



HAL
open science

Chapitre 5. Imaginer les recompositions territoriales autour de la biodiversité du canal Seine-Nord Europe. L'heuristique de la crainte dans la détermination de futurs possibles

Rémy Petitimberty, Gabrielle Bouleau, Clémence Guimont

► To cite this version:

Rémy Petitimberty, Gabrielle Bouleau, Clémence Guimont. Chapitre 5. Imaginer les recompositions territoriales autour de la biodiversité du canal Seine-Nord Europe. L'heuristique de la crainte dans la détermination de futurs possibles. Sophie Bonin. Infrastructures de transport créatives. Mieux les intégrer aux écosystèmes, paysages et territoires, Quae, 2024, Synthèses, 9782759238125. 10.35690/978-2-7592-3813-2 . hal-04562968

HAL Id: hal-04562968

<https://hal.science/hal-04562968v1>

Submitted on 29 Apr 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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Infrastructures de transport créatives

Mieux les intégrer aux écosystèmes,
paysages et territoires

Sous la direction de Sophie Bonin

Éditions Quæ
RD 10, 78026 Versailles Cedex

Imaginer les recompositions territoriales autour de la biodiversité du canal Seine-Nord Europe. L’heuristique de la crainte dans la détermination de futurs possibles

Rémy Petitimberty, Gabrielle Bouleau, Clémence Guimont

Les grandes infrastructures de transport ou d’énergie participent aux recompositions territoriales. Elles façonnent ainsi géographiquement les territoires, mais sont aussi promues grâce à des cadrages argumentatifs, récits de progrès qui renvoient les porteurs de craintes à des figures d’opposants. Les esquisses des projets illustrent les enjeux identifiés et les évolutions sociotechniques prévues pour y répondre. Mais elles produisent aussi un cadrage ontologique, c’est-à-dire une sélection de ce qui existe et est amené à exister. La biodiversité y est circonscrite aux éléments environnementaux choisis pour figurer dans le futur. Les formes représentées constituent des motifs environnementaux (Bouleau, 2019) qui façonnent les enjeux dont ils relèvent. Il est plus difficile pour les services instructeurs et des acteurs locaux de faire entendre des craintes, compte tenu de l’asymétrie des ressources.

Dans un contexte politique national et européen de promotion de la transition écologique, cette situation d’asymétrie est renforcée pour les infrastructures conçues pour réduire des émissions de gaz à effet de serre. Ce cadrage argumentatif et ontologique — au sens d’une définition des conditions d’existence de ces infrastructures — leur est favorable et rend moins saillants d’autres enjeux distributifs (Swyngedouw, 2019) ou écologiques. L’expression d’une parole inquiète vis-à-vis des enjeux écologiques qui ne seraient pas abordés dans ces projets est encore plus difficile. Les acteurs locaux ne veulent pas risquer d’être la cause d’un retard ou d’un abandon d’un projet qui promet de nombreux emplois, et les acteurs nationaux porteurs de

ces préoccupations sont jugés localement comme déterritorialisés. Ceci tend à invisibiliser ces inquiétudes qui ne sont exprimées que sous couvert d'anonymat.

Le projet INFLUBIO a examiné la prise en compte et la gouvernance de la biodiversité dans le projet d'infrastructure fluviale du canal Seine-Nord Europe. Les enquêtes que nous avons menées illustrent cette asymétrie de moyens entre la maîtrise d'ouvrage et les autres acteurs et la prégnance des objets environnementaux dessinés par la maîtrise d'ouvrage dans les imaginaires du projet (Petitimberty, Bouleau et Guimont, 2022). Pour autant, ces imaginaires n'épuisent pas totalement les représentations du futur et notamment les craintes au sujet de formes de biodiversité et de leurs modalités de gouvernance dans le futur.

Notre travail de recherche a consisté à donner à voir ces craintes afin de prendre du recul sur l'imaginaire dominant. Ce dernier est nourri à la fois des éléments portés à la connaissance par le maître d'ouvrage (Société du canal Seine-Nord Europe), mais aussi par les acteurs qui s'approprient et traduisent le projet en anticipations positives pour le territoire. L'équipe pluridisciplinaire du projet a fait émerger d'autres cadrages et motifs environnementaux à partir des matériaux d'enquête qu'elle a assemblés en récits. Ceux-ci restituent des discours exprimés sous couvert d'anonymat, sans faire porter l'épreuve de la justification publique sur les acteurs qui expriment leurs doutes. En équipant scientifiquement les craintes sur des futurs possibles, ils contribuent à mettre en débat le cadrage dominant (Palonen).

Ces scénarios s'inspirent du « principe de responsabilité » de Hans Jonas (1990) qui se donne pour éthique d'éviter des risques irréversibles pour la nature et l'humanité. Pour rendre cette prudence opérationnelle et se sentir responsable, il faut avoir à l'esprit ce qui est vulnérable. Cela passe par une « heuristique de la crainte », c'est-à-dire un travail d'explicitation par anticipation des possibles atteintes à la nature induites par nos actes. À la suite d'Oliveira (2014), nous considérons que « la crainte n'est pas, chez Jonas, un principe de faiblesse qui empêche l'action ou qui veut tout simplement freiner les progrès techniques. » (p. 2.) Il s'agit plutôt de donner forme à des craintes pour qu'elles soient audibles malgré le cadrage dominant et que des réponses puissent leur être apportées.

Leur construction repose d'abord sur le protocole méthodologique de l'enquête sociologique portant sur les impacts possibles engendrés par la construction et le fonctionnement du canal sur la biodiversité et identifiés par les acteurs impliqués sur ces questions (élus, associations locales, chambres consulaires). Ces craintes ont ensuite été soumises à l'épreuve de la critique sociologique et écologique par l'équipe scientifique pluridisciplinaire du projet et celles jugées crédibles ont été reprises pour les scénarios.

Dans un premier temps, nous revenons sur la mise en récit du canal Seine-Nord Europe dans le territoire. Une deuxième partie aborde les scénarios révélant les motifs invisibilisés sur le territoire. La troisième et dernière partie discute l'heuristique de la crainte et l'apport de scénarios pour les recherches interrogeant la dimension politique d'une infrastructure.

► Le cadrage territorial dominant du canal Seine-Nord Europe

Le canal Seine-Nord Europe (figure 5.1) est un projet d'aménagement situé dans les Hauts-de-France dont le cadrage politique a varié du premier débat public consacré à sa réalisation en 1993 à la validation de sa réalisation par l'État français en 2019. Des interactions, ajustements et réappropriations l'ont stabilisé. Nous en retraçons ici les évolutions à partir des prises de paroles officielles des acteurs et de leurs relais dans la presse. Jugé peu prioritaire par les gouvernements successifs jusqu'en 2019, le canal a été principalement porté par des acteurs régionaux et la Commission européenne, dont l'appui financier s'avéra déterminant pour convaincre les autorités nationales françaises. L'évolution du cadrage reflète différentes stratégies discursives pour emporter l'adhésion et les réappropriations au niveau local, national et européen.

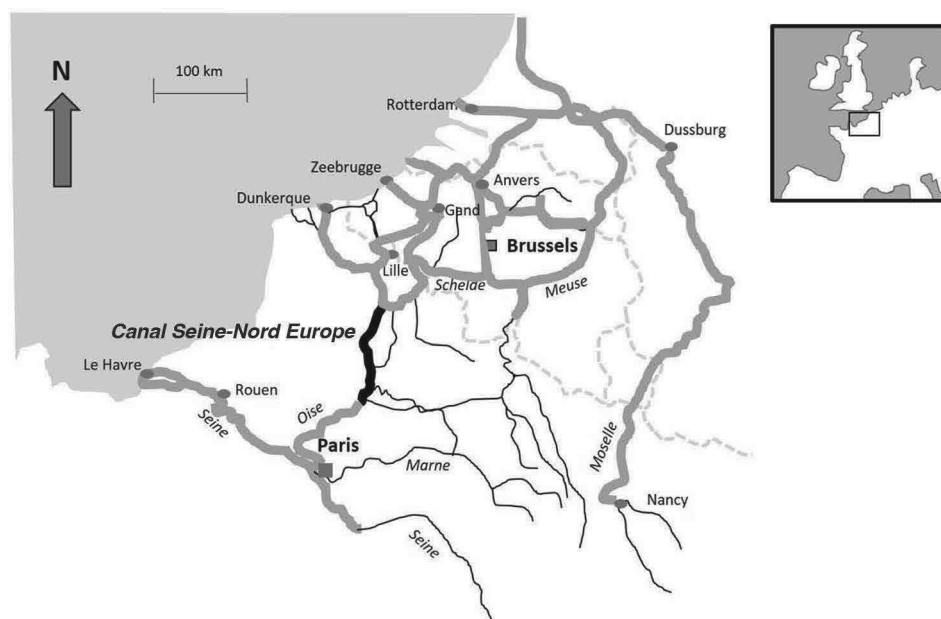


Figure 5.1. Localisation du canal Seine-Nord Europe, les voies navigables sont en trait gras
Source : auteurs

Au début des années 2000, le report modal de la route vers le fret fluvial est le premier argument écologique justifiant la construction du canal²⁴.

En 2013, le cadrage évolue. Le député du Nord, Rémi Pavros, chargé d'un rapport parlementaire sur le projet, redoute une mobilisation sur le site d'opposants semblable

24. Il est estimé à l'époque par les Voies navigables de France (VNF) qu'il apporte une économie de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit 250 000 tonnes équivalent CO₂ en raison du report du transport autoroutier vers la voie d'eau (Bonnafous, 2009).

à celle organisée contre le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes²⁵. Il met alors l'accent sur les bénéfices locaux de l'opération, sa territorialisation, et propose d'insister sur le renouveau économique et social du territoire inscrit dans l'une des régions les plus pauvres de France. Une procédure dite « Grand Chantier » est négociée avec les acteurs politiques locaux pour répondre à plusieurs de leurs préoccupations sociales. Elle prévoit que la construction du canal favorisera l'emploi local, l'insertion professionnelle des jeunes et un accompagnement des entreprises du territoire pour qu'elles puissent répondre aux appels d'offres. Ce nouveau cadrage passe l'argumentaire écologique en arrière-plan.

Avec l'avancement des études, l'argumentaire politique sur la nécessité du canal s'efface au profit d'un discours plus technique concernant la construction et la gestion de l'infrastructure fluviale. Des doutes subsistent quant à la possibilité de créer et de maintenir une biodiversité aquatique dans un canal à bief de partage. En outre, le canal est susceptible de perturber des zones humides de grande importance écologique. La maîtrise d'ouvrage se dote alors d'un observatoire de l'environnement composé d'experts locaux qui participent à l'écologisation technique du projet, dans un objectif de « canal vivant ». Plusieurs solutions sont trouvées pour éviter les travaux en zones protégées, pour aménager les berges et limiter les pertes en eau *via* l'imperméabilisation du canal et pour accroître la biodiversité de zones humides locales en tant que mesures compensatoires²⁶.

La technicité des options envisagées confine les discussions dans des arènes expertes (Gilbert et Henry, 2012) et occulte d'autres argumentaires contestant le bien-fondé politique, économique et écologique du canal que le projet INFLUBIO a collecté et mis en récits.

► La construction de scénarios alternatifs au discours territorial dominant sur le canal Seine-Nord Europe

Les motifs environnementaux sont des éléments spatialisés et historicisés que les acteurs mobilisent pour faire valoir des enjeux. L'enquête a permis de collecter ceux qui circulent dans les sphères publiques ou à bas bruit dans les entretiens. Les motifs absents de ce premier cadrage ont permis l'élaboration de récits alternatifs qui rétablissent des voix délégitimées et participent à une « éthique du futur » (Jonas, 1990) en traçant d'autres possibles à l'horizon 2040.

Nous avons révélé dix motifs environnementaux non stabilisés, dont les contours spatio-temporels et les significations politiques étaient encore débattus, mais dont les conditions de possibilité étaient jugées crédibles par l'équipe interdisciplinaire²⁷. Pour réduire la combinatoire des motifs, nous avons choisi de les organiser selon trois

25. Entretien avec un collaborateur, mars 2017.

26. Conformément à la séquence ERC réglementaire.

27. Ces dix motifs, représentés par des icônes dans les figures 5.2, 5.3 et 5.4, sont : le projet de canal lui-même, les incidents pouvant y survenir, son caractère vivant ou non, les coulées de boue, les sites de compensation écologique, les ruptures de continuité écologique, le trafic routier, les flux d'eau et le paysage du chantier.

visions politiques identifiées dans la littérature scientifique (Sergent, 2018) : la croissance verte, la modernisation écologique et la gestion en biens communs (figures 5.2, 5.3 et 5.4). Nous avons soumis les premières versions des scénarios à des expertises locales et nationales d'agents administratifs du ministère de la Transition écologique.

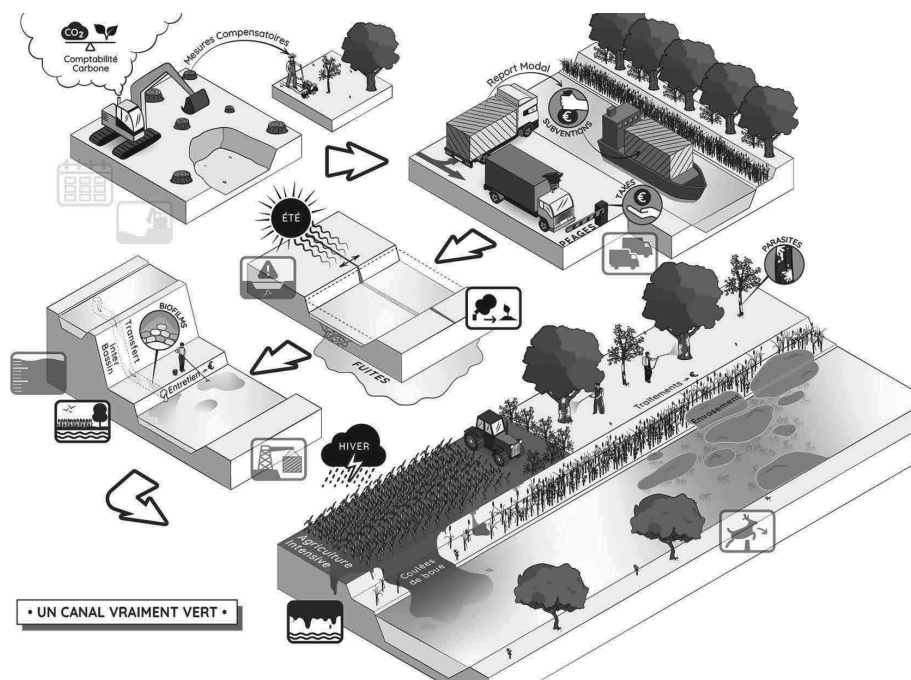


Figure 5.2. Les trois scénarios construits dans le projet : un canal vraiment vert
 Dans « un canal vraiment vert », le chantier se passe bien avec une comptabilité carbone et des mesures compensatoires. Des politiques incitatives garantissent un report modal. Mais l'été, des parasites attaquent les alignements d'arbres, l'eau se réchauffe dans le canal, les joints se dilatent et les berges lagunées s'ensavent. Beaucoup de main-d'œuvre est nécessaire pour entretenir le canal et mener à bien des transferts interbassins. L'hiver, des pluies intenses conduisent à des coulées de boues qui entraînent aussi des surcoûts.

Source : Loïc Lobet – Licence CC 4.0

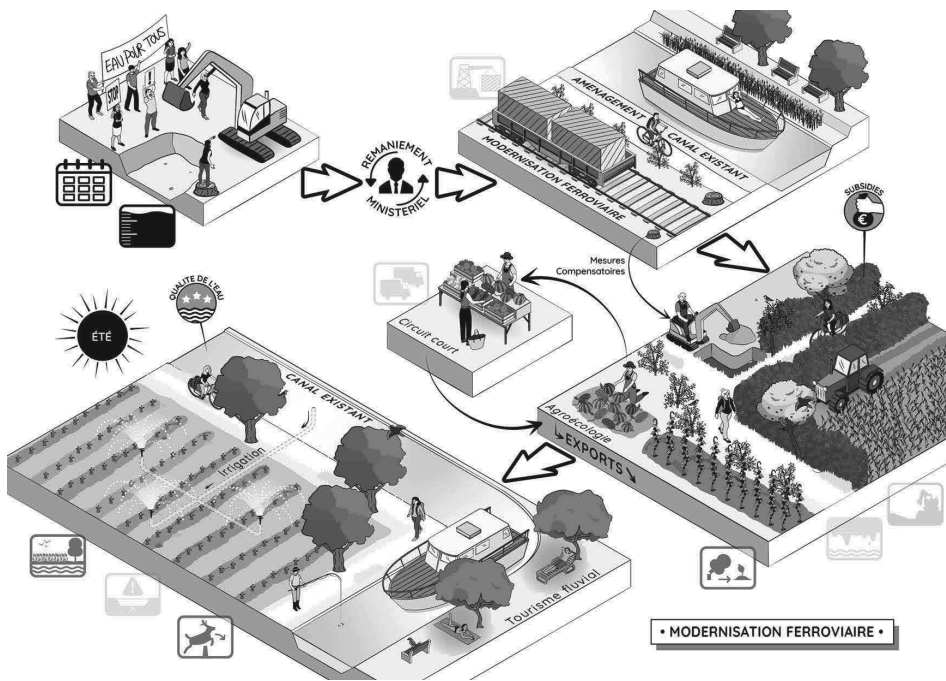


Figure 5.3. Les trois scénarios construits dans le projet : modernisation ferroviaire
 Dans « le programme de modernisation ferroviaire », un collectif « Somme-Sensée » se mobilise suite à des pénuries d'eau. Après un remaniement ministériel, le projet de canal est abandonné et remplacé par un programme de modernisation ferroviaire avec l'aménagement paysager du canal existant (canal du Nord), des opérations de restauration autour de la Sensée et de la Somme, un réseau de chemins et de haies. Un contexte avec moins de débouchés à l'export favorise la relocalisation et l'agroécologie avec moins de coulées de boues et une meilleure qualité de l'eau du canal existant qui est utilisé pour l'irrigation.

Source : Loïc Lobet – Licence CC 4.0

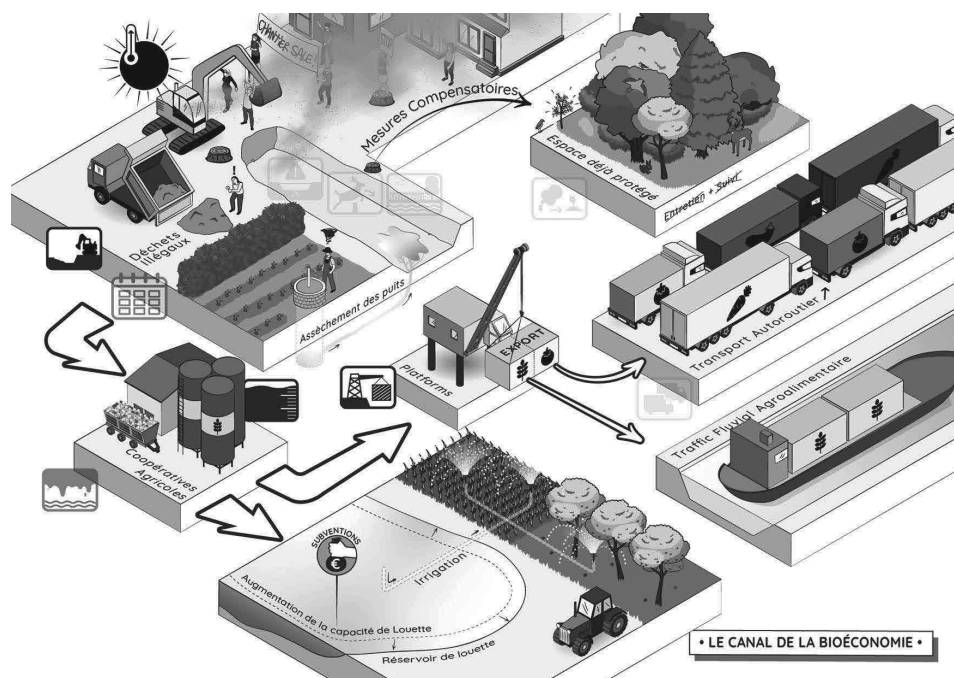


Figure 5.4. Les trois scénarios construits dans le projet : le canal de la bioéconomie

Dans le « canal de la bioéconomie », des problèmes surviennent lors du chantier. Des villages enclavés par les travaux qui ne bénéficient pas de ports intermodaux se mobilisent en dénonçant la présence de déchets illégaux dans les déblais, les poussières et l'assèchement des puits agricoles. Un compromis est élaboré par les coopératives agricoles qui obtiennent le financement d'un réseau d'irrigation, l'augmentation des capacités de retenue de Louette et deux plateformes complémentaires. Elles deviennent les gestionnaires légitimes de l'irrigation, de l'érosion, des déblais et des pollutions agricoles. Le trafic fluvial devient principalement agroalimentaire pour l'export. Le trafic routier augmente aussi. Les mesures compensatoires au creusement du canal se font sur des espaces déjà protégés, sans gain de biodiversité. Elles sont peu suivies ni par les associations naturalistes ni par les services de l'État.

Source : Loïc Lobet – Licence CC 4.0

Ces derniers, appartenant aux services de pilotage ou d'instruction, ont complété et amendé ces récits afin de renforcer leur plausibilité.

Ces scénarios ont ensuite été transmis à la maîtrise d'ouvrage et aux porteurs institutionnels du projet (Société du canal Seine-Nord Europe et conseil régional) afin qu'ils en prennent connaissance et puissent s'exprimer lors d'un temps d'échange organisé à cette fin.

Malgré notre démarcation vis-à-vis de toute entreprise militante, les promoteurs du canal ont perçu ces alternatives au récit dominant comme une politisation. Ils ont cherché à en limiter la portée critique en les assimilant à des scénarios de science-fiction et en nous demandant de les juger explicitement comme non désirables. Nous avons proposé de qualifier ces scénarios d'alerte pouvant donner lieu à un droit de réponse de la part du maître d'ouvrage sous forme d'un scénario désirable intégré au rapport de recherche. Ce compromis permettait que les scénarios d'alerte soient diffusés en même temps que les arguments visant à rassurer les acteurs du territoire.

Toute entreprise de symétrisation des cadrages fragilise le récit dominant, ce qui peut être perçu comme un effort de déstabilisation du système sociotechnique qui s'est réagencé autour du projet. Tout en réaffirmant notre attachement à la neutralité axiologique du chercheur en sciences sociales, nous voudrions défendre la contribution de ce travail d'anticipation à un enrichissement de la rationalité collective permettant d'améliorer les projets.

► Penser la pluralité des futurs : les apports critiques de la crainte face à l'utopie techniciste

Dans un article consacré à l'heuristique de la crainte jonassienne (2014), le philosophe Jelson Oliveira explique que cette notion dispose à la fois d'une portée pratique et d'une portée théorique. Dans un premier temps, la méfiance permet de collecter tous les doutes concernant les risques pour les générations futures, sans distinction. La crainte met en mouvement. L'imagination est ici un outil de projection des futurs, quel que soit leur degré de réalisation. Dans un second temps, Jonas préconise de mobiliser les sciences afin d'éprouver les possibles de la manière la plus informée qui soit. Dans un contexte d'invisibilisation de la critique, cette heuristique permet de rendre discutables des énoncés stabilisés.

Les scénarios dans le cadre du projet reconstituent ainsi des alertes à partir de toutes les expressions de doutes soumises dans un deuxième temps à l'épreuve critique scientifique. Ils ont été établis à partir de la collecte de la parole de trente et un entretiens²⁸, de l'analyse de littérature grise²⁹, d'incidents ayant existé dans des situations similaires ailleurs (changement d'échelle) et d'échanges pluridisciplinaires

28. Menés auprès de vingt-neuf personnes impliquées en tant qu'experts ou porte-parole dans la gouvernance de la biodiversité sur le terrain étudié et travaillant dans des services instructeurs de l'État (4), pour la Société du canal ou VNF (5), dans des chambres de commerce, d'industrie ou d'agriculture (2), des collectivités territoriales (9) et des associations (10).

29. Études et documents publics relatifs au projet (dossier d'autorisation, avis des autorités, rapport d'enquête publique) et à son environnement (carte d'enjeux, documents de planification environnementale) et dix articles de presse qui évoquaient des caractéristiques concrètes du projet de canal qui étaient en débat.

dans l'équipe et avec des experts du territoire et de ses enjeux. Ils ont été ensuite assemblés sur une trame narrative imaginaire favorisant la projection dans le futur et la discussion des dangers de la crise écologique.

► Conclusion : les apports de la crainte pour le projet INFLUBIO

L'ajout du scénario « désirable » atténue la portée critique des autres scénarios d'alerte, mais il légitime aussi des attentes sur les moyens de prévenir les dangers évoqués. L'incertitude concernant le futur de la biodiversité est ainsi reconnue.

L'heuristique de la crainte ne clôt pas l'exploration du futur, mais elle fournit de nouveaux appuis aux acteurs soucieux de la biodiversité qui s'en saisissent, ou pas. C'est ainsi qu'un ressort narratif d'un des scénarios d'alerte du projet a servi d'argument stratégique pour intensifier le dialogue entre le préfet et les services techniques. La possibilité d'une opposition locale au chantier prenant la forme d'une « zone à défendre » (ZAD), situation particulièrement épineuse pour un préfet, a été reprise par un service administratif pour défendre la nécessité d'une position commune des services de l'État, distincte de la maîtrise d'ouvrage, sur les ressources en eau et les déblais de chantier relatifs au canal. D'autres motifs de crainte mis en intrigue par les scénarios d'alerte sont retombés dans l'oubli (risque de coulées de boues, incidents de fonctionnement du canal, etc.) ou ont été invalidés par le cours des événements (comme le risque que le projet de canal ne se réalise pas). En conclusion, nous voudrions insister sur les conditions qui rendent possibles la dimension critique de cette posture de recherche et, par conséquent, sa capacité d'élargissement de la vigilance collective à l'égard de la biodiversité. Un dispositif participatif de type « observatoire local de l'environnement » ne suffit pas pour recréer de la symétrie dans une situation d'invisibilisation de la critique. Le changement d'échelle et la collecte d'incidents ayant existé dans des infrastructures comparables ont été déterminants pour rendre des craintes locales audibles. Or, cette exploration à plus grande échelle dépend de l'autonomie dont dispose l'équipe de recherche. Dans un programme comme Ittecop, le financement de l'enquête est indépendant du projet, mais la recherche reste néanmoins *embarquée*, parce qu'elle doit se justifier auprès d'acteurs du transport. Certaines enquêtes embarquées se font, *a posteriori*, lorsque les controverses se sont transformées en conflits et que les sociologues sont invités à démêler les fils de « *l'embaras* » exprimé (Barbier et Nadaï, 2015). Mais l'irréversibilité des dégradations écologiques invite aussi à développer des moyens d'enquête *a priori* dans des scènes de critique invisibilisée. Cela requiert de rendre ces situations comparables à d'autres scènes publiques dans lesquelles des critiques ont pu être énoncées. Le projet INFLUBIO a montré l'intérêt d'aborder l'environnement sous la forme de motifs pour construire cette comparabilité.

► Bibliographie

- Barbier R., Nadaï A., 2015. Acceptabilité sociale : partager l’embarras. *VertigO*, 15(3).
- Bonnaïfous A., 2009. La loi « Grenelle I », le canal Seine-Nord et l’effet de serre, *Transports : économie, politique, société*, 453, 16-18.
- Bouleau G., 2019. *Politisation des enjeux écologiques. De la forme au motif environnemental*. Londres, ISTE.
- Gilbert C., Henry E., 2012. La définition des problèmes publics : entre publicité et discrétion, *Revue française de sociologie*, 53(1), 35-59.
- Jonas H., 1990. *Le principe de responsabilité*, Paris, Éditions du Cerf.
- Oliveira J., 2014. Le statut heuristique de la crainte dans la réflexion éthique de Hans Jonas, *Alter*, 22, 195-209.
- Palonen K., Wiesner C., Selk V., Kauppi N., Trenz H.-J., Dupuy C., Van Ingelgom V., Liste P., 2019. Rethinking politicisation, *Contemporary Political Theory*, 18(2), 248-281.
- Petitimberty R., Bouleau G., Guimont C., 2022. (Re)politicization of climate change mitigating projects: environmental forms and motives of the Seine Nord Europe Canal, *European Journal of Futures Research*, 10(1).
- Sergent A., 2018. Changement climatique, in Hay C., Smith A., *Dictionnaire d’économie politique : capitalisme, institutions, pouvoir*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 68-80.
- Swyngedouw E., 1999. Modernity and hybridity: Nature, regeneracionismo, and the production of the Spanish waterscape, 1890-1930, *Annals of the Association of American Geographers*, 89(3), 443-465.