

**CINQUIÈMES JOURNÉES DOCTORALES SUR LES
EXPÉRIMENTATIONS DÉMOCRATIQUES, LA PARTICIPATION DU
PUBLIC ET LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE**

**organisées par le GIS *Participation du public, décision, démocratie
participative***

-

12 et 13 janvier 2018 à l'Université François Rabelais de Tours
Faculté Droit, Économie et Sciences Sociales

*ANALYSE DES STRATÉGIES GÉOPOLITIQUES ATTACHÉES AU DÉVELOPPEMENT
DES OUVRAGES MAJEURS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ*

*THÈSE EN GÉOGRAPHIE, MENTION GÉOPOLITIQUE, RÉALISÉE DANS LE CADRE D'UNE
CONVENTION CIFRE AU SEIN DE RTE (RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ)*

Lucie ROUDIER, doctorante au Centre de Recherches et d'Analyses Géopolitiques –
Institut Français de Géopolitique

lucie.roudier@gmail.com

Résumé

Les contestations des politiques d'aménagement du territoire et leurs applications concrètes (autoroutes, lignes à grande vitesse, aéroports, centrales nucléaires, etc.) se sont généralisées depuis les années 1970. Les projets d'ouvrages de transport d'électricité ne font pas exception à la règle et plusieurs d'entre eux ont fait l'objet de vives oppositions. Si l'actualité offre des exemples récents de protestations (Haute-Durance¹, Sud-Aveyron² ou Avelin-Gavrelle³), la contestation des projets de lignes ou de postes électriques n'est pas un phénomène nouveau. Les premières tentatives d'interconnexion avec l'Espagne ou le projet Boutre-Carros (abandonnés dans les années 1990) démontrent cette ancienneté. Ce qui interpelle désormais, ce sont la visée et l'intensité de ces oppositions. Les projets précédemment nommés ont ce trait commun d'être avant tout des conflits de territoire – en lien avec des politiques d'aménagement - mobilisant de nombreux acteurs et des représentations spatiales contradictoires. Les sciences humaines et sociales se sont beaucoup intéressées aux conflits entourant les politiques d'aménagement liées à l'énergie. Cependant, elles se sont rarement employées à analyser leurs corollaires que sont les ouvrages de transport d'électricité, jugés paradoxalement trop tangibles ; à l'exception de la thèse de Louis Simard (Simard, 2003) et les travaux de Guillaume Faburel et Karen Chevallier (Faburel et Chevallier, 2015).

Nous proposons dans notre recherche doctorale, une analyse des conflits autour des ouvrages majeurs de transport d'électricité comme étant des conflits d'aménagement du territoire, géopolitiques.

Abstract

Since 1970, political contestations on spatial planning policies and its concrete applications (highways, high-speed rails, airports, nuclear power plants, etc.) has spread. Many of electric high voltage line projects feel the pinch, as they face strong oppositions. Current events show recent examples of protests in France (Haute-Durance, Sud-Aveyron or Avelin-Gavrelle). However it is not a new trend. First Spain/France electrical connection attempt, or Boutre-Carros project (abandoned in 1990) tend to prove how well-established contestation is. The intensity of those opposition attracts attention nowadays. The previously mentioned projects are similar as they are territorial conflicts, triggered by urban planning policies, involving various actors with opposed spatial representations. Conflicts about energy projects have aroused interest on the human and social science field. However, other than Louis Simard thesis (Simard, 2003), and Guillaume Faburel and Karen Chevallier's work (Faburel et Chevallier, 2015), those sciences have rarely focused on energy transport structures, believed to be too tangible.

In this doctoral research, we offer to analyse conflicts that important energy transport structure trigger, as being geopolitical and urban planning conflicts.

¹ Rénovation électrique de la Haute-Durance

² Construction d'un poste électrique à Saint-Victor et Melvieu (Sud Aveyron)

³ Reconstruction d'une ligne aérienne (32 kilomètres) 400 000 volts entre Lille et Arras

Introduction

Les contestations des politiques d'aménagement du territoire et leurs applications concrètes (autoroutes, lignes à grande vitesse, aéroports, centrales nucléaires, etc.) se sont généralisées depuis les années 1970. Les projets d'ouvrages de transport d'électricité ne font pas exception à la règle et plusieurs d'entre eux ont fait l'objet de vives oppositions. Si l'actualité offre des exemples récents de protestations (Haute-Durance⁴, Sud-Aveyron⁵ ou Avelin-Gavrelle⁶), la contestation des projets de lignes ou de postes électriques n'est pas un phénomène nouveau. Les premières tentatives d'interconnexion avec l'Espagne ou le projet Boutre-Carros (abandonnés dans les années 1990) démontrent cette ancienneté. Ce qui interpelle désormais, ce sont la visée et l'intensité de ces oppositions. Les projets précédemment nommés ont ce trait commun d'être avant tout des conflits de territoire – en lien avec des politiques d'aménagement - mobilisant de nombreux acteurs et des représentations spatiales contradictoires. Les sciences humaines et sociales se sont beaucoup intéressées aux conflits entourant les politiques d'aménagement liées à l'énergie. Cependant, elles se sont rarement employées à analyser leurs corollaires que sont les ouvrages de transport d'électricité, jugés paradoxalement trop tangibles ; à l'exception de la thèse de Louis Simard (Simard, 2003) et les travaux de Guillaume Faburel et Karen Chevallier (Faburel et Chevallier, 2015).

L'objectif de la thèse est de comprendre ce qui détermine les rapports entre les acteurs et leur territoire à l'occasion de projets d'aménagement portés par des maîtres d'ouvrage exogènes au territoire (RTE⁷ - Réseau de transport d'électricité - ou Hydro-Québec⁸). Nous chercherons à analyser les rapports de force entre ces acteurs et les représentations spatiales contradictoires que ces derniers ont et diffusent. Enfin, nous analyserons ces rapports entre acteurs et territoires à l'aune de méthodes de participation du public volontaires portées par des maîtres d'ouvrage.

1. Aux origines du projet de recherche

Au commencement du projet de recherche, le constat était le suivant : les acteurs impliqués dans des conflits territoriaux sont protéiformes, mobilisent des discours à de multiples échelles et sont de plus en plus organisés. Ces conflits peuvent modifier substantiellement, retarder, voire annuler certains projets. Or, depuis plusieurs années, nous assistons à un essor rapide des énergies renouvelables et leur part dans le mix énergétique connaît une forte croissance. Dans le cadre de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte⁹, les pouvoirs publics français fixent l'objectif d'atteindre 23% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique français en 2020. Les raccordements aux centrales nucléaires historiques demeurent et le territoire est d'ores et déjà maillé par 105 000 kilomètres de lignes électriques. Cependant, les nouvelles territorialités induites par la transition énergétique modifient l'architecture du réseau électrique avec une nouvelle géographie des lieux de production d'énergie. Les besoins en développement de réseau s'en trouvent renforcés, dans un contexte de tensions accrues pour lesquelles les effets des réponses techniques et procédurales apportées semblent limités.

⁴ Rénovation électrique de la Haute-Durance

⁵ Construction d'un poste électrique à Saint-Victor et Melvieu (Sud Aveyron)

⁶ Reconstruction d'une ligne aérienne (32 kilomètres) 400 000 volts entre Lille et Arras

⁷ Gestionnaire du réseau de transport d'électricité français à haute et très haute tension

⁸ Entreprise d'État en charge de la production, du transport et de la distribution de l'électricité au Québec

⁹ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

2. De longue date, les pouvoirs publics se sont emparés de ces problématiques

Constatant ces situations de blocage, les pouvoirs publics et les maîtres d'ouvrage apportent deux types de réponses dont les effets sont limités (Lecourt, 2003, cité par Avry, 2012, p. 17). La première réponse, d'ordre technique et réglementaire, vise à éviter, réduire au maximum les impacts et nuisances de ces aménagements, et à compenser les impacts résiduels. La seconde réponse est d'ordre procédural : face au déficit démocratique très largement dénoncé par les populations mobilisées, différentes innovations ont été mises en application, comme le rapporte Loïc Avry (2012, p. 17).

La participation en France telle que définie aujourd'hui est le fruit d'une longue institutionnalisation. La promulgation de la loi Bouchardeau, en 1983, en pose les premiers jalons : elle donne sa place à l'opinion publique dans l'élaboration de la décision, et généralise le principe de l'enquête publique dans les cas d'aménagement pouvant affecter l'environnement. En 1992, la circulaire Bianco prévoit une procédure de concertation sur l'opportunité des grands projets d'infrastructure en amont des enquêtes publiques, et amorce la création de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). En 1995, la loi Barnier crée la CNDP. En ratifiant la convention d'Aarhus¹⁰ en 2002, la France intègre une composante européenne à sa politique de participation, et une réforme importante de la CNDP en fait dorénavant une autorité administrative indépendante. Cette dernière se voit alors confier la mission d'élaborer une méthodologie en matière de participation du public aux processus décisionnels. Elle est ainsi investie de la mission de participer à la création d'une forme française de débat public (Monnoyer-Smith, 2007, p. 25). Toutefois celle-ci, comme le remarque Laurence Monnoyer-Smith alors vice-présidente de la CNDP, reste marquée par la logique de concertation propre à l'enquête publique et ne prévoit pas d'associer de façon concrète les citoyens à la décision. Récemment, la loi du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, pose de nouvelles pierres sur la route de la participation effective du public. Elle introduit des simplifications de procédures administratives devant favoriser la participation. L'année suivante, l'ordonnance du 3 août 2016¹¹ cherche à garantir la participation effective du public au processus décisionnel. Elle lui donne le droit d'accéder aux informations pertinentes, de demander la mise en œuvre d'une procédure de participation, de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ainsi que d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation. Mais les effets de ces réponses procédurales semblent très limités. Loïc Avry (2012, p. 17), en s'appuyant sur Cécile Blatrix (Blatrix, 1997) et Arnaud Lecourt (Lecourt, 2003) les résume ainsi :

Dès le départ, le manque de participation du public constitue de toute évidence le grand travers des enquêtes. L'absence de spatialisation des projets à l'occasion des débats publics a conduit à des effets comparables. Le citoyen, pourtant figure de référence du débat Bianco, est apparu comme relativement absent des processus. Le renforcement du débat public par la loi Barnier en 1995 n'a pas non plus permis de réduire les tensions entre les différents protagonistes. Les débats constituent, au contraire, des temps forts de la mobilisation, avec un face-à-face direct entre partisans et opposants au projet. Dans peu de cas en France comme ailleurs, ces débats publics n'ont constitué une véritable avancée (Simard, Lepage, Fourniau, Gariépy, Gauthier, 2007). Enfin, la procédure et le déroulement de ces grands débats

¹⁰ Permettant à toute personne d'être informée, de s'impliquer dans les décisions et d'exercer des recours en matière d'environnement.

¹¹ Ordonnance n° 2016-1060 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement

n'ont pas permis de dégager de véritable processus de dialogue ou de concertation, et s'apparentent de plus en plus à une grand-messe rendue obligatoire par une procédure légale.

L'on comprend mieux ainsi pourquoi les dernières avancées réglementaires cherchent à rendre effective - réelle - la participation du public et l'implication des citoyens à ces procédures.

3. *La concertation relative aux ouvrages de transport d'électricité*

La concertation en matière d'ouvrages de transport d'électricité repose sur un protocole de 1992. Dans celui-ci, EDF – à l'époque - s'était engagée à l'égard de l'État à mettre en œuvre le plus en amont possible de chacun de ses projets de grands transports d'électricité, une large concertation avec l'ensemble des partenaires concernés. Ce principe a été reconduit et renforcé par les accords *Réseaux électriques et Environnement* de 1997 et 2001 et le *contrat de service public* de 2005 entériné entre l'État, EDF et RTE. Plusieurs circulaires ont ensuite précisé les modalités de concertation, notamment la circulaire Fontaine¹² de septembre 2002, toujours en vigueur. Elle précise les ambitions de la concertation : « définir, avec les élus et les associations représentatifs des populations concernées, les caractéristiques du projet ainsi que les mesures d'insertion environnementale et d'accompagnement du projet, d'apporter une information de qualité aux populations concernées par le projet ». En 2015, la loi relative à la transition énergétique généralise l'organisation des concertations sous l'égide d'un garant de la CNDP, pour les ouvrages de transport d'électricité.

4. *Le contrat CIFRE¹³ comme expérience d'immersion dans son terrain*

Comme de nombreux maîtres d'ouvrage, RTE tente depuis plusieurs années de comprendre et répondre à ces nouvelles formes de conflits en se dotant en interne de structures (département ou entité) visant à apporter des éclairages et solutions nouvelles. C'est en lien avec cette tentative de réponse qu'une thèse de géopolitique a été commandée. Ce faisant, nous avons intégré en mars 2015 le Département Concertation et Environnement de l'entreprise en qualité de doctorante, afin d'apporter sinon des réponses, des éléments de compréhension des scènes nouvelles qui se jouent.

Au commencement de ce travail de recherche, nous avons rapidement identifié plusieurs terrains à étudier - des projets suscitant des contestations - choisis pour leur intérêt scientifique et opérationnel. Cependant, il nous est apparu dès les premières semaines que la position d'observateur participant, dans laquelle nous nous trouvions au sein de l'entreprise, allait constituer au quotidien un terrain d'étude. Ce statut hybride de chercheuse côtoyant les praticiens et décisionnaires confère une double-culture. Nous l'entendons également comme une occasion de nourrir, par les sciences humaines et sociales, des projets industriels de transport d'électricité par nature fondés sur de l'ingénierie et de la technique.

¹² Texte de référence encadrant notamment – mais pas uniquement – la concertation relative aux ouvrages de transport d'électricité.

¹³ Convention Industrielle de Formation par la REcherche

I. Pierres d'achoppement de la compréhension de ces oppositions

1. Replacer l'ensemble du territoire au cœur de l'analyse

Jusqu'à la fin des années 2000, les géographes se sont relativement peu intéressés aux conflits en lien avec l'aménagement du territoire. Ce champ de recherche a été investi majoritairement par d'autres sciences humaines, sociologie et science politique en tête. La littérature ayant trait aux conflits d'aménagement est abondante mais se concentre principalement sur l'analyse des réponses procédurales apportées par l'État - les différentes arènes de participation du public -, et sur les concepts « d'acceptabilité sociale » et de « NIMBY¹⁴ ». Cela constitue un apport indéniable mais souffre d'une absence relative d'analyses des rapports aux territoires et jeux d'acteurs. Par ailleurs, ces concepts constituent à notre sens, une vision incomplète des conflits d'aménagement, sur laquelle nous reviendrons. Depuis plusieurs années, des politistes, géographes ou spécialistes de la psychologie sociale et environnementale (Yann Fournis, Marie-Josée Fortin, Pierre Batellier ou Alexia Lopez) ont questionné et tenté de dépasser ces concepts. Nous constatons que ces questionnements, bien que récents, composent dorénavant une littérature extrêmement riche.

Chez les géographes s'intéressant aux conflits d'aménagement et analysant les rapports aux territoires et jeux d'acteurs, plusieurs tendances existent. Patrice Melé, chercheur au CITERES (UMR Cités, TERritoires, Environnement, Sociétés) a déployé par exemple une approche typologique analysant les systèmes d'acteurs et classant les conflits en fonction de ces parties prenantes. Philippe Subra, chercheur au sein de l'Institut Français de Géopolitique, développe une démarche d'analyse propre à l'école de géopolitique fondée par Yves Lacoste en mettant le territoire au centre du raisonnement comme une donnée essentielle des conflits (Subra, 2012, p.51). Il démontre par ailleurs que l'aménagement du territoire est une question éminemment géopolitique. Guillaume Faburel, chercheur à l'UMR TRIANGLE (Action, discours, pensée politique et économique), étudie quant à lui la manière dont les conflits autour d'infrastructures aéroportuaires sont révélateurs d'une organisation spécifique des territoires. Il a proposé d'établir des calculs de nuisance pouvant servir de base pour des compensations. Il s'intéresse également à l'articulation entre territoires et conflits générant des nuisances en questionnant leur « acceptabilité sociale ». Arnaud Lecourt, chercheur à l'UMR ESO (Espaces et Sociétés), s'est intéressé au cas Breton par l'intermédiaire duquel il met en évidence des conditions spécifiques à la mobilisation d'acteurs en fonction de critères identitaires. Loïc Avry, chercheur à l'UMR ESO également, propose d'analyser les conflits territoriaux par l'analyse des représentations spatiales des acteurs grâce aux cartes mentales.

Comme évoquées précédemment, d'autres disciplines s'intéressent à la question des conflits en lien avec l'aménagement du territoire. C'est le cas de la psychologie sociale et environnementale, qui a produit plusieurs thèses sur ce sujet. Celle d'Alexia Lopez, chercheuse au laboratoire de Psychologie sociale d'Aix-Marseille Université, en est un exemple. Elle analyse les enjeux psychosociaux des grandes infrastructures de transport par le prisme notamment des représentations sociales. Louis Simard, à l'Institut d'études politiques de Paris, a réalisé une thèse en sociologie sur les conflits d'environnement et concertation, dans laquelle il compare le cas des lignes à très haute tension en France et au Québec. Ce travail de recherche analyse la négociation et la mise en œuvre des actes publics conventionnels dans le domaine du transport de l'électricité. S'appuyant sur quatre cas d'étude, cette thèse analyse les stratégies et rapports de force qu'établissent les acteurs en présence, et décrit l'évolution de l'action publique à travers ces mécanismes.

¹⁴ *Not in my backyard* = pas dans mon jardin

Ce qui est inédit, dans notre travail de recherche, c'est l'analyse proposée des conflits autour des ouvrages majeurs de transport d'électricité comme étant des conflits d'aménagement du territoire, géopolitiques.

2. *Un risque d'explications hâtives*

Lorsque l'on cherche à comprendre les conflits d'aménagement en lien avec le développement des ouvrages majeurs de transports d'électricité, il convient de ne pas céder aux explications hâtives.

Imagine-t-on que c'est l'ampleur des effets de ces ouvrages sur l'environnement qui suscite ces oppositions ? Une comparaison avec d'autres ouvrages industriels, comme les centrales nucléaires ou les installations SEVESO, suffit à convaincre que cet aspect ne peut seul constituer une explication satisfaisante. Imagine-t-on que l'impact de ces ouvrages sur les paysages est la source première de ces oppositions ? Les difficultés auxquelles sont confrontés les projets de liaisons souterraines fournissent des contre-exemples saisissants (Quatre-Seigneurs-Saumade¹⁵ ou Hambach¹⁶). Imagine-t-on que RTE ne compense pas les dommages qu'il occasionne ? On ne pourrait expliquer dans une telle hypothèse que RTE est, à notre connaissance, le seul industriel à indemniser le préjudice visuel ou à avoir mis en place un dispositif compensatoire d'une ampleur similaire au plan d'accompagnement de projet.¹⁷ On pourrait multiplier les idées reçues ; à aucune d'elles, le phénomène des oppositions aux lignes électriques ne se laisse réduire (Note Département Concertation et Environnement, 2015, p.5).

Quant au concept « d'acceptabilité sociale », tant de fois avancé mais impropre pour décrire de telles oppositions, il ne fait que freiner davantage leur compréhension en masquant la diversité des facteurs influant sur l'issue d'un projet d'ouvrage. Dans la sphère de « l'acceptabilité », l'acronyme NIMBY - conception déterministe longtemps mise en avant dans les problématiques liées aux conflits d'aménagement - qui décrit le rejet d'un aménagement par la seule proximité physique entre celui-ci et ses opposants, est extrêmement réducteur (Lopez A., 2013, p. 47) La proximité seule d'un ouvrage n'explique pas nécessairement les rejets du projet. En revanche, les représentations associées à ces derniers peuvent expliquer ces oppositions. Des acteurs opposés ont des représentations différentes, et souvent contradictoires des territoires, qu'il s'agisse de les défendre, les occuper ou les aménager. Il convient donc d'analyser les acteurs en présence et les modèles qu'ils défendent dans une structure réticulaire active. Ces structures ne sont pas fixes, ce sont des relations, des réseaux et des jeux d'acteurs qui parviennent finalement à imposer leur modèle plutôt qu'un autre.

3. *L'acceptabilité sociale, une vision réductrice des conflits d'aménagement ?*

Longtemps la notion d'acceptabilité sociale a été convoquée tant par les maîtres d'ouvrage que par les décideurs, comme une condition *sine qua non* pour autoriser un grand projet. Les citoyens s'en réclament également, tout en se montrant souvent critiques. Elle a été de plus en plus mobilisée pour penser les tensions entourant les projets. Des chercheurs de l'UQAR

¹⁵ Construction d'une liaison souterraine (8 kilomètres) visant le renforcement de l'alimentation électrique de l'agglomération de Montpellier

¹⁶ Raccordement souterrain à 400 000 volts (15 kilomètres) d'une centrale de type « cycle combiné gaz »

¹⁷ En France, le plan d'accompagnement de projets (PAP) est prévu par le contrat de service public. Ce contrat stipule que pour le développement des nouvelles lignes aériennes, des actions soutenant l'amélioration des réseaux existants, la réduction des impacts du projet ou des actions de développement durable, doivent être entérinées dans le cadre du PAP. Sa finalité est d'améliorer « l'acceptabilité sociale » des projets.

(Université du Québec à Rimouski) et de l'UQAM (Université du Québec à Montréal) tentent d'ailleurs de montrer tant les faiblesses que les limites de ce concept. Pierre Batellier (UQAM) dans sa *Cartographie d'une notion et de ses usages* (Batellier, 2015, p.i) explique les enjeux entourant cette notion :

La notion d'acceptabilité sociale, omniprésente dans les discours et les débats publics, apparaît comme un nouveau « terme valise ». Le manque de repères tend à en faire une notion vide de sens, malléable et manipulable à toutes fins, utilisée de façon pragmatique, sans références explicites à des fondements conceptuels et théoriques rigoureusement établis. Or, en raison de l'importance de ces thématiques dans l'espace public actuel, il importe de faire appel à une plus grande rigueur quant au choix des mots et à la clarification de leur sens. Contrairement à ce que voudrait laisser croire une certaine logique d'opérationnalisation de telles notions, il ne s'agit pas là de « détails de vocabulaire » ou de « snobisme académique ». Ces choix lexicaux et sémantiques influencent grandement le discours et le débat public.

Dans ce contexte, il nous est apparu essentiel de devoir clarifier l'état de la recherche à ce sujet et de poser un cadre précis sur la définition à laquelle nous souscrivons. Aussi « l'acceptabilité sociale est définie comme un processus d'évaluation politique d'un projet mettant en interaction une pluralité d'acteurs impliqués à diverses échelles et à partir duquel se construisent progressivement des arrangements et des règles institutionnelles reconnus légitimes car cohérents avec la vision du territoire et le modèle de développement privilégiés par les acteurs concernés. » (Fortin et Fournis, 2013, p.13). C'est précisément ce processus que nous cherchons à étudier, à plusieurs échelles géographiques et temporelles, et dans la structure réticulaire qui lui est propre.

II. Choix des terrains

1. Répondre aux exigences académiques et opérationnelles

À l'heure du choix, il nous a fallu considérer tant les impératifs académiques que l'intérêt opérationnel de l'entreprise d'accueil. Aussi nous avons procédé en premier lieu à un recensement des conflits territoriaux auxquels RTE et Hydro-Québec ont été confrontés. Forts de ces pistes de réflexion, nous avons établi une grille précise des critères de choix. Dotées de caractéristiques variées que nous allons développer, les cinq études de cas analysent toutes des oppositions et permettent de tester chacune des hypothèses de recherche (quatre). Trois d'entre elles sont des projets suscitant des oppositions en France, chacune de ces études soulevant des enjeux qui lui sont propres et offrant ainsi le spectre de recherche le plus large possible. Les deux autres sont des projets portés par Hydro-Québec, qui génèrent également des contestations. Ces deux dernières, si elles nous confortent dans certaines hypothèses de recherche, permettent également de recenser les modalités et pratiques de participation du public à l'étranger.

Avant de développer les caractéristiques des terrains d'étude, nous allons procéder rapidement par soustraction. Cette thèse n'a pas vocation à rechercher les facteurs « d'acceptabilité » d'ouvrages majeurs de transport d'électricité mais tente de comprendre ce qui détermine les rapports entre les acteurs et leur territoire lors de situations de conflit. C'est en nous appuyant sur ces terrains d'étude portant sur des conflits de territoire de nature distincte et intervenant à des échelles différentes, que nous cherchons à comprendre les rapports entre acteurs et territoires en les plaçant tous deux au centre de l'analyse.

2. Choisir cinq terrains d'étude

Philippe Subra explique en ces termes l'intérêt de procéder à l'analyse de terrains d'étude en géopolitique locale :

Aux explications transversales, nous préférons l'étude au cas par cas de situations concrètes, à chaque fois uniques, au moins en partie, car la combinaison des facteurs varie nécessairement d'un territoire local à un autre. L'histoire locale, l'évolution sociologique, la situation économique, l'évolution urbaine, mais aussi le jeu des acteurs, en particulier des acteurs politiques, élus, candidats, militants, leurs personnalités, leur charisme, leurs relations (alliances, rivalités, inimitiés), leur ancrage local et leurs réseaux, enfin leurs choix stratégiques et tactiques doivent être pris en compte pour comprendre ce qui se passe dans chaque territoire (Subra, 2012, p.61).

Si chacun de ces terrains d'étude possède des caractéristiques propres et variées qui ont justifié notre choix, ils doivent permettre *in fine* de répondre à l'objectif global de cette thèse qui est de comprendre ce qui détermine les rapports entre les acteurs et leur territoire à l'occasion de projets d'aménagement portés par des maîtres d'ouvrage exogènes au territoire. Ils permettent également d'analyser les rapports de force entre ces acteurs et les représentations spatiales contradictoires que ces derniers ont et diffusent au sujet des territoires. Enfin, ils doivent permettre d'analyser ces rapports à l'aune de méthodes de participation du public volontaires portées par des maîtres d'ouvrage. Quatre projets sur cinq ont fait l'objet de démarches proactives de participation du public. Le cinquième, plus ancien, permet quant à lui de témoigner du cheminement procédural ayant accompagné l'accroissement des tensions. Nous avons volontairement exclu les projets de lignes souterraines, les interconnexions ou les raccordements de parcs éoliens *off-shore*, soulevant des problématiques spécifiques et pouvant faire l'objet d'une recherche doctorale à part entière.

Caractéristiques des cinq terrains d'étude

	Terrain 1	Terrain 2	Terrain 3	Terrain 4	Terrain 5
Nom du terrain d'étude	Avelin-Gavrelle (été 2016)	Sud-Aveyron (printemps 2017)	Cotentin-Maine (été 2017)	Grand-Brûlé-Saint-Sauveur (hiver 2017)	Chamouchouane-Bout-de-l'Île (en cours)
Nature du projet	Reconstruction ligne aérienne – 32 km – 2 X 400 kV	Construction d'un poste électrique – 400/225 kV	Construction d'une ligne aérienne - 163 km – 400 kV	Construction d'une ligne aérienne – 42 km – 120 kV	Construction d'une ligne aérienne – 427 km – 735 kV
Type de projet	Linéaire	Ponctuel	Linéaire	Linéaire	Linéaire
Échelle du projet	19 communes	1 commune	64 communes	7 municipalités	19 municipalités et 7 territoires non organisés
Phase du projet lors du terrain	Après enquête publique	Avant enquête publique	Mis en service en 2013	Début phase chantier	Phase chantier
Modalités de participation du public	Réglementaire (débat public) et volontaire (concertation post-débat public)	Réglementaire (concertation Fontaine) et volontaire (porte-à-porte)	Réglementaire (débat public)	Réglementaire et volontaire (comité technique régional)	Réglementaire + BAPE et volontaire
Justification du projet	Sécurisation du réseau et accueil de la production d'origine renouvelable.	Évacuation de la production d'énergie d'origine renouvelable.	Évacuation de la production du futur EPR de Flamanville.	Répondre à l'accroissement des besoins en électricité.	Sécurisation du réseau et accueil de la production (complexe hydro-électrique de la Romaine et éolienne).
Problématique spécifique du terrain	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des représentations à l'endroit de la justification du projet. ○ Le projet étant une reconstruction, analyse des représentations préexistantes. ○ Analyse des effets des modalités de participation du public sur la contestation. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des représentations à l'endroit de la justification du projet. ○ Analyse des effets des modalités de participation du public sur la contestation. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des représentations à l'endroit de la justification du projet. ○ Analyse des effets des modalités réglementaires de participation du public sur la contestation. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des représentations à l'endroit de la justification du projet. ○ Analyse des effets des modalités de participation du public sur la contestation. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Analyse des représentations à l'endroit de la justification du projet. ○ Analyse des effets des modalités de participation du public sur la contestation.

3. *Les critères de choix*

Afin d'obtenir l'aval tant académique qu'opérationnel, il nous a fallu répondre à la double-exigence que représente la recherche au sein d'une entreprise. À cet effet, nous avons dû prendre en compte de nombreux critères afin d'éprouver notre méthodologie.

Nous avons en premier lieu évalué les modalités de participation du public que chacun des maîtres d'ouvrage a développées dans le cadre de ses projets. Ainsi, nous avons choisi quatre terrains pour lesquels des méthodes, souvent innovantes, ont été développées. Si l'ensemble des projets étudiés ne répond pas à cet impératif, cela s'explique aisément. Les innovations en termes de participation doivent répondre à un besoin particulier du maître d'ouvrage, et doivent en interne, passer par des procédures devant les valider. Il n'est donc pas si fréquent d'observer ce type d'initiative. Par ailleurs, il sera pertinent de s'intéresser dans le cadre plus général de la thèse, à un projet dont la méthode de participation (conférences de citoyens et réalisation de cartes mentales) inédite semble amorcer des pistes de réflexion pour l'entreprise. Ce projet n'ayant pas fait l'objet de contestations, nous ne l'avons pas retenu comme terrain d'étude, mais y avons porté une attention toute particulière. En effet, nous souscrivons à l'idée que le « non-conflit » ou le maintien d'un conflit à un bas niveau d'intensité est aussi un sujet pour la géopolitique (Subra, 2012, p.62).

Le temps du conflit devait également éprouver l'intérêt de la méthodologie. Ainsi, le premier terrain intervenait au sortir de l'enquête publique, au cœur de la mobilisation. Le second a été réalisé avant l'enquête publique et peu de temps après le porte-à-porte mis en place par RTE. Ces deux premiers terrains ont donc été réalisés en aval, lors des phases administratives et avant d'éventuels recours. Le troisième est advenu quatre ans après la mise en service de la ligne électrique, et 12 ans après le débat public. Le quatrième est intervenu à l'ouverture du chantier de construction, lors des phases de déboisement, au cœur des recours judiciaires. Le cinquième enfin, a pris place au cours de la phase chantier, lors du levage des pylônes. Ainsi, nous avons pu balayer un très large spectre quant aux différentes phases que recouvrent les projets.

L'échelle du conflit nous est apparue comme essentielle également. Si quatre terrains sur cinq sont des projets linéaires, ils recouvrent des échelles extrêmement différentes, variant de 32 à 427 kilomètres et de 7 à 64 communes concernées. Le projet de poste électrique répond quant à lui aux caractéristiques d'un micro-conflit doublé d'une forme d'opposition spécifique que l'on qualifie de « tentation zadiste » (constructions en dur et occupation ponctuelle du territoire convoité par le maître d'ouvrage par des opposants au projet).

Enfin, la justification des projets nous est apparue comme un élément fondamental des critères de choix. Si à l'origine du projet de recherche les nouvelles territorialités induites par la transition énergétique étaient une préoccupation de l'entreprise, il nous est apparu que peu de conflits majeurs existaient en lien avec ces développements (raccordements à des sources d'énergies renouvelables). Aussi nous avons proposé d'élargir la recherche à des projets dont la justification est un facteur de mobilisation. Si l'un des projets est pleinement dévolu à la transition énergétique (terrain 2), deux autres sont justifiés en partie seulement par l'accueil de production d'énergie d'origine renouvelable sur le réseau (terrain 1 et 5). Le troisième terrain a vocation à évacuer la production de la future centrale nucléaire de Flamanville. Enfin, le terrain 4 doit répondre à l'accroissement des besoins en électricité d'une région du Québec.

4. *Choix du Québec comme terrain comparatif*

La comparaison entre la France et le Québec met en exergue deux approches longtemps diamétralement opposées en matière de participation du public, qui tendent à se rapprocher.

Selon une dynamique descendante, les cadres législatifs européen et national incitent fortement à développer la participation du public en France. Au Québec, la dynamique est à l'inverse ascendante, il s'agit d'un véritable projet politique en réponse à une demande de la société québécoise.

Au Québec, l'origine de la participation trouve sa source dans la société elle-même, au cours des années 1970. L'idée de démocratie participative est introduite en parallèle de la constitution d'une société civile organisée, préoccupée par la justice sociale et l'équité économique. Au sein même des groupes communautaires et des mouvements populaires, les citoyens trouvent une manière d'exprimer leurs points de vue et de s'opposer à l'État. Cette nouvelle façon de vivre la démocratie amène l'État à introduire des partenariats de services avec nombre de ces groupes. L'État québécois s'est ainsi inspiré de l'action sociale dans les communautés pour définir ses politiques et institutionnaliser un certain nombre de pratiques citoyennes (Montero, 2013, p. 158).

En France, la démocratie participative suit la voie législative, sous l'impulsion des textes européens comme la convention d'Aarhus, et par l'émergence de conflits lors de la réalisation de projets. Ces différences fondamentales se retrouvent dans la déclinaison des outils de participation mis en œuvre dans chaque pays. Alors qu'elle passe par la mise en place de rendez-vous proposés par l'État « jacobin » français, comme le débat public ou l'enquête publique, il s'agit au Québec au contraire de formaliser des initiatives citoyennes.

Si au fil du temps, les deux démarches tendent à se rejoindre, il n'en reste pas moins que l'histoire des deux pays influence encore largement leur processus d'association du public. Alors qu'en France, la concertation intervient après l'obtention du droit de concerter sur la base d'une validation de l'opportunité du projet accordée par l'État ; au Québec, le projet qui est soumis à la validation de l'État est enrichi d'une phase de consultation. De même, la pratique de la concertation est différente dans les deux pays. Alors que les acteurs « classiques » de la concertation française sont l'État, les élus et les associations reconnues (la participation effective du public restant faible) ; le grand public est directement intégré dans la concertation québécoise en tant que partie prenante.

Depuis la naissance du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 1978, répondant à la demande de la société québécoise d'alors d'un besoin d'expression et de participation, Hydro-Québec a élaboré plusieurs approches méthodologiques et des outils en parallèle, en son sein. Une dizaine de projets d'Hydro-Québec ont également été assujettis à la procédure du BAPE. L'entreprise connaît bien les rouages de la procédure d'évaluation environnementale et la consultation publique définie par la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) de 1972. Si l'entreprise a parfois connu quelques revers, l'institutionnalisation du droit à la participation à travers le processus du BAPE, a engendré plusieurs effets. Le plus notable d'entre eux est l'usage habituel de la participation du public en amont des projets. Or, dans un contexte d'évolutions réglementaires récentes en France (ordonnance du 3 août 2016), les porteurs de projets doivent dorénavant consulter le public dès l'élaboration des plans et programmes, en amont des projets.

En France, cette ordonnance portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public apporte un renforcement du rôle des citoyens lors des phases de concertation. La nomination d'un garant dont le rôle est de garantir le bon fonctionnement de la concertation ainsi que la mise en place d'une phase d'information et de consultation du public obligatoire concourent à renforcer la place du public dans une ambition de co-construction du projet. Toujours par voie réglementaire, la France se rapproche du modèle québécois et les différences tendent à s'amoinrir. Cependant, si les cadres organisationnels de la participation et de la co-construction se rapprochent, ils ne présagent pas de la réelle

implication du public en France qui découle davantage d'habitudes et de représentations, que de la réglementation.

Si la comparaison France/Québec est somme toute coutumière depuis de nombreuses années en sciences humaines et sociales, elle trouve ici sa pertinence car elle donne à voir des représentations d'autres territoires, culturellement différents. Nous l'avons vu, plus qu'ailleurs les cadres théoriques et pratiques sont bouleversés et offrent de nombreuses pistes de réflexion pour les chercheurs français.

III. Aux origines de la méthode géopolitique l'*Enquête*¹⁸ : observer, rapporter, raconter

« La géopolitique n'est pas une science, elle n'a pas de loi. La géopolitique est une démarche rigoureuse du où, du pourquoi et du comment », Béatrice Giblin

1. Géopolitique et apports des sciences humaines et sociales

Ces recherches s'inscrivent dans une démarche géopolitique car elles analysent les représentations spatiales contradictoires que différents acteurs ont et diffusent au sujet des territoires et de leurs habitants. Différentes stratégies sont souvent en concurrence, et c'est l'habileté des acteurs et de leurs réseaux pour imposer la leur qui explique souvent les choix des politiques publiques et privées sur les territoires.

Selon Michel Foucault, la géographie est un savoir scientifique qui combine des connaissances produites par d'autres sciences ou autres savoirs. Le géographe possède cependant des outils d'analyse qui lui sont propres. Le raisonnement multiscalaire qui permet de voir à chacune des échelles étudiées ce qu'il n'est pas possible de voir à partir des autres est l'un de ces outils. Le second est l'analyse des représentations contradictoires que possèdent et diffusent les acteurs. Si l'on se réfère à la définition de Foucault, alors il est possible d'enrichir également méthodologiquement les outils d'analyse dont disposent géographes et géopolitologues. Aussi, en amont du travail de terrain nous avons recensé les méthodes dont nous disposons en les puisant non seulement dans les outils de la géopolitique, mais également dans plusieurs sciences humaines. C'est ainsi qu'en construisant le cadre méthodologique de la recherche, nous avons accordé une place particulière à l'empirisme qui caractérise les sociologues de l'École de Chicago. Sutherland a développé une réflexivité qui correspond en tout point à la démarche scientifique que nous avons choisie.

Il invitait ses interlocuteurs à décrire leur vie quotidienne, leur pratique, leur manière d'analyser le monde qui les entoure. Le sujet n'est alors pas seulement empirique, mais aussi, le sujet analytique, celui qui nous montre comment il analyse sa vie quotidienne afin de lui donner sens et afin de pouvoir prendre ses décisions, en fonction du contexte, en fonction de sa définition de la situation. Il donne alors accès à sa façon de raisonner, de réagir face à telle situation, de nouer sa rationalité en constant remaniement (Coulon, 2016, p. 89).

Aussi, les guides d'entretien employés pour chacune des études de cas ont été construits en ce sens et enrichis de concepts issus de la sociologie et de la psychologie environnementale grâce à Alexia Lopez, que nous avons contactée lors de leur élaboration. La méthode suscitée pose quant à elle très justement la question de la véracité des propos. Afin d'éviter

¹⁸ D'après Yves Lacoste, à l'époque d'Hérodote, le mot géographie n'existe pas encore. Il emploie le mot *istoréo* pour désigner ses *Enquêtes*. Le travail qu'elles nécessitent ne signifie pas « faire de l'histoire », mais observer, rapporter, raconter ce que l'on a vu ou ce qui s'est passé.

l'écueil de la partialité, nous avons élargi nos entretiens à des acteurs qui, s'ils sont impliqués dans le projet étudié, n'ont pas d'intérêts personnels quant à ce dernier. Varier les sources, c'est également accorder toute son importance aux données factuelles et vérifiables (documents juridiques, documents administratifs, rapports d'experts, études d'impacts, rapports d'enquêtes publiques et d'audiences publiques, protocoles, ententes, comptes-rendus de réunion, données officielles, etc.). La question de la véracité peut cependant être envisagée comme une représentation qu'il conviendrait d'analyser. Il y a par exemple d'anciennes histoires qui nous ont été racontées, qui se transmettent, se déforment parfois, de génération en génération construisant ainsi des représentations qui se perpétuent. Nous rappelons ici que la prise en compte de ces représentations, si elle apparaît comme insuffisamment scientifique pour certains - parce que possiblement erronées - a l'avantage de permettre un pas de côté. Si l'*Enquête* c'est observer, raconter, rapporter, alors il convient de rapporter et d'analyser ces représentations, ou leur absence, qui en dit parfois tout autant sur les contradictions entre les acteurs en présence.

2. *Choix de la méthode*

La méthode sur laquelle nous nous sommes appuyés est strictement identique pour les cinq terrains d'étude. Cette méthode qualitative, rigoureuse et scientifique, a encadré la confection des guides d'entretien, leur déroulement, ainsi que la composition de l'échantillon des personnes rencontrées. L'appel à la sociologie ou à la psychologie environnementale nous a permis d'enrichir nos guides d'entretien eu égard à la compréhension de l'ancrage, l'attachement et le degré d'appropriation du territoire par les individus en les invitant à s'exprimer sur leur parcours résidentiel et leurs usages du territoire. La procédure de collecte a été rigoureusement identique pour les associations, élus ou riverains comme pour l'administration ou les maîtres d'ouvrage, même s'il a fallu adapter une partie du questionnaire pour ces derniers. La psychologie environnementale nous a permis d'enrichir notre guide sur les questions ayant trait à la favorabilité lorsque le projet était préexistant (reconstruction d'une ligne électrique).

Notre méthodologie qualitative repose donc essentiellement sur un protocole d'entretiens semi-directifs auprès des acteurs impliqués dans les projets identifiés comme terrain d'étude. Ainsi, 102 entretiens ont été réalisés jusqu'à présent (122 interlocuteurs), répartis entre les différents acteurs impliqués : maîtres d'ouvrage, cabinets accompagnant les maîtres d'ouvrage, commission nationale du débat public, élus, représentants de collectivités, associations et collectifs de riverains, administrations, chambres d'agriculture, journalistes, avocats et riverains.

Si le recueil et l'analyse des données répondent à des impératifs académiques, l'accès aux acteurs, lui, peut relever d'une méthode a priori moins scientifique. Inventaire dans la presse quotidienne régionale, réseaux sociaux, blogs, mots-dièse et pages blanches ... Sont autant de moyens d'identifier et de contacter les acteurs pertinents à rencontrer. Nous avons veillé à ce que sur chacun des projets, un certain équilibre soit respecté entre les différentes catégories d'acteurs. Après identification, nous avons procédé à un recensement des coordonnées de chacun d'entre eux et les avons joints par courriel. La plupart des entretiens se sont déroulés au domicile ou sur le lieu de travail des acteurs, certains ont eu lieu dans des cafés ou au téléphone lorsqu'il n'était pas possible de procéder autrement. Nous nous sommes vus opposer deux refus au cours de la thèse : l'un provenant d'une propriétaire possiblement expropriée afin de pouvoir construire un poste électrique, et l'un émanant d'un président d'association au motif qu'il ne voyait pas l'utilité d'un entretien. Compte-tenu du nombre d'entretiens réalisés, il est à souligner la grande majorité de réponses positives obtenues sur des projets contestés dès lors que l'intérêt d'un échange est mis en évidence. Nous soulignons par ailleurs que notre positionnement en tant que chercheuse au sein de RTE, s'il a pu rendre

hésitants certains acteurs de prime abord (élus ou associations par exemple), nous a donné un accès privilégié aux agents de l'entreprise.

En plus des entretiens semi-directifs, nous avons participé à différentes activités :

- stages de formations des agents (*Gestion des dialogues externes et Information administrative et juridique sur la construction des ouvrages de transport*),
- séminaires de recherche RTE,
- séminaires de recherche de gestionnaires de réseaux de transport (GRT) d'électricité européens à titre de chercheuse (*Renewables Grid Initiative*),
- table de travail européenne sur les compensations pour le compte de RTE (groupe de travail regroupant des GRT et des ONG européens). Partage d'expérience entre les GRT (Italie, Irlande, Allemagne, France),
- manifestation d'opposants à un projet de RTE,
- réunion d'information entre élus et RTE,
- réunion d'information entre Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et RTE,
- réunions entre le Ministère de la Transition énergétique et solidaire, le Département concertation et environnement et la Direction juridique de RTE,
- visites de postes électriques,
- visites de chantiers,
- audiences publiques,
- visite de centrale hydroélectrique.

IV. Hypothèses de recherche

Si RTE n'est pas confronté à une croissance exponentielle des conflits autour de ses ouvrages, la forme et l'intensité de ces derniers interrogent. Aussi dans le cadre de l'élaboration initiale du projet de thèse, des objectifs généraux ont été établis. Ils ont été convertis, au cours de la recherche, en quatre hypothèses.

1. Enrichir les études préalables aux projets d'une dimension territoriale - analyse environnementale, analyse sociale, analyse des représentations des acteurs quant à leur territoire, analyse historique - devrait permettre une meilleure prise en compte des attentes des territoires.
2. La littérature abonde, quel que soit l'acteur concerné, sur l'insatisfaction quant aux méthodes de participation développées et renforcées depuis plusieurs décennies. Il s'agit ici d'éprouver grâce aux études de cas et aux entretiens, si ce postulat que nous prenons pour hypothèse, se vérifie, et auprès de quel(s) acteur(s).
3. Les méthodes de participation du public volontaire, initiées par des maîtres d'ouvrage, ne parviennent pas à éviter les oppositions.
4. Les ouvrages majeurs de transport d'électricité sont fréquemment contestés dans un double mouvement de dénonciation des nuisances qu'ils concentrent localement et de remise en question des besoins les fondant. Le sentiment d'injustice que suscitent ces projets est un point commun à l'ensemble des contestations.

V. Premières réponses aux hypothèses

1. Réponses attendues aux hypothèses

Les études de cas d'ores et déjà achevées (quatre) ont apporté les premiers éléments. Concernant la seconde hypothèse¹⁹, si différents acteurs aspirent à plus de démocratie participative, peu y trouve effectivement satisfaction. Les citoyens et associations reprochent à cette forme de démocratie de n'être en réalité qu'un exutoire au cours duquel il est admis que chacun des points de vue puisse être développés sans qu'aucune prise en compte de leurs revendications ne soit garantie. Un certain nombre attend cependant beaucoup des dernières avancées réglementaires visant à rendre effective la participation du public. Pour les porteurs de projet ou représentants de l'État, cette forme de démocratie semble avoir provoqué un hiatus sur son objet et l'influence sur la décision finale. Tous savent que si les modalités de mise en œuvre des projets peuvent être discutées, le bénéfice des mécanismes de concertation quant à l'avancée des projets, ne semble pas évident.

Concernant la quatrième hypothèse²⁰, l'ensemble des terrains effectués montre bel et bien que le sentiment d'injustice est un trait commun, en France ou au Québec, des projets d'ouvrages majeurs de transport d'électricité. Si ce sentiment d'injustice ne soulève pas toujours les mêmes problématiques, il est un point commun indéniable. Nous pourrions illustrer ces éléments par l'expression sur plusieurs projets d'une injustice quant au choix du tracé général retenu et aux méthodes développées dans le cadre de la concertation (pondération entre les habitants « habitués » à la ligne et ceux ne l'ayant jamais eue à proximité par exemple). Ou lors d'un terrain dans un territoire confronté à des difficultés sociales et environnementales, certains acteurs expriment ce sentiment d'injustice par un « trop c'est trop ». L'expression courante de ce sentiment tient également d'un « pourquoi pas nous ? » lorsque des nouveaux modèles de pylônes sont développés pour certains projets, ou lorsque l'enfouissement d'une ligne est finalement accordée.

Un projet majeur de transport d'électricité produit des effets très différents, selon l'échelle à laquelle on se réfère. L'empreinte physique et environnementale des ouvrages peut entraîner des coûts immédiats pour les habitants du territoire traversé. Pourtant, ces infrastructures génèrent des bénéfices beaucoup plus dilués qui impactent directement un grand nombre d'individus dont beaucoup ignorent qu'ils en font partie (Tobiasson et Jamasb, 2014, p.7). Lorsqu'une infrastructure de transport d'électricité traverse un territoire, elle profite à l'économie de ce territoire et à sa population. Elle garantit l'approvisionnement aux usagers résidentiels et industriels. Afin de favoriser l'insertion territoriale des infrastructures électriques, l'objectif est alors de neutraliser leurs effets négatifs. À cette fin, la mise en œuvre de mesures compensatoires, monétaires ou non, aux communautés locales est envisagée. La problématique qu'induit ces mesures s'axe autour du partage des coûts externes entre les populations des territoires concernés et les acteurs bénéficiant des ouvrages de transport d'électricité. Il s'agit en fait de ce que Julie Gobert qualifie de disjonction scalaire, avec des infrastructures qui impactent leur territoire à la fois positivement et négativement. Or, les impacts positifs touchent des échelles beaucoup plus larges que les impacts négatifs qui se concentrent sur l'espace d'accueil de l'infrastructure. La redistribution des effets positifs ne vient donc pas compenser les effets négatifs (Gobert, 2015, p.5). L'on constate sur le terrain que les réactions aux projets d'ouvrages majeurs sont les conséquences du cumul, du maintien ou de la création d'inégalités socio-économiques et environnementales. La localisation des ouvrages répond à des contraintes techniques qui peuvent conduire à localiser

¹⁹ Insatisfaction quant aux méthodes de participation développées et renforcées depuis plusieurs décennies

²⁰ Le sentiment d'injustice que suscitent ces projets est un point commun à l'ensemble des contestations

ces infrastructures soit dans des territoires déjà fortement pourvus en infrastructures, ce qui induit une accumulation des nuisances, soit dans des territoires jusque-là préservés tels certains territoires ruraux. La perception d'une densité accrue d'infrastructures contribue à nourrir les contestations et le sentiment d'injustice.

2. Apports supplémentaires de la recherche

Outre les hypothèses envisagées dans le cadre de cette recherche, des apports nouveaux sont apparus au cours de la réalisation des terrains. En effet, la mémoire des territoires qui se souviennent de projets d'ouvrages de transport passés, semble le grand oublié des analyses préalables, tant en France qu'au Québec. Or, si l'adjectif « mémoriel » s'entend comme la mémoire collective à l'échelle d'une nation, l'analyse multiscalaire qu'offre la géopolitique doit permettre d'en décliner l'usage à l'échelle locale. Les territoires qui voient s'opposer des systèmes d'acteurs et leurs représentations spatiales contradictoires se souviennent et transmettent parfois leurs histoires. Si les géopolitologues entendent analyser les rapports de force entre acteurs à l'œuvre sur des territoires, alors il convient de tenir compte des temps longs dans l'analyse si l'on veut pouvoir comprendre les enjeux géopolitiques qui animent ces systèmes d'acteurs aujourd'hui.

Conclusion

L'aménagement du territoire est un objet d'analyse géopolitique. La difficulté d'analyse majeure réside, pour ce type de conflits, dans la multiplicité des protagonistes et l'imbrication des échelles. À l'intérieur même d'un conflit, d'un groupe d'acteurs prétendument homogène, les discours et représentations mobilisées peuvent être tout à fait contradictoires. Ces projections – représentations - sur les territoires, pour les conquérir, en garder l'usage ou les aménager, varient sensiblement d'un acteur à l'autre. Les différentes analyses de terrains doivent permettre de démêler quels sont les acteurs en présence, leurs liens, leurs rapports de force, leurs stratégies ; le tout n'étant évidemment pas figé dans le temps, et ce à toutes les échelles pertinentes afin de comprendre ces conflits territoriaux. Cela nécessite des études de terrain basées sur une méthodologie rigoureuse dont l'objectif final est de répondre aux questions de recherche. L'objectif de la thèse est ici de comprendre ce qui détermine les rapports entre les acteurs et leur territoire à l'occasion de projets d'aménagement portés par des maîtres d'ouvrage exogènes au territoire. Pour y parvenir, nous cherchons à analyser les rapports de force entre acteurs et les représentations spatiales contradictoires que ces derniers ont et diffusent au sujet des territoires et de leurs habitants. Nous analysons ces rapports entre acteurs et territoires à l'aune de méthodes de participation du public volontaires portées par des maîtres d'ouvrage en évaluant leur efficacité. Pour ce faire, nous avons choisi l'étude au cas par cas de cinq projets. En partant de constats et spécificités propres à chaque terrain, nous avons d'ores et déjà établi l'existence de points communs, nationaux et internationaux, permettant ainsi de proposer à terme une analyse générale du cadre dans lequel s'inscrivent ces derniers. Nous avons choisi de placer les acteurs et les territoires au centre de l'analyse.

Les contestations des politiques d'aménagement du territoire ne sont pas récentes, et les réponses procédurales ainsi que les innovations de maîtres d'ouvrage en matière de participation du public, ont des effets limités. Aussi il nous apparaît tout à fait essentiel de rappeler les jalons ayant constitué l'institutionnalisation de la participation, et portons dans nos travaux actuels une attention particulière à la mise en œuvre de loi et ordonnance récentes visant à rendre effective cette participation. Longtemps, l'une des explications mises en avant afin d'expliquer ces oppositions consistait à penser en terme « d'acceptabilité sociale » et de « NIMBY ». À notre sens, si cela a pu constituer des pistes de réflexion intéressantes, elles sont aujourd'hui insuffisantes et masquent la diversité des situations et positions qui peuvent

influer sur le devenir d'un projet. Nous considérons que ce concept malléable peut, et doit, être analysé non comme tangible mais comme une représentation.

La recherche doctorale est une succession d'arbitrages, qui doivent être expliqués afin d'éclairer le lecteur. Tout est affaire de choix, qu'il s'agisse des terrains, des acteurs à rencontrer ou de la conception des guides d'entretien. Si cette recherche doctorale s'inscrit dans un contexte opérationnel et que chacune des propositions a fait l'objet de validations, nous avons pu choisir tant les terrains français que les terrains québécois. Par ailleurs, sans se départir de la méthode géopolitique, il nous a été possible d'enrichir nos guides d'entretien grâce à la sociologie et à la psychologie environnementale. Il est nécessaire en outre et en premier lieu, d'ancrer notre recherche dans celles préexistantes, tout en réfléchissant aux éclairages nouveaux que peuvent apporter choix et discipline.

Nous attendons de cette recherche doctorale qu'elle réponde aux différentes hypothèses que nous avons formulées, mais souhaitons également établir que les conflits autour des lignes et postes électriques doivent être considérés comme géopolitiques.

Enfin, nous rappelons que ce travail de thèse n'a pas vocation à rechercher les facteurs « d'acceptabilité » d'ouvrages majeurs de transport d'électricité mais tente de comprendre ce qui détermine les rapports entre les acteurs et leur territoire lors de situations de conflit. C'est en nous appuyant sur les terrains d'étude que nous cherchons à comprendre les rapports entre acteurs et territoires en les plaçant tous deux au centre de l'analyse.

Bibliographie

- Avry L., 2012, *Analyser les conflits territoriaux par les représentations spatiales : une méthode cognitive par cartes mentales*, thèse pour le doctorat de géographie, Université Rennes 2.
- Batellier P., 2015, « Acceptabilité sociale. Cartographie d'une notion et de ses usages », *Cahier de recherche. UQAM : Les publications du Centr'ERE*, http://www.espace-ressources.uqam.ca/images/Documents/Recherche/Rapports_recherche/Batellier-015-Acceptabilite-sociale.pdf (accès le 1/02/2018).
- Blatrix C., 1997, « Faut-il un public à l'enquête publique », *Techniques, territoires et société*, n° 34, p. 101-110.
- Coulon A., 2016, *L'École de Chicago*. Paris, Que sais-je, PUF, 5^{ème} édition.
- Faburel, G. et Chevallier, K., 2015, « L'intérêt des expérimentations participatives pour les savoirs de l'environnement et des paysages. Le cas des grands projets d'équipement », *Lien social et Politiques, Les aménagements de la participation*, n° 73, p. 95-115.
- Fortin M-J. et Fournis Y., 2013, « L'acceptabilité sociale de l'énergie éolienne : une définition. », *Note de travail 131017. Éditions du GRIDEQ, UQAR*, https://www.researchgate.net/publication/283083591_L'acceptabilite_sociale_de_l'energie_eolienne_une_definition (accès le 2/02/2018).
- Gobert J., 2015, « Mesures compensatoires socio-environnementales et acceptation sociale », https://www.researchgate.net/publication/283488210_Mesures_compensatoires_socio-environnementales_et_acceptation_sociale (accès le 2/02/2018).
- Lecourt A., 2003, *Les conflits d'aménagement, analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, thèse pour le doctorat de géographie, aménagement de l'espace – urbanisme, Université Rennes 2.
- Lopez A., 2013, *Enjeux psychosociaux des grandes infrastructures de transport*, thèse pour le doctorat de psychologie, Aix-Marseille Université.
- Monnoyer-Smith, 2007, « Instituer le débat public : un apprentissage à la française », *Hermès*, n° 47, p. 21-28.
- Montero S., 2013, *Participation citoyenne et développement culturel : référentiels d'action à Bordeaux et à Québec*, thèse pour le doctorat de géographie, Université Michel de Montaigne — Bordeaux III.
- Note Département Concertation et Environnement (DCE) de RTE, 2015, « Pour une approche globale de la concertation de RTE ».
- Simard L., 2003, *Conflits d'environnement et concertation : le cas des lignes THT en France et au Québec*, thèse de doctorat de sociologie, Paris IEP.
- Simard L., Lepage L., Fourniau J-M., Gariépy M., Gauthier M., 2007, *Le débat public en apprentissage, aménagement et environnement, regards croisés sur les expériences françaises et québécoises*, Paris, L'Harmattan.
- Subra P., 2012, « La géopolitique, une ou plurielle ? Place, enjeux et outils d'une géopolitique locale », *Hérodote* 2012/3, p. 45-70.
- Tobiasson, W., et Jamasb, T., 2014, « Sustainable Electricity Grid Development and the Public : An Economic Approach », *Working paper, Faculty of Economics, University of Cambridge*, <http://www.econ.cam.ac.uk/research-files/repec/cam/pdf/cwpe1432.pdf> (accès le 20/02/2018).