltkriminalität trotz der zunehmenden Bedeutung von Umwelt- und Gesundheitsfragen in der öffentlichen Debatte wie auch in der normativen Produktion der Staaten erörtert.

Introduction

La « criminologie verte » a surgi progressivement dans le paysage des sciences sociales à partir des années 1970, en lien avec l'affirmation de l'écologie comme nouveau courant de la vie intellectuelle et politique et avec la prise de conscience des désastres environnementaux et sanitaires provoqués notamment par les accidents industriels et maritimes de la même époque ¹.

¹ Qu'il s'agisse de marées noires comme à Santa Barbara (USA) en 1969 ou en Bretagne (France) en 1978 suite au naufrage de l'Amoco Cadiz, de catastrophes industrielles comme à Flixborough (Angleterre) en 1974, à Seveso (Italie) en 1976 et à Bhopal (Inde) en 1984, ou encore d'accidents nucléaires comme celui de Tchernobyl (Russie) en 1986.

Directement impactées par ces évolutions, les sciences biomédicales et les sciences juridiques ont rapidement investi ces questions ². Aux États-Unis, une sociologie de l'environnement se constitue comme sous-domaine de la discipline également dès la fin des années 1970 ³. Au même moment, les *Disaster Studies* évoluent vers une critique plus radicale des « conditions sociales, économiques et politiques de production de la vulnérabilité des sociétés face aux aléas naturels » ⁴. La sociologie de la déviance et la criminologie ne sont pourtant arrivées à leur tour dans ce champ que plus tardivement, dans la tradition de recherches sur le *White Collar Crime* initiée par Edwin Sutherland ⁵ et, plus précisément, des recherches sur le *Corporate Crime* développées par la suite sur le continent nord-américain à partir des années 1980 ⁶. Dans le contexte de l'émergence de l'aspiration à une « justice environnementale » dans les sciences criminelles, l'une de ses branches n'a pas tardé à faire le lien avec les problématiques environnementales et sanitaires ⁷. En 1990, dans un article *princeps*, Michael Lynch popularise l'expression de *Green Criminology* ⁸. Quelques années plus tard, Nigel South enfonce le clou : « ce chapitre soutient que la négligence, les violations et les crimes dont les entreprises et les États sont responsables ont entraîné une forte augmentation des méfaits pour la santé liés à la pollution ainsi que des menaces pour la pérennité même de la planète, et que la criminologie devrait prendre ces questions plus au sérieux » ⁹. Ce courant de recherche va se développer alors

² Les juristes n'ont pas tardé à se saisir d'un nouvel univers de normes nationales et internationales en constante évolution. Un droit de l'environnement se constitue ainsi dès le milieu des années 1970. En France, la Société française pour le droit de l'environnement est créée en 1974, la *Revue juridique de l'environnement* deux ans plus tard.

³ F. H. Buttel, « Environmental Sociology. A new Paradigm ? », *The American Sociologist*, 1978, 13, p. 252-256 ; W. R. Catton & R. E. Dunlap, « Environmental Sociology », *Annual Review of Sociology*, 1979, 5, p. 243-273.

⁴ S. Revet, « Penser et affronter les désastres : un panorama des recherches en sciences sociales et des politiques internationales », *Critique internationale*, 2011, 52 (3), p. 171.

⁵ E. Sutherland, *Principles of Criminology*, Chicago, University of Chicago Press, 1924, puis *White Collar Crime*, New York, Holt, Rinehart & Winston, 1950.

⁶ Par exemple J. Braithwaite, *Corporate Crime in the Pharmaceutical Industry*, London, Routledge, 1984; et L. Snider, *Bad Business. Corporate Crime in Canada*, Toronto, Nelson, 1993.

⁷ Z. Lejeune, « La justice et les inégalités environnementales : concepts, méthodes et traduction politique aux États-Unis et en Europe », *Revue française des affaires sociales*, 2015, 1-2, p. 51-78.

⁸ M. Lynch, « The Greening of Criminology : A Perspective on the 1990s », *The Critical Criminologist*, 1990, 3, p. 1-12.

⁹ N. South, « Corporate and State Crimes Against the Environment. Foundations for a Green Perspective in European Criminology », in V. Ruggiero V., N. South & I. Taylor (eds.), *The New European Criminology*, London, Routledge, 1998, p. 443.

un peu partout en Occident ¹⁰. En langue française, un numéro spécial de la revue *Déviance et société* tente en 2019 de promouvoir également ces thématiques de recherche ¹¹.

Perspectives théoriques

Du point de vue théorico-paradigmatique, suivant la définition de Sutherland, il convient toujours d'étudier les trois éléments constitutifs de la délinquance : 1) l'évolution des normes, 2) l'évolution des transgressions à ces normes, 3) l'évolution de la « réaction sociale » à ces transgressions (de la reconnaissance du fait délinquant jusqu'à son éventuelle pénalisation). Il faut toutefois ajouter selon nous deux caractéristiques majeures à ce modèle, qui permettent de problématiser de façon plus large et plus opératoire la criminalité environnementale. La première est la dimension victimologique, domaine qui s'est développé aux Etats-Unis après la Seconde Guerre mondiale, à la suite notamment de l'ouvrage *princeps* de Hans Von Hentig ¹². La particularité étant ici qu'il n'y a pas de relation particulière entre auteurs et victimes dans la mesure où ces dernières sont – à des degrés divers – les populations générales, c'est-à-dire en fin de compte la totalité de l'humanité. Que l'on songe, par exemple, à la pollution de l'air qui ne cesse de croître avec le développement de l'industrie, de l'agriculture intensive et des transports routiers, et qui est devenue au niveau mondial la *première cause environnementale de mort prématurée*, devant les problèmes d'hygiène et les problèmes d'approvisionnement en eau potable ¹³. La seconde caractéristique majeure de la criminalité environnementale réside dans le fait que, tout en ne cessant d'accroître leur production normative dans ce domaine, les Etats font face à des délinquants qu'ils ne peuvent pas ériger en « ennemis publics » comme ils le font pour la petite et moyenne délinquance, ou pour le terrorisme. En effet, les délinquants sont ici des groupes industriels qui tiennent une place centrale dans les systèmes économiques, qui constituent de plus en plus des « partenaires » pour les Etats et leur haute fonction publique, avec un phénomène de circulation des élites entre ces deux mondes, source de formes

¹⁰ Voir les synthèses et bilans de N. South, A. Brisman (ed.), *The Routledge International Handbook of Green Criminology*, New York, Routledge, 2013; R. White, D. Heckenberg (ed.), *Green Criminology. An Introduction to the Study of Environmental Harm*, Londres, Routledge, 2014; M. Hall et al., *Greening Criminology in the 21st Century. Contemporary debates and future directions in the study of environmental harm*, London, Routledge, 2016; et S. Palidda (dir.), *Governance of security and ignored insecurities in contemporary Europe*, London, Routledge, 2016.

¹¹ L. Mucchielli, G. Salle (dir.), « La criminalité environnementale : état des lieux et perspectives », *Déviance et société*, 2019, n°4.

¹² H. Von Hentig, *The Criminal and His Victim*, New Haven, Yale University Press, 1948.

¹³ *Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique*. Saint-Maurice, Santé Publique France, 2016.

systemiques de corruption dans de nombreux domaines. Celui de la santé publique est au cœur des préoccupations mondiales depuis trois ans avec la « crise du Covid »¹⁴. Mais cela ne constitue qu'une illustration de phénomènes étudiés dans quasiment tous les secteurs industriels depuis plusieurs décennies. Nous allons l'exemplifier avec le cas récent du secteur de l'industrie automobile¹⁵.

Etude de cas : le « diesel gate »

Le parc automobile français compte plus de 38 millions de véhicules¹⁶. Il se compose d'une part de voitures particulières (83% de l'ensemble), d'autre part de véhicules lourds de transport de biens ou de personnes (17% de l'ensemble). Les moteurs diesel jadis très majoritaires diminuent régulièrement ces dernières années du fait de l'action des pouvoirs publics. Ils représentent un peu moins de la moitié du parc automobile global, mais restent dominants dans le transport de marchandises. Le transport terrestre de marchandises se chiffre à 373 milliards de tonnes-kilomètres en 2019¹⁷. Sa tendance à la hausse repose sur le transport routier, français et - plus encore - étranger. L'immatriculation de poids lourds est par ailleurs en forte augmentation et les parcours moyens qu'ils effectuent s'allongent. Parallèlement, le transport ferroviaire et le transport fluvial sont en baisse.

Le secteur des transports, notamment routier, est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France et des émissions de polluants et des gaz à effet de serre (GES). Il consommait 82 % des carburants pétroliers en 2016 et représentait près de 30 % des émissions de GES (contre 22 % en 1990). Ces émissions de GES augmentent dans le secteur des transports ces dernières années¹⁸. En effet, l'amélioration de la performance

¹⁴ L. Mucchielli, *La Doxa du Covid*, tome 1 : *Peur, santé, corruption et démocratie*, Bastia, Eoliennes, 2022, p. 78sq. Cette question est endémique dans les sciences médicales : S. Sismondo, « Epistemic Corruption, the Pharmaceutical Industry, and the Body of Medical Science », *Frontiers in Research Metrics and Analytics*, 2021, 6. Voir aussi un exemple récent : E. Hutchinson, D. Balabanova, M. McKee « We need to talk about corruption in health systems », *International Journal of Health Policy Management*, 2019, 4, p. 191-194.

¹⁵ Ce sous-chapitre reprend et actualise des développements précédemment publiés dans L. Mucchielli, « Environmental and Corporate Crimes : The Case of Polluting Industries in France », in A. Balloni & R. Sette (eds.), *Handbook of Research on Trends and Issues in Crime Prevention, Rehabilitation, and Victim Support*, Hershey, IGI Global, 2020, p. 283-296.

¹⁶ « Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2021 », Ministère de la transition écologique, 12 août 2021.

¹⁷ Commissariat général au développement durable, *Chiffres-clés du transport. Edition 2021*, Paris, Ministère de la transition écologique, 2021.

¹⁸ Commissariat général au développement durable, *Les comptes des transports en 2016*, Paris, Ministère de la transition écologique et solidaire, 2017, Tome 1, p. 12-13.

environnementale des véhicules (renouvellement du parc, généralisation des pots catalytiques...) ne compense pas l'accroissement du total de kilomètres parcourus sur la route. Les poids lourds sont responsables de plus du cinquième (21,3 % en 2016) des émissions de GES alors qu'ils ne représentent que le vingtième (5,2 %) de la circulation routière. Enfin, les moteurs des véhicules équipés d'un moteur diesel sont responsables de 84 % des émissions de GES du secteur transport routier, alors qu'ils ne constituent plus que la moitié environ du parc de véhicules, après en avoir longtemps constitué le cœur.

L'essence et le diesel sont deux produits de la distillation du pétrole mais dont les propriétés chimiques sont différentes. Tandis que l'essence est un mélange d'hydrocarbures légers, le diesel assemble des hydrocarbures plus lourds qui provoquent beaucoup plus de pollution aux particules fines, ces dernières étant les plus dangereuses pour les appareils respiratoires et cardiovasculaires de l'organisme humain. Mais la découverte et la conscientisation du problème de la pollution aux particules fines sont récents, on peut les dater d'un rapport de l'Agence internationale de recherche sur le cancer en 2012¹⁹. Or c'est au début des années 1980 que la France a décidé de privilégier les moteurs diesel pour les voitures particulières, en les taxant moins. Le but du gouvernement était à l'époque de privilégier une technique qui assurait un avantage aux industries automobiles françaises dans la compétition désormais mondiale, ainsi que de satisfaire aux revendications de l'industrie pétrolière inquiète de la généralisation du chauffage électrique au détriment du chauffage au fioul (ce dernier étant un produit peu distillé aux caractéristiques très proches du gazole). Les autocars et les camions fonctionnaient, quant à eux, depuis longtemps au diesel. De sorte que le diesel a représenté jusqu'à 70 % des ventes automobiles françaises au début des années 2010.

Face au constat que les innovations technologiques (comme les filtres à particules) ne peuvent réduire que de façon marginale la pollution engendrée par les moteurs diesel, les pouvoirs publics ont entrepris à des degrés divers de réduire progressivement cette proportion. Les normes limitatives et les taxes désincitatives se sont multipliées à l'échelle de l'Union européenne (normes *Euro*). D'autant que les études scientifiques s'accroissent pour accabler cette technologie. En mai 2017, des chercheurs estimaient ainsi dans la revue *Nature* que la pollution aux oxydes d'azote produits par les moteurs diesel était probablement responsable de près de 40 000 morts dans le monde en 2015²⁰. Reste un obstacle de taille : la résistance des

¹⁹ E. Pasteau, B. Perez, E. Teulière, *Le Diesel : enjeux économiques, politiques publiques, comparaison internationale*, Paris, CERES-ERTI, 2015.

²⁰ S. Anenberg *et al.*, « Impacts and Mitigation of excess diesel-related NO_x emissions in 11 major vehicle markets », *Nature*, 2017, 545, p. 467-473.

industriels européens, qui ont longtemps basé une partie de leur succès financier sur le diesel et ont recouru à des pratiques délinquantes pour le préserver.

C'est en 2015 qu'a éclaté le *Diesel Gate* lorsque, alertée par une ONG (l'International Council on Clean Transportation), l'Agence américaine de protection de l'environnement a révélé que le groupe allemand Volkswagen, premier constructeur mondial d'automobile (propriétaire également des marques Audi, Skoda, Seat et Porsche), au chiffre d'affaires de près de 240 milliards d'euros à l'époque, fraudait massivement les tests d'homologation de ses véhicules pour dissimuler les émissions polluantes. Par exemple, « les tests ont révélé que les niveaux de NO_x les émissions d'une Volkswagen Jetta étaient 15 à 35 fois supérieures à celles dictées par la norme américaine »²¹. Mais, ainsi que le déclarait justement un responsable de l'ONG Transport & Environment, l'affaire Volkswagen n'était que « la partie émergée de l'iceberg »²². En France, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), saisie du problème, a lancé une « enquête sur les pratiques relatives aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) d'une douzaine de constructeurs automobiles commercialisant des véhicules diesel en France », parmi lesquels les deux plus grands constructeurs français. En novembre 2016, elle annonçait transmettre à la justice les résultats de son enquête concernant le groupe Renault (alors 4^{ème} groupe mondial en chiffre d'affaires) soupçonné lui aussi d'avoir utilisé un logiciel *ayant pour objectif de fausser les résultats de tests antipollution* afin d'obtenir les homologations nécessaires à la commercialisation en Europe. L'agence française ajoutait que cette « stratégie frauduleuse » durait probablement depuis 1990 et qu'elle impliquait « l'ensemble de la chaîne de direction » du groupe²³. Enfin, en septembre 2017, l'agence française révélait cette fois-ci le résultat de son enquête sur le groupe PSA (Peugeot-Citroën, alors 9^{ème} groupe mondial en chiffre d'affaires) qu'elle accuse également de « stratégie frauduleuse » et de « tromperie » concernant les tests d'homologation d'au moins deux millions de véhicules vendus entre 2009 et 2015, soit le double de ceux qui avaient fait l'objet du premier scandale chez Volkswagen.

Il apparaît enfin, d'une part que certains groupes comme Volkswagen ont tenté de faire pression sur les médias en les menaçant notamment de réduire leurs investissements publicitaires s'ils donnaient trop d'échos à l'affaire²⁴, d'autre part que les principaux constructeurs automobiles européens ont déjà commencé à tenter de contourner les nouvelles normes « WLPT »

²¹ Q. Schiermeier, « The science behind the Volkswagen emissions scandal », *Nature*, 24 septembre 2015.

²² B. Lewis, « Le scandale VW ne serait que la "partie émergée de l'iceberg" », *L'Obs*, 28 septembre 2015.

²³ *Génération Nouvelles technologies*, 16 mars 2017.

²⁴ « Le chantage de Volkswagen pour faire taire la presse française », *Le Canard enchaîné*, 30 septembre 2015.

(*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) mises en place par la Commission européenne à la suite du premier scandale ²⁵. On peut donc effectivement parler ici d'une « normalisation de la déviance » au sens où, dans la culture des entreprises concernées, les normes managériales dominant clairement les normes juridiques ²⁶. L'analyse des pratiques délinquantes de Volkswagen permet également de mettre en évidence le fait que ces dernières sont d'autant plus généralisées que les autorités de régulation étatiques n'utilisaient jusqu'alors la loi que comme un outil de médiation dans « une certaine gestion des illégalismes faite de connivences et de relations d'accommodation entre le régulateur et le régulé » ²⁷.

Quelles furent les suites judiciaires de cette affaire de délinquance organisée ? Entre les amendes records prononcées par la justice américaine à son encontre, et les accords trouvés pour dédommager ses clients, le groupe Volkswagen a déboursé 25 milliards d'euros ²⁸. Des dirigeants de groupes automobiles impliqués dans cette affaire font l'objet de poursuites judiciaires aux États-Unis et en Allemagne où le PDG du groupe Audi et un haut responsable du groupe Porsche ont même été placés en détention provisoire, la justice craignant une « dissimulation de preuves » ²⁹. Tel n'est pas le cas en France où ni l'éclosion du « scandale » en 2017, ni la mise en examen de ces groupes automobiles en 2021 ³⁰, n'ont occasionné la moindre démission parmi les PDG concernés, celui du groupe Renault (Carlos Ghosn) étant pourtant clairement mis en cause dans le rapport de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ³¹. Il sera par la suite inculpé pour fraude fiscale et abus de confiance aggravé (sur plusieurs centaines de millions d'euros toutes procédures confondues) par la justice japonaise dans l'affaire Nissan, du nom du groupe automobile japonais dont il était également le PDG dans le cadre de l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. Avec l'aide de certains de ses amis tout aussi peu recommandables ³², Ghosn s'enfuit finalement au Liban le 29 décembre 2019 pour échapper à la justice, y retrouvant son épouse

²⁵ S. Mandard, « Pollution : la Commission européenne soupçonne les constructeurs automobiles de nouvelles manipulations », *Le Monde*, 25 juillet 2018.

²⁶ F. Aggeri, J.-M. Saussois, « La puissance des grandes entreprises mondialisées à l'épreuve du judiciaire. De l'affaire Volkswagen au dieselgate », *Revue française de gestion*, 2017, 269 (8), p. 93-94.

²⁷ *Ibid.*, p. 85.

²⁸ J. MacDougall, « Dieselgate : Volkswagen a plaidé formellement coupable aux Etats-Unis », *Challenges*, 10 mars 2017. Ceci ne l'empêchera pas de retrouver rapidement le niveau de ses ventes et bénéfices antérieurs, grâce en particulier à ses exportations sur le marché chinois (V. Collet, « Volkswagen a effacé l'effet Covid-19 et retrouvé sa forme de 2019 », *Le Figaro*, 6 mai 2021).

²⁹ J. Chevalier, Y. Maroselli, « Le dieselgate, un scandale industriel bien encombrant », *Le Point*, 18 juin 2018.

³⁰ V. Collet, « Dieselgate : après Renault et Volkswagen, Peugeot à son tour mis en examen », *Le Figaro*, 6 juin 2021.

³¹ « Dieselgate : Carlos Ghosn, principale cible de l'enquête de Bercy », *Le Monde*, 16 mars 2017.

³² E. Sari, « Fuite de Carlos Ghosn : la compagnie aérienne malgache TOA en question », *La Croix*, 10 janvier 2020 ; S. Piel et J. Tilouine, « Evasion de Carlos Ghosn : l'argent qui venait de Dubaï », *Le Monde*, 7 janvier 2020.

également objet d'un mandat d'arrêt lancé par le procureur de Tokyo ³³. Il fait, depuis, l'objet de poursuites et de mandats d'arrêt par la justice de plusieurs pays dont la France.

Conclusion : les beaux jours de la criminologie environnementale

Les problèmes soulevés dans cet article font écho aux débats qui occupent la sociologie du crime et la *criminology* depuis une trentaine d'années désormais dans les pays anglo-saxons. Ils commencent seulement à être investigués en France, où l'on peine à sortir d'une phase où les « scandales » politico-médiatiques tendent probablement à polariser des attitudes opposées (dramatisation ou euphémisation). Les problèmes environnementaux et sanitaires évoqués dans ce texte sont pourtant anciens et leurs origines connues. De sorte que c'est plutôt leur persistance qui étonne, ou encore leur résistance, compte tenu de l'ampleur croissante des mobilisations et des réglementations visant à les combattre ³⁴. Réglementations qui s'accumulent, constituant un droit pénal de l'environnement de plus en plus répressif, mais qui « ne constitue le plus souvent qu'une menace virtuelle tant le manque de lisibilité et les disparités posent des difficultés quasi inextricables de mise en oeuvre par les autorités chargées de la répression » ³⁵. Certes, au niveau international, on comprend comment les égoïsmes nationaux menacent à tout moment de ruiner les efforts des savants. L'histoire n'est pas nouvelle ³⁶. Il y a quelques années, l'espoir suscité par les engagements collectifs pris lors de la COP 21 en décembre 2015 à Paris a vite tourné à la désillusion après l'arrivée au pouvoir de Donald Trump aux États-Unis. Toutefois, au plan national, les thèmes de la protection de l'environnement et de la santé publique suscitant un large consensus politique, on s'attendrait à des évolutions rapides et importantes. Or tel n'est guère le cas. Dans le rapport d'une commission d'enquête du Sénat relative à la pollution de l'air, le parlementaire l'ayant animée exprimait clairement ce sentiment d'impuissance : « *Pourquoi un tel retard entre le niveau de connaissances scientifiques (physiques, biologiques, médicales, économiques) et la prise de décision politique en matière de pollution de l'air ? (...) Votre commission d'enquête ne peut que constater l'échec des mesures prises depuis vingt ans (...). Plus grave, votre commission*

³³ L. Mori, « Pourquoi Carlos et Carole Ghosn n'en ont pas fini avec le Japon », *Libération*, 7 janvier 2020.

³⁴ L. Neyret (dir.), *Des écocrimes à l'écocide. Le droit pénal au secours de l'environnement*, Bruxelles, Bruylant, 2015.

³⁵ V. Jaworski, « L'état du droit pénal de l'environnement français : entre forces et faiblesses », *Les Cahiers de droit*, 2009, 50 (3-4), p. 889.

³⁶ S. Aykut, A. Dahan, *Gouverner le climat ? 20 ans de négociations internationales*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2015 ; S. Boudia, E. Henry (dir.), *La mondialisation des risques. Une histoire politique et transnationale des risques sanitaires et environnementaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015.

d'enquête constate que ce sont les mêmes mesures qui sont incessamment proposées, étudiées, non appliquées, oubliées puis proposées à nouveau »³⁷. Ces constats sont une invitation à l'investigation pour les sciences sociales.

De fait, les recherches en science politique soulignent les contradictions et opacités qui entourent la mise en œuvre concrète des politiques publiques : « la gestion de beaucoup de dossiers (tels ceux des gaz de schistes ou des pesticides) montre le gouffre qui sépare les principes d'ouverture avec beaucoup de pratiques administratives et politiques qui demeurent discrétionnaires »³⁸. On commence à peine à étudier le rôle des agents administratifs des organes de contrôle dans la gestion des alertes sanitaires³⁹ et plus largement à clarifier les enjeux et les conflits autour de la production de l'expertise dans le domaine sanitaire et environnemental⁴⁰. La recherche est également balbutiante quant au rôle des élus locaux, qui peuvent perturber les pollueurs en s'alliant aux agents de contrôle de l'État ou bien au contraire entrer dans des « logiques de gouvernance partagée et de régulation territorialisée » avec les industriels⁴¹. Quant aux mobilisations citoyennes, sans le concours de l'État ou des élus locaux, elles sont fatalement impuissantes et demeurent globalement éparées et éphémères⁴². Pour la sociologie de la délinquance, il reste à investiguer de très nombreux terrains. Du côté des pratiques industrielles, il serait important de pouvoir analyser les stratégies de « sécurisation des pratiques délinquantes »⁴³ ainsi que les stratégies de résistance aux pressions exercées par les États, les médias et les mobilisations citoyennes. Du côté des administrations, se posent notamment les questions de la nature, de l'effectivité et de l'efficacité des contrôles et des

³⁷ Sénat, *Rapport fait au nom de la commission d'enquête (1) sur le coût économique et financier de la pollution de l'air*, Paris, Sénat, Rapport n°610, 2015, p. 13.

³⁸ P. Lascoumes, *Action publique et environnement*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012, p. 125. On pourrait ajouter le cas du nucléaire où le gouffre évoqué par Pierre Lascoumes résulte d'une politique d'État délibérée (S. Topçu, *La France nucléaire. L'art de gouverner une technologie contestée*, Paris, Seuil, 2013). De même qu'ont été longtemps niés et dissimulés les impacts sanitaires des quelques 210 essais nucléaires français réalisés en Algérie puis en Polynésie française entre 1959 et 1996, tant sur les populations civiles que sur les militaires eux-mêmes (J.-P. Desbordes, *Les cobayes de l'apocalypse nucléaire*, Paris, L'Express éditions, 2011). La reconnaissance officielle viendra avec la loi du 5 janvier 2010, dont l'application pose toutefois de nombreuses difficultés (Rapport d'information du Sénat n°856, 18 septembre 2013). Yannick Barthe a analysé par ailleurs la façon dont les vétérans des essais nucléaires se sont progressivement constitués en catégorie de victimes (Y. Barthe, *Les retombées du passé. Les paradoxes de la victime*, Paris, Seuil, 2017).

³⁹ J.-N. Jouzel, G. Prete, « La normalisation des alertes sanitaires. Le traitement administratif des données sur l'exposition des agriculteurs aux pesticides », *Droit et société*, 2017, 96 (2), p. 241-256.

⁴⁰ F. Henry et al. (dir.), *Dictionnaire critique de l'expertise. Santé, travail, environnement*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2015 ; E. Counil, H. Henry, « Produire de l'ignorance plutôt que du savoir ? L'expertise en santé au travail », *Travail et emploi*, 2016, 148 (4), p. 5-29.

⁴¹ P. Fournier, C. Mattina, « Secours ou entrave à l'action publique ? Les élus locaux face à l'État dans les territoires mono-industriels à risques », *Sciences de la société*, 2013, 90, p. 129-148.

⁴² M. Calvez, « Les risques de santé à l'épreuve des nuisances. Le cas des plaintes en santé environnementale », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 2016, 47 (1), p. 187-203.

⁴³ A. Spire, « Pour une approche sociologique de la délinquance en col blanc », *Champ pénal/ Penal field* [En ligne], Vol. X | 2013.

sanctions opérés par l'État et ses institutions répressives dans tous les domaines concernés (polices, justice, inspections du travail, agents du fisc, organes de contrôle du respect des normes sanitaires et de l'environnement, etc.⁴⁴). Mais au-delà de cette mise en évidence des faiblesses cachées de la mise en œuvre des politiques publiques comme du traitement des alertes sanitaires, deux autres phénomènes de type « macro » jouent probablement un rôle décisif pour comprendre la permanence de problèmes dont le diagnostic est pourtant établi.

Le premier est le phénomène de concentration progressive des entreprises que l'on constate depuis les années 1970 dans la plupart des secteurs économiques, en lien avec la financiarisation et la mondialisation des marchés, conduisant à la constitution de multinationales dont le chiffre d'affaires est supérieur à la plupart des États du monde⁴⁵. Face à des géants économiques qui pèsent de plus en plus lourds à tous points de vue (et peuvent exercer plus que jamais sur les États diverses formes de chantage à l'emploi et à l'investissement), on comprend que les pouvoirs publics éprouvent d'importantes difficultés dans les négociations que suppose l'adoption de nouvelles normes de production plus contraignantes. Or l'essentiel de la gestion des risques majeurs se joue encore et toujours dans ce rapport de force entre les services de l'État et les industriels⁴⁶. On comprend également qu'il est en retour beaucoup plus facile de culpabiliser et de taxer les particuliers⁴⁷.

De cette concentration découle également pour ces groupes économiques - c'est le deuxième phénomène - une puissance décuplée en matière de lobbying, de corruption et de délinquance. Nous l'avons vu dans l'exemple de pollution de l'air par les moteurs des véhicules, ces pratiques n'ont jamais disparu. Et elles se rencontrent de façon quasi systématique dans l'analyse des désastres sanitaires et environnementaux, qu'il s'agisse par exemple de l'industrie pharmaceutique ou encore de l'industrie agro-alimentaire⁴⁸. En France, on peut même se demander si elles ne sont pas particulièrement fortes du fait du niveau élevé de collusion existant entre le monde des dirigeants politiques issus des grandes écoles (en particulier l'ENA

⁴⁴ Un exemple récent avec une étude de la réponse judiciaire aux atteintes environnementales concernant l'eau et les milieux aquatiques (S. Barone, « L'environnement en correctionnelle. Une sociologie du travail judiciaire », *Déviance et société*, 2019, 4, p. 481-516).

⁴⁵ P. Baucher, *Concentration des multinationales et mutation des pouvoirs de l'État*, Paris, CNRS éditions, 2007 ; C. Chavagneux, M. Louis, *Le pouvoir des multinationales*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018.

⁴⁶ L. Bonnaud, E. Martinais, *Les leçons d'AZF. Chronique d'une loi sur les risques industriels*, Paris, La Documentation française, 2008.

⁴⁷ F. Boutaric, *Pollution atmosphérique et action publique*, Paris, Éditions rue d'Ulm, 2014 ; M. Correia, *Criminels climatiques. Enquête sur les multinationales qui brûlent notre planète*, Paris, La Découverte, 2022.

⁴⁸ L. Mucchielli, *Sociologie de la délinquance*, Paris, Armand Colin, 2^{ème} éd., 2018. Voir aussi P. Bonfils, L. Mucchielli, A. Roux (dir.), *Comprendre et lutter contre la corruption*, Aix-en-Provence, Presses de l'Université d'Aix-Marseille, 2015.

et les écoles d'ingénieurs, ce que Pierre Bourdieu appelait la « noblesse d'État »⁴⁹) et celui des dirigeants économiques, collusion qui se traduit notamment dans des pratiques courantes de pantouflage⁵⁰, ainsi que des problèmes récurrents de conflits d'intérêts et de corruption. Le cas du ministère de la santé et de l'industrie pharmaceutique est désormais bien connu, mais il est loin d'être le seul⁵¹. Loin de se réduire, le « brouillage » est en réalité croissant entre la défense de l'intérêt général et celle des intérêts privés⁵². Il y a donc fort à parier que, au-delà des « scandales » qui surgissent régulièrement dans le débat public, cela ne fasse qu'entretenir l'impunité relative dont bénéficient de fait les entreprises qui dégradent quotidiennement l'environnement et l'état de santé des populations. A l'heure où l'écologie et le changement climatique sont sur toutes les bouches et accaparent la communication politique, ces contradictions entre les discours et les pratiques seront probablement de plus en plus fortes et de plus en plus dissimulées. La criminologie environnementale a ainsi de beaux jours devant elle.

⁴⁹ P. Bourdieu, *La noblesse d'État. Grandes écoles et esprit de corps*, Paris, Minit, 1989. L'École Nationale d'Administration (ENA) a été dissoute en 2021 et est désormais remplacée par l'Institut National du Service Public (INSP).

⁵⁰ B. Bouzidi et al., « Le pantouflage des énarques : une première analyse statistique », *Revue française d'économie*, 2010, 25 (3), p. 115-146 ; L. Rouban, « L'inspection générale des Finances, 1958-2008 : pantouflage et renouveau des stratégies élitaires », *Sociologies pratiques*, 2010, 21 (2), p. 19-34.

⁵¹ A. Thébaud-Mony, *La science asservie. Santé publique : les collusions mortifères entre industriels et chercheurs*, Paris, La Découverte, 2014 ; R. Lenglet, J.-L. Touly, *Les recasés de la République*, Paris, éditions First, 2015.

⁵² P. France, A. Vauchez, *Sphère publique, intérêts privés. Enquête sur un grand brouillage*, Paris, Presses de Sciences Po, 2017 ; P. Cassia, « La perméabilisation en marche des activités publiques et privées », *Mediapart* [en ligne], 30 mars 2018. Voir aussi quelques rares enquêtes de journalistes : L. Mauduit, *La caste. Enquête sur cette haute fonction publique qui a pris le pouvoir*, Paris, La Découverte, 2018 ; V. Jauvert, *Les voraces. Les élites et l'argent sous Macron*, Paris, Robert Laffont, 2020, puis *La mafia d'Etat*, Paris, Seuil, 2021.