

Aménager le territoire... avec l'ensemble des vivants du territoire ?

Christophe Beaurain

Le 17/03/2022

Je livre ici une opinion personnelle, qui n'engage donc ni l'Université de Limoges, où j'enseigne en tant que professeur des universités en géographie-aménagement, ni le laboratoire de recherche (Géolab) dont je suis membre et dans lequel j'effectue mes recherches. J'ai été invité en tant qu'intervenant lors de la réunion de concertation préalable du débat public organisé à l'Université de Limoges le 10 février.

Dans la lignée de ma position lors de cette réunion, mon propos n'est pas ici de donner un avis sur l'intérêt ou non de ce projet d'autoroute concédée entre Limoges et Poitiers, mais plutôt d'attirer l'attention sur un point qui me tient à cœur en tant qu'enseignant-chercheur dans le domaine de l'aménagement du territoire : si les données du débat entre « nous » (les humains du territoire concerné) sont désormais bien connues, le temps n'est-il pas venu de considérer que la définition de cet « entre nous » doit être élargie, et par conséquent de s'intéresser également, et plus largement, à l'opinion de l'ensemble des vivants de ce territoire potentiellement impactés par ce projet d'infrastructure ?

Cette proposition peut prêter à sourire : comment peut-on sérieusement imaginer être en capacité de demander l'avis de la multitude d'êtres vivants, prétendument muets, composant la biodiversité du territoire traversé par ce projet ? Et plus encore d'entendre leur éventuelle réponse, alors qu'aucune arène de discussion publique ne leur est ouverte ?

Et pourtant : tous les analyses scientifiques (mais pas seulement !) en matière d'aménagement du territoire convergent vers l'idée qu'il est temps de franchir une étape supplémentaire dans les politiques dans ce domaine, après la décentralisation des années 1990 et suivantes, après l'intégration progressive des objectifs de la durabilité, et après la prise de conscience de la nécessité d'une participation des citoyens. Elargir le collectif concerné et appelé à donner son avis constitue l'un des enjeux majeurs des politiques d'aménagement du territoire dans la perspective des grands enjeux environnementaux fixés à l'horizon des trois prochaines décennies.

L'enjeu est énorme : notre rapport à la « nature », c'est-à-dire notre perception des êtres qui la composent et de la relation qu'il convient d'avoir avec eux, est depuis plusieurs siècles marqué du sceau du rationalisme. Celui-ci a légitimé l'exclusion de ces êtres, pourtant vivants et participants à ce titre à l'habitabilité de notre Terre commune, du collectif convoqué pour délibérer sur les choix à opérer pour aménager « notre » territoire. Ainsi, depuis plusieurs siècles (mais cela n'a pas toujours été le cas avant, chez nous occidentaux, et cela n'est toujours pas le cas aujourd'hui pour certains peuples qui habitent la planète !), nous trouvons que la nature est belle, depuis notre position d'observateur fortement épris de romantisme, et utile, depuis notre position de producteur et consommateur attaché au progrès, mais qu'en revanche elle n'a pas voix au chapitre, et n'a rien à nous dire sur la manière de vivre ensemble. L'admirer, pour son propre plaisir, oui ; En extraire toutes les ressources possibles ou l'artificialiser pour notre bien-être, oui encore ; mais discuter avec « elle » (eux en réalité) : cela n'est pas sérieux, tant la barrière que nous avons dressé entre elle et nous nous paraît irréductiblement étanche !

Pourquoi faudrait-il ainsi engager cette conversation avec eux, les vivants non humains, qui composent notre territoire, et ainsi les associer à la décision finale d'accepter ou refuser ce projet d'autoroute ?

A vrai dire la réponse positive à cette question tient en un verbe : parce que nous sommes *attachés* à eux, au double sens de l'attachement : au sens émotionnel du terme, ils sont attachants ; et au sens relationnel du terme : nous sommes irréductiblement liés à eux pour notre « avenir à tous », pour reprendre la désormais fameuse expression du rapport Brundtland (qui n'avait pas complètement ce sens toutefois en 1987). Cette question de notre avenir est d'ailleurs centrale. J'ai entendu, lors du débat du 12 février, la question tout à fait légitime suivante : que diront nos petits-enfants quand ils sauront que nous avons sacrifié des emplois et du développement économique du territoire en rejetant ce projet d'autoroute ? A quoi on peut répondre, non moins légitimement : que diront nos petits-enfants quand ils sauront que nous avons délibérément sacrifié une partie de ceux à qui ils sont attachés, au double sens du terme ? Que savons-nous de leurs attentes à ce jour ? A la difficulté de faire entendre la voix des non humains s'ajoute donc en réalité celle de prendre en compte dès maintenant la voix des générations futures, humaines ou non.

Pour le dire de manière encore plus radicale, plus nous réduisons la part de l'habitat disponible pour les êtres vivants non humains au sein de notre territoire (et au-delà sur l'ensemble de la planète), plus nous hypothéquons notre capacité à favoriser le développement du vivant sous toutes ses formes.

Les arguments en faveur du projet sont connus : amélioration de la sécurité routière, réduction du temps de transport, développement économique (attractivité, création d'emplois), désenclavement du territoire et connexion avec les grands flux de circulation du littoral atlantique. Certains de ces arguments, en particulier ceux touchant au développement économique, sont probablement à relativiser, tant la création d'emplois liée à une infrastructure supplémentaire est très aléatoire et généralement concentrée aux points d'arrivée et de départ de ladite infrastructure.

Les arguments contre ce projet sont également bien connus : caractère anachronique, avec de forts impacts sur l'environnement (destruction de la biodiversité, artificialisation des sols, pollutions générées par l'accroissement des déplacements motorisés), inégalités dans l'accès à cette infrastructure à cause des péages instaurés, coûts bien plus élevés que ceux annoncés initialement, mise en service encore très incertaine compte tenu du refus probable du Conseil d'Etat de valider le plan de financement... Certains de ces arguments sont probablement eux aussi à relativiser.

Mais je défends l'idée que l'essentiel est ailleurs. Il est précisément selon moi dans la nécessité que nous avons désormais à penser l'aménagement du (de notre) territoire avec l'ensemble des vivants, donc à imaginer des dispositifs qui permettent de franchir cette barrière entre eux et nous que j'évoquais dans les paragraphes précédents, à prendre conscience de notre attachement réciproque, et d'entendre par conséquent leur point de vue sur les projets d'aménagement, en l'espèce la construction de l'autoroute A147 entre Limoges et Poitiers.

Si l'on souscrit à cet impératif, la question qui vient est donc immédiatement : comment s'y prendre ?

La première réponse est d'abord d'identifier ceux des êtres vivants qui seront potentiellement impactés par ce projet. C'est précisément la tâche de l'évaluation environnementale et du diagnostic environnemental qui le compose, en ajoutant immédiatement que celui-ci ne doit pas servir uniquement à l'évaluation monétaire du coût de ces impacts environnementaux (que le financeur sera contraint d'assumer) mais doit également avoir un objectif pédagogique auprès du public : informer le plus grand nombre d'entre nous de la composition *complète* du collectif

des êtres non humains impactés par ce projet. Les nommer et les sélectionner pour participer à la discussion est déjà une étape cruciale.

La seconde étape, non moins importante, est ensuite d'imaginer des dispositifs leur permettant de s'exprimer. Ce doit être ici le rôle des expérimentations, d'où qu'elles viennent : des sciences (naturelles et humaines), des professionnels, des habitants... De tous ceux qui en réalité, par l'expérience et au moyen d'outils techniques plus ou moins sophistiqués, donnent à voir et à entendre les pratiques de ces êtres que nous côtoyons quotidiennement et auxquels nous sommes attachés pour notre propre avenir. D'une certaine manière, la démarche Eviter Réduire Compenser (ERC), inscrite dans la loi, s'intègre dans ce type de dispositif, même si ce dispositif est loin d'être totalement satisfaisant. Bien des choses restent encore à faire de ce point de vue. Le Limousin, dont les habitants sont très attachés à leur environnement naturel, pourrait constituer un terrain d'expérimentation pionnier en la matière.

Si nous reconnaissons faire territoire avec l'ensemble des vivants, c'est donc également *avec eux* qu'il faut discuter des conséquences de nos choix pour ce projet d'autoroute.

Christophe Beaurain
christophe.beaurain@unilim.fr