HAL
open science

Sortir de sa “réserve”. Construction d’un conflit environnemental dans l’estuaire de la Seine

Isabelle Chesneau

To cite this version:

Isabelle Chesneau. Sortir de sa “réserve”. Construction d’un conflit environnemental dans l’estuaire de la Seine. Nassima Dris. Patrimoines et développement durable : ressources, enjeux, lien social, Presses universitaires de Rennes, pp.291-307, 2012, 978-2-7535-1985-5. hal-02947006

HAL Id: hal-02947006

https://hal.science/hal-02947006

Submitted on 2 Sep 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.

21

Sortir de sa « réserve » Construction d'un conflit environnemental dans l'estuaire de la Seine

Isabelle CHESNEAU

Introduction

Depuis les années 1970, dans l'estuaire de la Seine, la recherche de conciliation entre développement économique et protection de l'environnement est source de tensions et de conflits, sans cesse renouvelée. En 1997, l'État français a créé sur incitation de l'Europe, une réserve naturelle de quelques dizaines de kilomètres carrés, entre le pont de Tancarville et celui de Normandie. Cette décision visait à améliorer la protection d'un écosystème estuarien en partie artificialisé et dégradé par deux siècles d'aménagements industrialo-portuaires. Destinée à constituer la base d'une entente, cette zone de protection de la nature, située sur le domaine public maritime des ports du Havre et de Rouen n'a permis, en réalité, qu'imparfaitement à harmoniser les intérêts divergents de ceux qui ont pour fonction d'aménager l'estuaire et d'y travailler (élus, chambre de commerce et d'industrie, ports du Havre et de Rouen, agriculteurs, pêcheurs, coupeurs de roseaux, etc.), ceux qui le fréquentent (ornithologues, chasseurs, touristes), ceux qui l'étudient et le protègent (gestionnaires de la réserve, écologues institutionnels, scientifiques, etc.) ou bien encore, ceux qui le prennent comme objet de débat politique (écologistes, associations, etc.). Cette réserve constitue toujours à ce jour l'objet d'un antagonisme. Les dissensions identifiables dans l'estuaire de la Seine, bien qu'exemplaires, ne sont nullement exceptionnelles. Elles témoignent au contraire d'un état de conflictualité assez caractéristique des estuaires – et même plus largement des littoraux. Ces territoires ont en commun d'être le lieu d'enjeux multiples, où se mêlent tout à la fois rapports de concurrence pour l'allocation des ressources et affrontements à propos de valeurs présidant à l'usage de la biodiversité : ce sont des territoires où la logique du compromis est engagée à plein et à chaque initiative, qu'il s'agisse de projets d'infrastructure, de pratiques agricoles, de pêche, de chasse ou bien encore de protection de la nature. La longévité du climat de tension observé dans l'estuaire de la Seine montre, en particulier, la difficulté de composer avec la multiplicité des intérêts

des acteurs en présence et de mettre en place des formes de transaction sociale, gage d'une coexistence possible entre individus et/ou institutions. Comme nous le verrons, beaucoup de figures du compromis ont été convoquées en quarante ans (diffusion de la connaissance, concertation, débat public, gestion intégrée, procédures, etc.), sans pour autant parvenir à un accord satisfaisant et définitif. Comment comprendre cette difficulté ?

La figure du compromis dans le développement durable

Yves Grafmeyer, dans un article sur les formes de coexistence en milieu urbain[1], revient sur la pensée de Max Weber pour s'interroger sur la figure du compromis. Son analyse s'attache à dévoiler une sorte d'anomalie dans le modèle dressé par le sociologue allemand : Weber considère qu'un compromis peut s'établir lorsque les individus sont animés par un but analogue, quand bien même leurs intérêts diffèrent (c'est le cas par exemple de l'échange marchand) ; en revanche, Weber n'envisage pas, dans son raisonnement, d'arrangement possible lorsque les valeurs des acteurs sont antagoniques (l'intérêt des chasseurs et des ornithologues pour les oiseaux, par exemple, sont peu conciliables). Dit autrement, un compromis présuppose une communauté de valeurs et obéit à un principe de compatibilité, assurant le dépassement des différences et la formation d'un bien commun.

Dès lors, comprendre une situation de conflit conduit à s'attacher à l'analyse des valeurs et non aux fins. C'est dans ce sens, notamment, que Claudette Lafaye et Laurent Thévenot ont travaillé et analysé[2] la manière dont les défenseurs de l'environnement justifiaient de leur conduite. À travers l'examen de leur argumentaire, les deux auteurs ont cherché à comprendre comment les acteurs de l'environnement concevaient la coexistence de leur système de valeurs avec celui d'autrui. Deux modes de compromis semblent possibles : soit la « justification écologique » est conciliable avec d'autres plus classiques (cité marchande, cité industrielle, cité civique, etc.[3]) parce qu'elle parvient à s'y intégrer (n'est-ce pas l'ambition même du développement durable ?), soit la nouveauté de l'ordre qu'elle introduit ne fait que reproduire d'autres plus anciens et rend possible leur compatibilité. Un troisième cas est envisagé, celui de la critique cette fois, où la justification écologique se présente comme une remise en cause profonde de la communauté de valeurs établie, impliquant de devoir réécrire la grammaire du bien commun, associant désormais droit au développement (économique, social et culturel) et droit à l'environnement.

Cet article permet de comprendre qu'en dehors d'un modèle souverainiste, imposant une définition univoque du bien commun (le progrès économique et

1. Grafmeyer Y., « La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transactions », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, vol. XXX, n° 1, 1999, p. 157-176.
2. Lafayé C., Thevenot L., « Une justification écologique. Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, XXXIV, 1993, p. 495-524.
3. Boltanski L., Thévenot L., *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, coll. « NRF essais », 1991.

social, par exemple) et une hiérarchie de valeurs, la reconnaissance de valeurs plurielles ne s'impose pas avec évidence. Depuis que la politique de développement durable relie les questions de développement et d'environnement (déclaration de Rio, 1992), on pourrait penser que le modèle souverainiste de la politique industrielle dominant l'aménagement de l'estuaire jusqu'aux années 1970 – garant d'une certaine paix sociale – perd peu à peu de sa légitimité. Mais, comme le montre la juriste Mireille Delmas Marty, même la proclamation des droits fondamentaux opposables à la loi et à l'État (dont fait partie le droit de l'environnement) ne suffit pas pour fonder, dans les faits, une véritable communauté de valeurs[4]. Cette difficulté à organiser politiquement, socialement et économiquement la coexistence d'humain et de non-humain sur un même territoire, exprime sans doute les limites d'une analyse se bornant à l'éthique, en oubliant l'histoire.

Dans ce débat, il faut aussi considérer que, depuis le XIXe siècle, l'estuaire est marqué par l'action de l'État qui y impulse un intense développement du commerce et de l'industrie. Loin de se présenter comme un haut lieu de nature, vierge de toute activité humaine, le nom du Havre est associé à la création et au développement de la pratique du plan d'urbanisme (Bellarmato en 1541, Lamandé en 1787, Perret 1945), au rayonnement de l'activité commerciale (Jules Siegfried) et à la puissance de l'industrie de la vallée de la Seine et de la zone portuaire, etc. En bref, l'imaginaire du Havre, c'est le négoce et l'industrie. Contrairement à un territoire comme le delta camarguais, tout autant transformé par la main de l'homme depuis le Moyen Âge (industrie salinière, gestion hydraulique du delta, viticulture, etc.) et construit socialement comme l'a montré Bernard Picon[5], l'estuaire de la Seine n'est pas devenu un symbole national et international de « nature sauvage ». Comme on le voit, confronté au même défi environnemental, l'histoire de chaque territoire aboutit à la construction d'un arrangement local qui lui est propre. Faudrait-il alors suivre Pierre Lascoume et Jean-Pierre Le Bourhis[6] sur la voie du relativisme et considérer le bien commun comme un construit régional, communautaire et contingent, en renonçant par là même à toute forme d'intérêt général ?

Se distanciant d'une telle interprétation, la notion de « développement durable », telle qu'elle est définie dans la Charte constitutionnelle française de 2005, se veut être au contraire l'expression d'une écologie « humaniste ». Sa visée universaliste se présente comme une alternative au relativisme, au fondamentalisme (qu'il soit naturaliste, économique, sociologique, etc.) et même au souverainisme national. Mais, comme le souligne Mireille Delmas-Marty : « La Charte pose le problème, sans dire comment réussir cette conciliation[7]. » Si l'ambition est bien de rapprocher, dans cette Charte, valeur de l'environnement,

4. Delmas-Marty M., *Vers une communauté de valeurs ?*, titre d'ensemble : *Les forces imaginantes du droit*; t.. 4. Paris, Éd. du Seuil, 2011, La Couleur des idées, p. 194.
5. Picon B., *L'espace et le temps en Camargue*, (1e éd. 1978) 3e éd. revue et augmentée, Arles, Actes sud, 2008.
6. Lascoumes P., Le Bourhis J.-P., « Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures », *Politix*, vol. 11, n° 42, 2e trim. 1998, p. 37-66.
7. Delmas-Marty M., *op. cit.*, p. 273.

développement économique et progrès social, le cas de l'estuaire de la Seine – où la protection des qualités biologiques des milieux rares n'est plus ignorée, mais n'est pas encore pleinement intégrée dans les projets d'aménagement – montre que les principes de coexistence sont sans cesse soumis à tractations, négociations et débats. Comment comprendre cette difficulté, après tant d'années d'essais renouvelés, à concevoir « un monde pluriel mais commun[8] » ?

Notre propos sera ici d'envisager le rôle positif du conflit dans la recherche de conciliation d'objectifs opposés. Nous repartirons pour cela de la définition qu'en donnait Simmel (1992), à savoir que le conflit correspond à une forme à part entière de socialisation, complémentaire à d'autres formes d'actions plus volontaires et valorisées que sont la concertation, la participation ou la coopération entre acteurs : « Le conflit a une signification sociologique, puisqu'il suscite ou modifie des communautés d'intérêt, des regroupements en unités, des organisations : voilà un principe qui n'a jamais été contesté. » Il ne s'agit pas de considérer que les relations conflictuelles constituent une fin en soi, elles « ne produisent pas une forme sociale à elles seules, mais [elles sont] toujours en corrélation avec des énergies créatrices d'unité ». Ainsi considéré, le conflit se présente comme un processus social modifiant un ordre établi, interrogeant non seulement la fabrication d'un système de valeurs, mais sans doute plus fondamentalement la notion de valeur elle-même. Pour saisir cette dynamique à l'œuvre, nous analyserons la situation de l'estuaire de la Seine selon une approche génétique, mettant l'accent sur l'action en train de se faire – et moins sur l'acte en tant que tel –, c'est-à-dire en posant l'hypothèse qu'un accord, un compromis reste non seulement le fruit de son histoire, mais que sa destinée s'inscrit, elle aussi, dans une dynamique temporelle (*vs* état finalisé).

Mise en tension : de l'indifférence aux relations mitigées

Un conflit ne naît pas facilement, certaines conditions – et événements – sont nécessaires pour réussir à briser un consensus, à faire émerger une critique du sens commun et une opposition. Dans l'estuaire de la Seine, de la révolution industrielle jusqu'aux années 1970, le consensus s'établissant autour des projets d'aménagement se fonde sur les valeurs du progrès et une idée de la nature perçue autant comme une « idée-force » qu'une « idée frein[9] ». Ainsi, dragage, endiguement, poldérisation, chenalisation, construction de quais et de terminaux, destinés à fixer le cours supérieur du fleuve, à l'empêcher de bouger dans son lit et à le rendre plus navigable, ne sont pas considérés comme des « atteintes » portées à l'environnement, mais comme des « améliorations[10] », venant corriger

8. Latour B., Ewald F., *Un monde pluriel mais commun : entretiens avec François Ewald/Bruno Latour*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube ; Paris : Radio France, 2003.

9. Ehrard J., *L'idée de nature en France dans la première moitié du XVIIIe siècle*, 1e éd. 1963, Paris, A. Michel, 1994, bibliothèque de l'évolution de l'humanité, p. 786.

10. Terme utilisé notamment par l'ingénieur civil Jules de Coene. *Mémoire sur les améliorations à apporter au port du Havre et dans l'estuaire de la Seine*, Paris, impr. de Chaix, 1886 et par Louis-Léger Vauthier,

les défauts d'une des plus importantes voies fluviales de France. Ces ouvrages modifient profondément le paysage de la Seine et son fonctionnement naturel, mais ces « progrès » font l'unanimité : ils sont au service de la Capitale et de l'essor commercial et industriel des ports de Rouen et du Havre. Cette conception des choses se prolonge jusqu'aux années 1950-1970 au cours desquelles les pouvoirs publics appliquent, dans la vallée de la Seine, une politique du tout industriel : le Schéma d'Aménagement de la Basse Seine de 1969 classe toute la plaine alluviale de l'estuaire en zone de développement industrialo-portuaire et prévoit même l'assèchement de l'estuaire. S'implante ainsi du Havre à Rouen un chapelet d'industries et, comme le mot d'ordre est de « mettre l'usine dans le port et le navire dans l'usine », d'importants travaux d'aménagement sont à nouveau entrepris : écluse François Ier, Grand Canal, pénétrante routière nord-sud, reconfigurant l'espace estuarien de façon irréversible.

Avec le premier choc pétrolier, l'orientation économique majeure du Havre autour de l'activité pétrolière change de cap (Fos). Les incertitudes de la conjoncture économique laissent alors localement place au doute, autorise l'expression d'inquiétudes et de questionnements à propos de l'évolution et de l'avenir de l'estuaire : l'intense activité industrielle et portuaire des décennies passées, l'évolution des pratiques agraires (engrais), etc. sont-elles sans impact sur les milieux naturels, s'interroge-t-on ?

La progressive prise de conscience des dégradations des milieux naturels est d'abord le fait des scientifiques et de l'État[11], conscients à des titres divers que les directions des ports et les industries doivent mieux mesurer les conséquences de leurs activités sur l'environnement. Il s'agit principalement pour l'heure de trouver un compromis.

Du côté des experts, la connaissance est considérée comme le meilleur moyen d'y parvenir. L'ignorance du fonctionnement estuarien (mer, embouchure, estuaire, vallée) et l'absence de mesure de l'impact des activités sur ce milieu sont tenues pour les principales causes de l'aveuglement. Les travaux scientifiques vont alors se multiplier et montrer que le comblement naturel de l'estuaire s'est accentué sous l'effet de l'action de l'homme[12]. Du côté de l'État, le compromis s'entrevoit par la reconnaissance d'un droit nouveau, celui de l'environnement. Il s'agit de mettre en place un système de régulation des intérêts que suscitent ces espaces fragiles et riches à tous points de vue. S'inspirant du modèle américain de la protection de la nature, l'État met en place le modèle du « Parc naturel

Rapport sur les améliorations dont sont encore susceptibles la Seine maritime et son estuaire, Rouen, impr. de J. Lecerf, 1881.

11. Dont il convient de rappeler la création du ministère de l'environnement en 1971.

12. La concentration du débit du fleuve sur un seul chenal, navigable de façon permanente, modifie le système des échanges naturels, les courants ne parviennent plus à charrier les alluvions et le rôle géologique de l'estuaire se détériore : l'estuaire se comble, se déplace vers son embouchure et ne joue plus son rôle d'échangeur. Progressivement, les vasières (zones de reproduction, de migration, de nourricerie privilégiées pour les poissons et les oiseaux migrateurs, etc.) sont remplacées par des roselières, le nombre des espèces en présence diminue, appauvrit la chaîne alimentaire du lieu, affecte le peuplement des eaux marines (pêches estuarienne et côtière) et perturbe la migration des oiseaux (l'estuaire de la Seine est une étape migratoire de nombreuses espèces européennes).

régional », destiné à être un lieu d'harmonisation entre développement économique et préservation de l'environnement. La création du PNR de Brotonne en 1974 – imposé par la Datar contre l'avis de la Région – peut, à ce titre, être considérée comme la première pierre d'une politique de protection de la nature en Haute-Normandie. Bien que le SDAU soit toujours le document de référence en matière d'aménagement, il est officiellement reconnu que cet espace est le fruit d'une co-évolution, tant naturelle qu'humaine. Sans doute peu de parcs naturels régionaux en France ont pour contexte une telle coexistence entre activités portuaires et industrielles et patrimoine naturel. Vont s'ajouter à ces mesures toute une série d'actions de veille : agence de bassin, cellules antipollution, inspection des installations classées, secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, schéma d'aptitude et utilisation de la mer (SAUM), délimitation de périmètres d'inventaire débouchant, finalement en 1979, sur la création d'une zone importante pour la conservation des oiseaux (Zico).

Cependant, comme ces périmètres d'inventaires n'ont pas de caractère obligatoire, ils sont peu pris en compte par les directions de ports et les élus locaux. Choisissant « la voie stoïque de l'indifférence[13] » caractéristique de l'époque mitterrandienne, l'inertie des décideurs (ports, élus, etc.) perdure. La crise économique des années 1980 (1980-1986), la décentralisation (1982-1983) et la préparation de la loi sur le Littoral (1986) vont cependant modifier le contexte institutionnel et le système d'acteurs en profondeur. Le différend se cristallise dès lors autour de la question de la concertation, notamment à propos de la gestion de l'eau : comment mettre en place un dialogue entre aménageurs et experts du milieu vivant, entre régions concernées (amont et aval du fleuve), entre usagers, dont les pratiques (agricoles, de pêche, de chasse, de tourisme, etc.) devraient être mieux prises en compte dans la gestion de cet espace estuarien ? La gestion administrative de la nature laisse trop peu de place à la participation et aux revendications de tous ceux qui, peu ou prou, sont usagers de ce territoire. Une cellule de suivi scientifique « global » de l'estuaire semble nécessaire pour mieux définir les périodes de pêche, minimiser le recours à l'engrais (nitrates), gérer des niveaux d'eau dans l'estuaire, surveiller l'équilibre des vasières, etc. Ainsi, après l'ignorance, c'est au manque d'échange que l'on attribue les difficultés de coexistence sur ce territoire.

Le comité interministériel pour la qualité de la vie va tenter de s'interposer comme arbitre et demander que l'on engage, comme dans chaque région littorale, une rencontre avec les élus, les administrations, les professionnels, les scientifiques, les associations, etc. à propos de la gestion et du devenir de cet espace rare. Le débat est organisé à Rouen en 1984, par la délégation régionale à l'architecture et à l'environnement à propos de l'estuaire de la Seine et de sa gestion[14]. Dans son

13. Bernard Kalaora rappelle ces propos de François Mitterrand pour souligner combien cette période se distingue par une culture de la distanciation envers les questions environnementales. Kalaora B., Au-delà de la nature l'environnement, Paris-Montréal, L'Harmattan, coll. « Environnement », 1998, p. 103-109.

14. Comité interministériel pour la qualité de la vie ; délégation régionale à l'architecture et à l'environnement, *L'estuaire de la Seine : enjeux écologiques et économiques*, actes du colloque du 28 février

discours d'ouverture, Jean-Claude ROURE, délégué à la qualité de la vie, n'évoque plus, comme à la période précédente, la possibilité d'un possible compromis entre préoccupations économiques et préoccupations environnementales. Doutant de la compatibilité de ces objectifs, il pose au contraire le problème en termes d'alternative et de choix politiques :

> « Il faut comprendre qu'il y a parfois des choix qui sont exclusifs ; nous ne l'éviterons pas, c'est la nature même de l'évolution de l'espèce qui y conduit. Le problème est de bien maîtriser les paramètres de ces choix, qu'il n'y ait pas controverse sur leur réalité et que chacun leur accorde la même valeur ; lorsqu'il s'agit ensuite de leur affecter des coefficients plus ou moins importants, cela devient un débat purement politique[15]. »

L'emploi du terme de « coefficient » exprime clairement le principe de conciliation privilégié, à savoir une forte hiérarchisation des valeurs où les activités industrialo-portuaires restent la priorité. Cependant, parallèlement à ces résolutions politiques – et presque indépendamment de l'autorité portuaire – les services déconcentrés de l'État (Diren) vont s'appuyer, pour leur part, sur le droit communautaire (directives Habitats et Oiseaux) et continuer à créer des périmètres d'inventaire : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et II en 1984 et timide mise en place du réseau Natura 2000. En 1985, la Diren réussit à établir une convention entre le ministère de l'Environnement et les ports autonomes du Havre et de Rouen et créer une réserve de protection des marais et vasières de l'Estuaire, pour une durée de dix ans. En apparence ces périmètres sont peu efficaces. En effet, de la création du Parc régional des boucles de la Seine en 1974 jusqu'à celle de la réserve conventionnelle, onze ans d'actions scientifiques et militantes se sont écoulés sans que le résultat en termes de protection de la nature soit réellement concluant : le compromis semble impossible à établir, en dépit de la récente diffusion du concept de développement durable par le rapport de G. H. Brundtland (*Notre avenir à tous,* 1987), de l'accroissement des connaissances relatives à l'écosystème estuarien, de l'augmentation des échanges entre acteurs. Pourtant, l'échec est loin d'être total, si l'on regarde les choses sous l'angle des rapports sociaux. Pendant cette période d'incubation du conflit, le système d'acteurs s'est structuré autour d'un même objet : l'estuaire est reconnu à la fois comme un support d'activités et comme une ressource biologique. Les opinions, les intérêts et les valeurs discutés à son endroit ont permis l'émergence et la reconnaissance de groupes d'acteurs distincts, dont l'identité outrepasse parfois l'appartenance institutionnelle première (Drire/Diren), pour gagner bien souvent les sphères du politique. Or, ce processus de reconnaissance n'est pas sans répercussion sur les logiques d'action. Certes, chacun continue de défendre ses intérêts propres, mais est aussi amené à tenir compte des agissements de l'opposant. Dès lors,

1984 au port autonome du Havre, coordonnés par le groupe d'études des milieux estuariens et littoraux (Gelem), 1986.

15. ROURE J.-C., *op. cit.*, p. 23-24.

décisions et initiatives se fondent sur la contradiction : anticiper les réactions, éviter les objections, devancer la contestation, etc. conduit à instaurer progressivement une nouvelle rhétorique et d'autres conduites. Même si chacun imagine que l'autre campe sur ses positions, présuppose que celui à qui il s'adresse agit seulement en fonction de ses buts respectifs, il assimile, chemin faisant, les raisonnements et les arguments de la partie antagonique. Cet apprentissage et cette socialisation ne conduisent pas à une adhésion à des valeurs communes et partagées, à des vues convergentes, mais mettent fin à la situation d'indifférence de départ : l'interdépendance est acquise, intégrée bien involontairement par des acteurs tentant de « faire avec ». Ces échanges correspondent à la définition même que donnait Max Weber de la relation sociale : « Le comportement de plusieurs individus en tant que, par son contenu significatif, celui des uns se règle sur celui des autres et s'oriente en conséquence[16] ». Si la relation est bien établie, elle reste « mitigée » pourrait dire à la suite de Simmel[17], parce qu'obéissant à des logiques variées, opposées, mélangées.

Par suite, les logiques territoriales se complexifient. À l'exception du parc naturel régional qui commence là où s'arrêtent les établissements portuaires, tous les périmètres d'inventaire de l'estuaire se superposent au domaine maritime et fluvial : la protection de la nature reste conditionnée à l'activité économique, les ports gardent la pleine maîtrise foncière de ce territoire, mais le droit de l'environnement naissant introduit de nouvelles préoccupations. N'est-ce pas cette ambiguïté que reflète la création même de la réserve conventionnée ? D'un côté, la nature est protégée au nom de l'État tant que le port n'a pas besoin des terrains pour ses activités ; de l'autre, le développement portuaire est assorti d'un devoir de protection de la nature. La notion de responsabilité envers le milieu naturel, même si elle ne constitue pas encore un moyen de recours, est introduite dans le débat. De même, l'idée de nature a évolué. Il ne s'agit plus de défendre une nature sans histoire : la forme actuelle de l'estuaire résulte des aménagements entrepris au XIXe siècle et les écologues admettent que cette « nature anthropisée » a aujourd'hui autant besoin du génie écologique que du génie civil pour être préservée. L'avenir de cet espace reste ainsi contradictoire en raison de l'ébranlement de certitudes touchant à la fois les perspectives de développement des activités économiques (déclin du port du Havre) que les conceptions de la nature, moins strictement opposées à la notion de culture (Descola ; Latour). Le droit reflète cet embarras. Le droit environnemental international[18] – encore peu transposé à cette période dans le droit national[19] – est, selon Mireille Delmas-Marty, particulièrement hésitant et permet mal de discerner les choix de valeurs adoptés d'un dispositif à l'autre, d'une décennie à l'autre : « [...] La diversité des intérêts

16. Weber M., *Économie et société*, (trad. de : *Wirtschaft und Gesellschaft*), Paris, Pocket, coll. « Agora, Les classiques », 1995, p. 58.
17. Simmel G., *Le conflit*, (trad. de l'allemand par Sibylle Muller), Saulxures, Circé, 1992, p. 29-31.
18. Conférence de Stockholm en 1972, Charte mondiale de la nature de 1982 et Sommet de la Terre à Rio en 1992.
19. Loi sur la Protection de la nature de juillet 1976.

en jeu et des statuts créent un "désordre conceptuel", marqué de glissements successifs, des parcs nationaux à la biodiversité, puis des ressources biologiques au développement durable[20]. »

Manifestation d'un conflit de valeurs

Cette situation d'entre deux va déboucher sur un conflit ouvert entre les directions des ports et les défenseurs de l'environnement au cours de la première moitié des années 1990, à l'occasion de la construction du pont de Normandie. Ce projet d'infrastructure, dont l'idée naît dans les années 1970, a peiné à se réaliser, mais devient en 1993 une priorité nationale. Ce nouveau franchissement est destiné à devenir l'une des composantes de la Route des Estuaires reliant l'ensemble des régions du littoral français et même au-delà, depuis Londres jusqu'à l'Espagne (tunnel sous la Manche). Cet arc atlantique, alternative au sillon rhodanien saturé, permet à la fois de désencombrer la région parisienne et de favoriser l'expansion des ports maritimes, celui du Havre en particulier. À cette occasion, la Normandie réunifie ses deux régions, se relie au Nord et au sud de l'Europe et renforce la position du Port du Havre comme premier port français pour le trafic des conteneurs.

Pour stratégique et prestigieux que soit cet ouvrage pour la région normande, il n'en est pas moins perçu, sur le plan environnemental, comme une nouvelle catastrophe pour le système estuarien. L'importance des remblais, reliant le niveau du sol à celui des culées du pont, forme une nouvelle barrière transversale s'ajoutant à d'autres (route nationale, chemin de fer, canaux, etc.) et empêchant les échanges hydrauliques et biologiques de s'effectuer. Bien que le projet soit considéré comme une « priorité nationale » par le Ministère de l'Équipement, la Diren va formellement se positionner contre. Ce bras de fer, brisant l'unité de l'État, va permettre d'obtenir pour la première fois une mesure compensatoire : la réserve conventionnée est classée en zone de protection spéciale (ZPS) dans le cadre de la directive Oiseaux, c'est-à-dire en périmètre de protection (et non plus d'inventaire), se rapportant à un engagement international pour la protection des oiseaux, pouvant donc donner lieu à des plaintes et constituer un moyen de pression. Dès lors, chaque fois qu'une initiative est prise dans cette partie de l'estuaire allant à l'encontre de l'intérêt des oiseaux, une plainte peut être déposée et faire l'objet d'un contentieux devant la Cour de justice européenne. Comme l'indique cet épisode, réussir à faire émerger une opposition et un conflit peut parfois correspondre à une avancée plus significative que ne peut l'être un arrangement momentané : l'antagonisme oblige les parties en présence à fixer des règles à leur opposition. En l'occurrence, c'est la reconnaissance, à côté d'un droit national, d'un droit communautaire de l'environnement, correspondant à des engagements internationaux auxquels l'État français s'est associé. Le différend n'est donc pas seulement la manifestation d'une désunion, il signifie aussi

20. Delmas-Marty M., *op. cit.*, p. 308.

que chaque groupe, désormais, est partie prenante d'un dispositif décisionnel. Simmel soulignait à cet égard : « Une fois que le conflit a éclaté [...], il est en fait un mouvement de protection contre le dualisme qui sépare, et une voie qui mènera à une sorte d'unité[21] ». Dans l'estuaire, cet antagonisme conduit à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets économiques, c'est-à-dire à une addition de points de vue différents sur l'avenir de ce territoire et non à leur disjonction, comme par le passé. Le processus de reconnaissance des défenseurs de l'environnement qui accompagne l'émergence de ce conflit ne constitue pas pour autant pas un gage de relations pacifiées, ni d'actions coordonnées. Au contraire, la seconde moitié des années 1990 se caractérisent par la radicalisation des positions des uns et des autres. Les désaccords sont d'autant plus virulents que les arguments se veulent de part et d'autre objectifs, rationnels et justifiés, tant sur un plan économique, scientifique que juridique. Néanmoins, le conflit a changé de nature : il se mène « dans » les règles – à l'intérieur même de l'institution étatique – et ne porte plus « sur » les règles : l'issue semble possible.

L'étape du compromis : vers une gestion intégrée de l'estuaire ?

Pour enrayer le progressif déclin de son activité, le port du Havre, pris dans la compétition des ports de la Hanse, entreprend pendant la seconde moitié des années 1990 de se moderniser et de s'adapter au trafic de conteneurs. Ce projet, appelé Port 2000, va paradoxalement être l'occasion de trouver une issue, un compromis temporaire, que l'on pourrait appeler « conteneurs contre nature ». Port 2000 représente, sur un plan environnemental, un préjudice important pour l'estuaire : il s'agit de déplacer en amont la zone de protection spéciale pour réaliser un nouveau poste à quai de 380 mètres de long. Cette fois, l'Europe est saisie et va s'interposer dans le conflit. Tout d'abord, la Cour de justice européenne condamne la France pour manquement et inobservation des obligations et délais prescrits par une directive Oiseaux et les retards accumulés dans sa participation à la création du réseau Natura 2000. Ensuite, la Commission européenne « négocie » son soutien financier au projet Port 2000 : en échange de son (indispensable) apport de fonds, elle exige une forte compensation, à savoir la création d'une réserve naturelle dans l'estuaire et un accompagnement environnemental du projet (création de nouvelles vasières, reposoir artificiel à oiseaux au milieu de l'embouchure, déplacement d'espèces, etc.). En d'autres termes, l'Europe assujettit son aide au plus haut degré de protection existant en France, ce qui signifie qu'à partir de 1997 (date de création de la réserve naturelle), toute modification de l'affectation du sol ne peut être acceptée que par le Conseil d'État, après enquête publique. Cette volonté de concilier les contraires sans renoncer à tout principe de hiérarchisation des objectifs, engendre une situation territoriale toute particulière, voire contradictoire. Les terrains classés en réserve naturelle – donc inaliénables – sont choisis sur le domaine foncier des ports, et restent, pour des

21. Simmel, *op. cit.* p. 19.

raisons économiques prioritaires, concessions portuaires[22]. Le tracé tortueux de ses limites n'obéit d'ailleurs pas à une simple logique de protection, comme en témoigne la présence jusqu'en 2007 d'une ancienne usine de retraitement des déchets industriels[23] en son centre ; elle est plutôt le résultat de tractations entre les acteurs locaux, régionaux et nationaux, en désaccord sur l'usage qu'il convient de « réserver » à la biodiversité. Cette limite est aujourd'hui encore soumise à discussion et, sans doute, ne sera-t-elle jamais fixée définitivement… Comme le Conservatoire du littoral n'acquiert à cette occasion qu'une infime partie de l'espace classé, la réserve se voit dotée d'une double vocation, largement paradoxale : développement portuaire et industriel d'un côté, protection de la nature, de l'autre[24]. Cette situation territoriale implique une cohabitation forcée entre les différents acteurs de la réserve (ports, gestionnaires de la réserve, chasseurs, pêcheurs, agriculteurs, etc.) : bon an mal an, une sorte de *modus vivendi* s'instaure, où alternent « actions de coopération » et « guerre d'usure ».

Cette étape du conflit, comportant encore bien des ambiguïtés, contribue cependant à modifier les institutions. Le port du Havre se dote d'une mission environnement, et surtout, cela aboutit en 2006 à l'élaboration d'une directive territoriale d'aménagement (DTA), instaurant une gestion intégrée de l'estuaire, un plan de gestion globale de la réserve et un conseil de l'estuaire. La DTA semble constituer une avancée, puisque les valeurs et les intérêts de chacun des acteurs acquièrent une légitimité *a priori* égale et prennent un tour plus objectif : l'activité industrielle n'est plus considérée, d'emblée, comme « contre-nature » par les défenseurs de l'environnement et le maintien de la biodiversité représente un nouveau paramètre à prendre en compte pour les industriels et les ports : l'estuaire et la Seine sont considérés comme un ensemble, une réalité hybride (Latour), mi-infrastructure maritime et fluviale, mi-milieu naturel. La notion d'intégration, mise en avant par la DTA, ne veut se rapporter « ni [à] la somme des intérêts particuliers, ni [à] leur dépassement, [mais vise] ce qu'ils ont en commun […] par ajustement d'intérêts contradictoires[25] ». La méthode de résolution de conflit fait appel, cette fois, aux mérites supposés de la procédure, censée réguler les rapports de forces : en cas d'atteinte portée à la biodiversité et à

22. Il convient de souligner que cette réserve, en raison de l'histoire de ce territoire, se trouve assez peuplée. En effet, le port du Havre a accordé des baux de location à différents types d'usagers tels que les agriculteurs, les pêcheurs, les coupeurs de roseaux et les chasseurs, afin de ne pas laisser vacants des terrains en attente d'aménagements futurs depuis les années 1970. Or, certains de ces occupants sous-louent à leur tour leur « bien », notamment les chasseurs, pour tirer profit de leurs mares et de leurs gabions auprès d'amateurs de chasse aux canards.

23. En 1997, il s'agissait de la société Millenium Inorganic Chemicals, qui produisait du gypse provenant de la neutralisation de l'acide sulfurique utilisé lors de l'attaque du minerai de titane, et qui a fermé ses portes en 2007.

24. Correspond ou devrait correspondre à cette double vocation fonctionnelle, une double affectation du sol. Or, ce n'est pas le cas. Seuls les ports du Havre et de Rouen sont les affectataires de ce territoire et s'opposent fermement aux démarches d'acquisition entreprises par le Conservatoire du littoral : la réserve n'appartient qu'à hauteur de 400 ha sur 8 500 au Conservatoire du littoral et est gérée par une simple association, conventionnée par l'État, qui est la Maison de l'estuaire.

25. . Lascoumes P., Le Bourhis J.-P., « Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures », *Politix*, n° 42, 1998. p. 38 et 43.

l'écosystème estuarien, une proposition de compensation est alors proposée, sans qu'il soit nécessaire d'en passer par une bataille juridique préalable. Négociations, dédommagements, ententes prennent le relais du contentieux dans la recherche de conciliation des différents usages de l'estuaire (pêche, transport, tourisme, industrie, etc.). D'après Pierre Lascoumes et Jean-Pierre Le Bourhis, « ces politiques procédurales contribuent à produire un "intérêt général" territorialisé. [...] Elles instituent une construction localisée et plurielle de l'action collective[26] ». Ce principe « d'exception locale » conduit à définir la gestion intégrée de l'estuaire en ne remettant pas en cause l'ambition nationale de faire du Havre une métropole maritime d'envergure internationale, capable de concurrencer Anvers dans son rôle de *gateway* de l'Île-de-France. On peut cependant s'interroger sur les limites d'un bien commun défini relativement à une situation locale. Comment distinguer dans ce cas le bien commun d'un accord circonstanciel – un « compromis de coexistence[27] » – se fondant plutôt sur l'échange d'intérêts bien compris entre des acteurs ayant appris à se connaître avec le temps, et non sur la construction de valeurs foncièrement communes. Peut-on parler d'intégration sans porter le débat sur le terrain des valeurs ?

Intégration de la critique environnementale

De fait, l'entente va être de courte durée. Le projet de prolongement du grand canal et de création d'une plateforme multimodale, ouvrant le bassin de la Seine aux réseaux nord européens à grand gabarit, prévus par la DTA et déclarés d'utilité publique par décret en 2008, suppose de couper la réserve naturelle en deux, afin de relier le Grand Canal à celui de Tancarville. Le projet fait l'objet d'un débat public en 2009 et se présente sous la caution du développement durable. En dépit de cet étendard, le conflit se ranime : s'agit-il d'un retour à la situation antérieure ou d'une progression dans la controverse ?

Les arguments du grand port maritime du Havre (GPMH), de la CCI, de la ville du Havre mettent en avant le respect des procédures. Dans ce sens, ils s'engagent à prévoir une compensation à hauteur du préjudice environnemental estimé, s'ils obtiennent en contrepartie un avis favorable au prolongement du canal. La mesure compensatoire permet de proposer un échange de type « gagnant-gagnant », rendant possible et la modernisation des infrastructures portuaires et la préservation de l'écosystème estuarien. Il suffit pour cela de déménager les nichoirs des oiseaux migrateurs, transplanter certaines espèces floristiques et faunistiques, déplacer une masse d'eau ailleurs dans le bassin-versant, c'est-à-dire renaturer ici ce que l'on a dénaturé là. Ce recours à « l'écologie de la restauration[28] », usant pleinement des possibilités offertes par les progrès de l'ingénierie

26. Lascoumes P., Le Bourhis J.-P., *op. cit.* p. 39.
27. Grafmeyer Y., *op. cit.*
28. Blanc N., Lolive J., « La restauration écologique : une nouvelle formation du monde ? », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Esthétique et environnement, article 479, mis en ligne le 14 décembre 2009, modifié le 14 décembre 2009. URL : *http://cybergeo.revues.org/22806.*

écologique, représente le moyen de parvenir à « une nature telle que nous la voulons[29] ». Ce mode de restauration « fabrique une nature inédite et invente une idée nouvelle du patrimoine, distincte des notions classiques de patrimoine urbain, rural ou maritime[30] ». Pour les acteurs représentant les intérêts du port et des industriels, la mesure compensatoire permet d'intégrer dans leur stratégie territoriale les valeurs environnementales au nom desquelles ils étaient autrefois critiqués, sans avoir à adhérer pleinement aux valeurs environnementales. C'est un procédé d'autant plus difficile à contrer qu'il affiche une incontestable « bonne volonté », celle d'associer dimensions économique et écologique dans la démarche de projet. Ce procédé d'endogénéisation de la critique[31] environnementale dans les raisonnements économiques revient à miser sur la plasticité des milieux naturels pour préserver le fonctionnement global de l'écosystème, tout en continuant à l'aménager. Face à cet argumentaire, les défenseurs de l'environnement (Maison de l'estuaire, PNR des boucles de la Seine normande, Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, GIP Seine-aval, associations, riverains, etc.) objectent que l'issue d'une telle tractation ne peut être qu'un jeu à somme nulle : ce que l'un gagnera, l'autre le perdra nécessairement. L'association Écologie pour Le Havre s'interroge, pour sa part, sur le bien fondé des projections du port : comment certifier que ces travaux suffiront à apporter au GPMH une amélioration de ses équipements suffisante (meilleure desserte vers son hinterland) pour lui permettre de rester dans la course des ports de la mer du Nord ? N'y a-t-il, en d'autres termes, un risque d'être perdant-perdant ? Face à ces incertitudes, les partisans de l'environnement proposent que les infrastructures portuaires s'implantent hors de la zone concernée (réserve naturelle de la Mare Plate, classée ZNIEFF et Zico), alléguant que ce site n'est nullement « compensable », puisqu'il constitue le cœur de l'écosystème estuarien. Si la mesure compensatoire signifiait il y a dix ans une victoire sur le plan environnemental (ZPS, réserve naturelle), on constate qu'aujourd'hui elle prend un tour autre, voire la forme d'une défaite : du compromis ne passe-t-on pas à la compromission ? Face à cet écueil, les défenseurs de l'environnement décident de faire à nouveau appel à l'Europe et à son puissant arsenal législatif afin d'empêcher la France d'engager de nouveaux aménagements dans le port du Havre. Depuis lors, on assiste à une nouvelle concentration des forces : chaque camp s'organise de façon plus unitaire, notamment du côté des acteurs de l'aménagement du port, traditionnellement isolés dans leur institution, comme dans leur échelle territoriale.

29. En référence au film de Teyssedre A., *Quelle nature voulons-nous ? : observatoires et conservation de la biodiversité*, Paris, MNHN, 2007.

30. Kalaora B., *op. cit.* p. 129.

31. En référence au chapitre : Les effets de la critique sur l'esprit du capitalisme. *In* Boltanski L., Chiapello E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, coll. « NRF essais », 1999, p. 70-73 : « le système capitaliste s'est révélé infiniment plus robuste que ne l'avaient pensé ses détracteurs, Marx au premier chef, [...] c'est probablement cette capacité surprenante de survie par endogénéisation d'une partie de la critique qui a contribué à désarmer les forces anticapitalistes, avec pour conséquence paradoxale, dans les périodes où le capitalisme semble triomphant – comme c'est actuellement le cas –, la manifestation d'une fragilité qui apparaît précisément quand les concurrents réels ont disparu. », p. 69.

Pour fédérer les ports, les chambres de commerce, les élus des villes, etc., soit plus de mille responsables économiques normands, le Président de la République est intervenu en juillet 2009. Lors d'une allocution au Havre, il annonce que dans le cadre de la consultation internationale sur le Grand Paris, Le Havre est considéré comme la porte d'entrée « naturelle » de la capitale et souligne que « Nous devons faire du Grand Paris cette métropole maritime qui va permettre de tisser un lien nouveau, via cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale Paris et ses deux ports traditionnels que sont Le Havre et Rouen ». Il confie ensuite à Jacques Attali une mission de réflexion prospective sur les opportunités de développement de l'axe Seine dans le cadre du Grand Paris. Cette concertation donne lieu à un rassemblement d'acteurs pendant un an, à un rapport conséquent et à la publication d'un livre *Paris et la mer. La Seine est capitale* (mai 2010). La position d'Attali est de « rappeler » que l'avenir du Grand Paris et de la France se joue à l'exacte croisée de la mer et de la capitale, c'est-à-dire au Havre, dont la vocation est de devenir le port de la France. Pour étayer ce point de vue, il s'abrite sous la caution de Fernand Braudel pour qui : « Une nation n'est rien sans un port, une capitale ne peut pas être une capitale mondiale sans être reliée à la mer. » Outre le poids de la caution scientifique, c'est aussi le changement d'échelle de l'enjeu qu'il convient de souligner et, avec, la remise en cause des règles imposées par l'Europe en matière de protection de l'environnement. En invoquant l'avenir économique de la France, le conseiller utilise le levier de la marge d'appréciation laissée aux États membres pour assouplir l'application du droit communautaire, sans risquer une condamnation devant la Cour de justice européenne. L'argument de la souveraineté nationale s'est encore renforcé dernièrement avec la création d'un commissariat interministériel au développement de la vallée de la Seine, dirigé par Antoine Rufenacht, maire du Havre de 1995 à 2010, dont la mission sera « légère, mais branchée directement avec l'Élysée[32] ». Quelles limites existe-t-il à la marge d'appréciation nationale ? La principale consiste à déplacer le débat en sortant des logiques locales et nationales. C'est dans ce sens que le président du département de Seine-Maritime a annoncé, en janvier 2011, son intention de déposer la candidature de la Vallée de Seine au titre du classement au patrimoine mondial de l'Unesco.

Cette notion de « patrimoine mondial » est une manière de chercher par d'autres voies, et à une autre échelle, à préserver le bien commun. Si l'estuaire était classé au patrimoine mondial de l'humanité, la Cour de justice de la communauté européenne pourrait, dans ce cas, utiliser cette notion pour limiter la marge d'appréciation nationale en matière de protection de l'environnement. Mais cette conception patrimoniale de l'environnement n'est pas dénuée d'ambiguïtés. Mireille Delmas-Marty montre que ce concept juridique, dérivé du droit naturel, permet « de s'opposer à l'appropriation de l'espace comme territoire, symbole de la souveraineté nationale [et] impose le libre accès de tous aux res-

32. Goasguen R., « Nicolas Sarkozy accélère le LGV Paris-Normandie », *Le moniteur des BTP*, 13 mai 2011, n° 5607, p. 82.

sources naturelles[33] ». La notion de patrimoine mondial met donc en cause toute la question du territoire, celle de son appropriation et conduit à se demander, à la suite de Philippe Descola, « à qui appartient la nature[34] ». Par-delà la multiplicité des valeurs et la difficulté de réécrire la grammaire du bien commun engageant désormais humain et non-humain, générations actuelles et générations futures, la situation de l'estuaire de la Seine montre qu'un monde commun est avant tout un monde en construction permanente : celui-ci ne préexiste pas aux conflits. Il se compose au gré des interactions où alternent situation de coopération et de conflits. Celles-ci se conjuguent, se renforcent même l'un l'autre, pour aboutir, *in fine* – bien que de façon toujours transitoire – à l'instauration de nouvelles règles. Comme on a pu le voir, un des rôles essentiels des conflits de l'estuaire est de permettre « la commune reconnaissance de la légitimité de chacun à "être là"[35] » et de développer le système institutionnel qui accompagne cette reconnaissance.

Conclusion

Ainsi, loin d'être un symptôme pathologique de la vie sociale, signe d'une absence de communauté de valeurs, le conflit est-il au contraire une situation sociale où interagissent entre elles des valeurs contradictoires et permet à chacune d'elles d'évoluer. Cassant tout effet de transdescendance de ce que devraient être la « Nature », le « Territoire », le « Développement », etc., l'antagonisme permet d'éviter les dérives fondamentalistes et dogmatiques (*deep ecology*, ultra-libéralisme, etc.). Qu'est-ce que la nature, finalement, si ce n'est une valeur que les agents de l'État et les collectivités territoriales veulent protéger et mettre en réserve, un espace que les chasseurs considèrent au contraire comme « sauvage », une ressource que les pêcheurs exploitent, un lieu « domestiqué » aux yeux des agriculteurs ou un milieu, un support d'activités pour les industriels, etc. ? Un nouveau regard est également porté sur le territoire, qui n'est plus seulement envisagé comme un espace de souveraineté, mais devant être traité comme un espace où se redistribuent les droits d'usage des biens collectifs, par définition difficilement appropriables. Ainsi les valeurs, loin d'être des essences, sont des compositions impures, instables et évolutives, qui se renouvellent en fonction de l'évolution des connaissances et des conduites. L'unité et la coexistence sociale sont bien davantage à rechercher dans le cumul et la simultanéité de points de vue contradictoires que dans leur synthèse. Un monde commun n'est sans doute pas un monde homogène et la coexistence sociale dans un espace aussi complexe que l'estuaire ne peut reposer uniquement sur le consensus : « Dans le compromis, les participants renoncent à clarifier le principe de leur accord, en s'attachant seulement à maintenir une disposition intentionnelle orientée vers le bien commun », fixé dans une définition. Or, nous avons vu que toutes formes

33. Delmas-Marty M., *op. cit.*, p. 208-209.
34. Descola P., « A qui appartient la nature ? », *Laviedesidees.fr*, 21 janvier 2008.
35. Grafmeyer Y., « La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transactions », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, vol. XXX, n° 1, 1999.

de conciliation héritent largement d'une histoire, dimension temporelle à laquelle il s'agit aujourd'hui d'ajouter les préoccupations liées au futur. Dans ce sens, le principe de précaution « qui introduit en réalité une dynamique d'anticipation [permet] d'intégrer le temps à la solution des conflits de valeurs générations "futur", développement "durable"[36] ». Si à chaque époque correspond une forme de compromis (diffusion de la connaissance, concertation, gestion intégrée, etc.), sans doute celle qui convient aujourd'hui de mettre en œuvre, dans le cadre d'institutions, repose sur un système ouvert de valeurs, se définissant comme dynamiques et évolutives.

Bibliographie

Blanc N. et Lolive J., « La restauration écologique : une nouvelle formation du monde ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], Dossiers, Esthétique et environnement, art. 479, mis en ligne le 14 décembre 2009. Disponible sur internet : *http://cybergeo.revues.org/22806*.

Boltanski L. et Thévenot L., *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, coll. « NRF essais », 1991.

Chesneau I. et Roncayolo M. *L'Abécédaire de Marcel Roncayolo : entretiens*. Gollion (Suisse) ; Paris, Infolio, coll. « Archigraphy. Poche », 2011.

Comité interministériel pour la qualité de la vie ; Délégation régionale à l'architecture et à l'urbanisme, *L'estuaire de la Seine : enjeux écologiques et économiques*, Actes du colloque du 28 février 1984 au port Autonome du Havre, coordonnés par le groupe d'études des milieux estuariens et littoraux (Gelem), 1986.

Corbin A., « La visite du port », *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, coll. « Historique », 1988.

Delmas- Marty M., *Vers une communauté de valeurs ?*, Titre d'ensemble : *Les forces imaginantes du droit*, t. 4, Paris, Le Seuil, coll. « La Couleur des idées », 2011.

Ehrard J., *L'idée de nature en France dans la première moitié du XVIIIe siècle*, Paris, A. Michel, coll. « Bibliothèque de l'Évolution de l'humanité », 1994 (1963).

Grafmeyer Y., « La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transactions », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, vol. XXX, n° 1, 1999.

Kalaora B., *Au-delà de la nature l'environnement*, Paris/Montréal, L'Harmattan, coll. « Environnement », 1998.

Lafaye C. et Thevenot L., « Une justification écologique. Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, XXXIV, 1993.

Lascoumes P. et Le Bourhis J.-P., « Le bien commun comme construit territorial. Identités d'action et procédures », *Politix*, n° 42, 1998.

B. et Ewald F., *Un monde pluriel mais commun : entretiens avec François Ewald/ Bruno Latour*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, Paris, Radio France, 2003.

36. Delmas-Marty M., *op. cit.*, p. 348.

LATOUR B., *Politiques de la nature : comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, la Découverte, coll. « La Découverte poche. Sciences humaines et sociales », 2004 (1999).

MERK O. et *al.*, *Compétitivité des villes portuaires : Le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France*, Éditions OCDE, 2011.

PICON B., *L'espace et le temps en Camargue*, 3e éd. revue et augmentée, Arles, Actes sud, 2008 (1978).

SEINE-MARITIME, CONSEIL GÉNÉRAL, *Grande Seine 2015, une Seine d'avenir. Schéma global d'aménagement et de gestion durables de la Seine-aval*, phase 4, rapport final, t. 1, *Orientations, organisation de la gouvernance, Rouen, département de Seine-Maritime*, 2010.

SIMMEL G., *Le conflit*, (trad. de l'allemand par Sibylle Muller), Saulxures, Circé, coll. « Poche », 1995.

SIROST O. et *al.*, *La restauration environnementale de l'estuaire de la seine : attentes et perceptions de la population locale*, GIP Seine-Aval, Rapport Scientifique Seine-Aval 3, thème 4 : prospective environnementale, économie et sociologie, 2006.

WEBER M., *Économie et société*, (trad. de : *Wirtschaft und Gesellschaft*), Paris, Pocket, coll. « Agora. Les classiques », 1995.