



Des digues agricoles entre intérêt général et bien commun

Julie Riegel

► To cite this version:

Julie Riegel. Des digues agricoles entre intérêt général et bien commun. Ethnographiques.org : revue en ligne de sciences humaines et sociales, 2020, Incidents heuristiques [en ligne], 39, 10.25667/ethnographiques/2020-39/011 . halshs-03343901

HAL Id: halshs-03343901

<https://shs.hal.science/halshs-03343901>

Submitted on 14 Sep 2021

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.

Numéro 39 - juin 2020 Incidents heuristiques

Des digues agricoles entre intérêt général et bien commun

Julie Riegel

Résumé

Les conflits entre acteurs publics de l'eau et agriculteurs privés sont souvent présentés comme la confrontation d'intérêts antagonistes, opposant l'intérêt général aux intérêts particuliers, et les valeurs écologiques aux valeurs économiques. L'élaboration d'un plan de gestion du Buëch (Hautes-Alpes) a localement déclenché ce type de conflit, et ce malgré la démarche de concertation initiée par les gestionnaires du bassin versant. L'objectif consistant à redonner un espace de libre expansion à la rivière a en effet suscité la vive opposition des agriculteurs et des élus locaux, car ce projet implique la destruction de digues agricoles séculaires. En s'attachant à décrire les différentes dimensions de ce conflit, cet article montre la pluralité des rationalités environnementales et des subjectivités morales qui sous-tendent les positions des différents acteurs, ainsi que leur caractère politique. Cette contribution déconstruit la représentation d'un intérêt général univoque qui s'opposerait à des intérêts particuliers comptables, et appelle à reconnaître la diversité des modes d'attachements à la nature et des façons de se soucier du bien commun. mots-clés : eau, agriculture, Hautes-Alpes, conflit, rationalité environnementale, subjectivité morale.

Abstract

Agricultural dikes, between the general interest and the common good. Conflicting relationships between institutional water managers and riparian farmers in relation to environmental preservation targets is often regarded as the expression of a fundamental antagonism between public and particular interests, correlated to an opposition between ecological and economic values. This article analyzes the case of the torrential Buëch valley (Hautes-Alpes), where water basin managers designed a plan that aimed to re-establish a wider space of mobility for the river. This plan has raised opposition and anger on the part of local farmers and authorities, who are concerned with the preservation of the agricultural dykes. Based on an anthropological survey, this article demonstrates the plurality of environmental rationalities and moral subjectivities at work in the opposition to the ecological restoration of this river. Highlighting the different rationalities and visions held by the actors of the valley, it invalidates the idea of a fundamental antagonism between public and particular interests and calls for greater moral pluralism regarding environmental issues. key words : water, agriculture, Hautes-Alpes (France), environmental rationality, moral subjectivity.

URL: <https://www.ethnographiques.org/2020/Riegel>
ISSN : 1961-9162

Pour citer cet article :

Julie Riegel, 2020. « Des digues agricoles entre intérêt général et bien commun ». *ethnographiques.org*, Numéro 39 - juin 2020 Incidents heuristiques [en ligne].
(<https://www.ethnographiques.org/2020/Riegel> - consulté le 13.08.2020)

ethnographiques.org est une revue publiée uniquement en ligne. Les versions pdf ne sont pas toujours en mesure d'intégrer l'ensemble des documents multimédias associés aux articles. Elles ne sauraient donc se substituer aux articles en ligne qui, eux seuls, constituent les versions intégrales et authentiques des articles publiés par la revue.

Des digues agricoles entre intérêt général et bien commun

Julie Riegel

Sommaire

- Entre discours d'intérêt général et rejet local : un plan de gestion sous tensions
- L'espace de mobilité du Buëch : un objectif de gestion peu concerté
 - Une mémoire de la concertation amère
 - Une concertation biaisée par crainte du conflit
- Entre nature et risque : des valeurs et des rationalités contrastées
 - L'espace de mobilité : un imaginaire de la wilderness
 - L'espace de mobilité au prisme du risque : des clivages qui perdurent
- Une vision locale socio-agraire, morale et politique
 - Des digues enchâssées dans le territoire
 - Contribution au bien commun et besoin d'auto-gouvernement
- Conclusion
- Notes
- Bibliographie

Entre discours d'intérêt général et rejet local : un plan de gestion sous tensions

Le Buëch est un affluent de la Durance qui sillonne le département des Hautes-Alpes, du Dauphiné à la Haute Provence (figures 1 et 2). Son régime des eaux est contrasté, alternant des étiages estivaux et des débits torrentiels en automne et au printemps, alimentés par les pluies et la fonte des neiges du massif du Dévoluy, situé en tête du bassin versant. Les crues du Buëch charrient des tonnes d'alluvions qui génèrent une forte érosion des berges et du lit de la rivière. Ils s'accumulent en d'autres endroits, entraînant des inondations et la dégradation de différents aménagements – ponts, portions de routes ou de voie ferrée, habitations, berges de particuliers (figure 3). En lien avec les paradigmes de la politique de l'eau, le syndicat de rivière initie en 2013 la rédaction d'un plan de gestion des alluvions [1]. La notion d'un « espace de mobilité » à redonner au cours d'eau y occupe une place centrale. Les administrations et les gestionnaires de l'eau organisent également une concertation à l'échelle des trois sous-bassins concernés, afin d'associer les acteurs de ces territoires à la définition des objectifs et des actions du plan de gestion.

Mais l'objectif de redonner un espace de mobilité à la rivière, moyennant la destruction de portions de digues agricoles séculaires, déclenche dans certaines localités la colère durable des agriculteurs riverains et des élus. Ce conflit est plutôt appréhendé par les administrations publiques comme un antagonisme opposant l'intérêt général du bassin versant aux intérêts particuliers des riverains. Cet article met en lumière la rationalité environnementale, morale, sociale et politique qui sous-tend l'opposition affirmée de ces acteurs à la destruction de leurs digues agricoles, ainsi que leur vision du bien commun.

La notion d'intérêt général a perdu de sa légitimité dans l'espace public français, comme l'ont montré certains travaux de sociologie politique (Rosanvallon 2008 ; Blondiaux 2008). Mais l'assimilation des intérêts particuliers à une dimension locale, égoïste et matérielle est encore prégnante (Fourniau 2007). La représentation perdure d'un espace social qui serait scindé entre une sphère publique soucieuse du bien commun, et une sphère privée centrée sur ses intérêts particuliers (Rui 2006 ; Hatzfeld 2011 ; Chevallier 2013). Dans le cas d'étude qui nous occupe, cette appréhension binaire de l'opposition des riverains à la destruction de leurs digues agricoles a empêché les parties prenantes de clarifier leurs visions de la nature et du risque, et de débattre de leurs acceptions respectives du bien commun sur le territoire.

Cet article résulte d'une enquête socio-anthropologique de terrain, conduite dans le cadre de la recherche postdoctorale « Traces et mémoire des concertations environnementales dans les territoires ». Celle-ci s'intéresse aux effets prévus, espérés ou induits de la concertation en matière de gestion de l'environnement et de démocratie locale [2]. La première partie de cette contribution analyse les limites du processus de concertation initié sur le Grand Buëch (en amont du bassin versant) quant à l'objectif d'un espace de mobilité à redonner au cours d'eau. Elle montre à cet effet le caractère initialement biaisé de cette concertation par les arbitrages que les administrations réalisent en huis-clos, avant même que le dialogue local ne démarre. La seconde partie approfondit les perceptions qu'ont les gestionnaires de l'eau et les riverains de la notion d'espace de mobilité, qui relèvent de leurs conceptions très différentes de

la nature et du risque. La dernière partie analyse la place névralgique des digues agricoles dans le territoire socio-agraire du Grand Buëch, et les préoccupations morales et politiques qui sous-tendent l'opposition des agriculteurs et des élus locaux à la destruction de ces digues.

Le Buëch, un cours d'eau fortement aménagé depuis deux siècles

Un endiguement d'environ 60 kilomètres restreint en de nombreuses portions l'expansion latérale du Buëch, dans les villages mais aussi dans des zones agricoles. Ces digues, fruit des travaux des ingénieurs du Dauphiné dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, ont été conçues pour sécuriser la voie royale de Mâcon à Sisteron, pour préserver les terres agricoles de la projection de pierres et de gravats lors des crues, puis pour gagner du foncier cultivable sur le lit de la rivière.

Un pipeline d'éthylène géré par une filiale de Total relie depuis 1972 le pôle pétrochimique de Château Arnoux à celui de Pont de Claix, en Isère, et traverse vingt-et-une fois le cours d'eau (figure 4). Elle est d'autant plus sensible aux érosions de berges que l'éthylène est explosif en cas de contact avec l'air.

Enfin, le barrage hydroélectrique d'EDF, en aval de Serres, est en fonction depuis 1992. La production d'électricité ne permettant pas de rentabiliser l'aménagement à elle seule, les collectivités locales ont participé à hauteur de 50% au financement des travaux. En contrepartie, le débit dérivé alimente de juillet à septembre les réseaux d'aspersion agricole, ce qui a permis une certaine sécurisation de l'arrosage en période d'étiage l'été, et le développement de l'arboriculture intensive sur cette moitié sud du bassin versant.



Fig. 1 : Méandres du Grand-Buëch

Photographie : Julie Riegel (2018)



Fig. 2 : Localisation du bassin versant du Buëch et de ses trois sous-bassins : Grand Buëch, Petit Buëch, Buëch aval

Source : SMIGIBA 2007 : 13



Fig. 3 : Érosion de berge et accumulation d'alluvions au pont de Baumugnes

Photographie : Julie Riegel (2018).



Fig. 4 : Borne du pipe-line d'éthylène, La Faurie

Photographie : Julie Riegel (2018).

L'espace de mobilité du Buëch : un objectif de gestion peu concerté

Une mémoire de la concertation amère

Alors que certaines expériences de dialogue donnent lieu à un récit collectif sur le déroulement et les effets positifs de la délibération (Riegel 2018b), la concertation organisée pour le plan de gestion du Buëch en 2013 a laissé des traces contrastées parmi ses parties prenantes cinq ans plus tard, au démarrage de cette enquête. L'organisation de cette

concertation est exposée en figure 5. Dans le village de 300 habitants de La Faurie, situé dans le Grand Buëch à quelques kilomètres des bureaux du syndicat de rivière, c'est l'objectif d'un espace de mobilité à regagner sur les terres agricoles qui a marqué les esprits. Les scénarios d'arasement ou de déplacement de portions de digues agricoles, présentés en 2013 par le bureau d'étude lors de la première réunion publique, sont connus bien au-delà des deux élus qui étaient alors présents. Les autres volets du plan de gestion, qui concernent d'autres zones ou ouvrages du bassin versant, sont quant à eux mal connus, et ne suscitent manifestement que peu d'intérêt.

Dans leurs récits sur la genèse du plan de gestion et le déroulement de la concertation, les représentants des administrations (figure 5) se réfèrent au contraire à l'échelle du bassin versant du Buëch. Regagner un espace de mobilité sur le Grand Buëch, en amont du bassin, doit permettre de se prémunir contre l'érosion ou contre l'inondation des secteurs en aval. En réalité, l'appropriation du plan de gestion à l'échelle de la vallée ne s'est produite qu'entre les membres du comité de pilotage, tous issus des administrations publiques. Les trois groupes de travail délocalisés par sous-bassin, censés constituer le cœur de la concertation, n'ont pas été le creuset d'une vision collective, comme espéré par le syndicat de rivière, gestionnaire du bassin versant.

Les entretiens avec ces acteurs publics montrent d'ailleurs leur déception quant aux effets de la concertation : ils font part de leur compréhension du rejet de l'espace de mobilité par les agriculteurs impactés à La Faurie, mais sans questionner la légitimité de cet objectif de gestion. Que les espaces agricoles soient une variable d'ajustement est reconnu comme « brutal » de la part de l'un des représentants administratifs, mais ces espaces représentent également des « conquêtes historiques » sur la rivière qui reprendrait alors ses droits. Les difficultés rencontrées pour mener cette concertation à son terme, dont les trois dernières réunions locales ont été annulées tant les tensions étaient vives, font l'objet de différentes lectures. La difficulté d'appréhender les dimensions techniques complexes du plan de gestion est aussi présentée par certains gestionnaires comme une limite au dialogue avec des acteurs non experts. D'autres interprètent le rejet des agriculteurs et des élus riverains par une volonté de défendre leurs intérêts particuliers qu'ils opposent à l'intérêt général de long terme pour le bassin versant. Le représentant d'une administration s'en désole :

On espérait, avec cette approche de concertation, que les différents intérêts individuels se dissolvent dans l'intérêt général. Pourtant, on a essayé de dépasser les approches verticales, avec les sachants [...] Mais dès qu'on touche au confort, aux habitudes des gens, il y a des résistances [3].

Une concertation biaisée par crainte du conflit

Dans l'appel d'offre lancé par le syndicat de rivière pour recruter un bureau d'étude hydraulique, l'objectif de redonner un espace de mobilité au Buëch n'est pourtant que l'un des quatre axes prévus pour le plan de gestion. Mais cet axe prend une place croissante dans les préoccupations du comité de pilotage du projet, uniquement composé des administrations (figure 5). Ce comité de pilotage se réunit trois fois avant que la première réunion publique locale ne se tienne, incluant les acteurs

socio-économiques et les riverains concernés. Ce processus de concertation est pourtant conçu avec des ambitions et des moyens. Une structure indépendante, spécialisée dans la médiation territoriale, dont les méthodes d'inclusion des riverains et de co-construction d'un intérêt commun *ad hoc* ont fait leurs preuves ailleurs, a été mandatée pour l'animer (Riegel 2018a). Trois groupes de travail, délocalisés sur chaque sous-bassin du Buëch, doivent permettre d'élaborer un diagnostic partagé des préoccupations, de définir des objectifs fédérateurs pour le plan de gestion, et de valider collectivement des actions sur chaque site, avec l'éclairage et les données délivrés par le bureau d'étude hydraulique. Le comité de pilotage n'est censé être qu'une instance d'organisation et de validation.

Mais les comptes-rendus des trois premiers comités de pilotage témoignent d'une évolution du rôle de cette instance. Les débats concernant l'objectif d'un espace de mobilité à redonner au Buëch dominant les échanges (Smigiba 2012 et 2013a), les administrations se questionnant sur l'assise réglementaire et les critères de modélisation d'un tel espace. De nouveaux paramètres d'analyse sont demandés au bureau d'étude pour préfigurer des zones d'expansion potentielles, puis, quelques semaines plus tard, une notice méthodologique spécifiant la façon dont ce bureau a procédé. Les réactions potentielles des agriculteurs inquiètent les représentants institutionnels : les zones potentielles retenues pour l'expansion de la rivière concernent toutes du parcellaire agricole. La voie ferrée, les villages, la route départementale ont en effet été considérés par le comité de pilotage comme des « enjeux majeurs » modifiables, devant être préservés de toute divagation du cours d'eau. Mais aucune organisation agricole, ni même la Chambre d'agriculture, ne font partie de ce comité de pilotage ni n'ont pris part à cet arbitrage en huis-clos.

L'examen des archives de la concertation met ainsi en évidence l'évolution du rôle du comité de pilotage, et par conséquent celui des groupes de travail censés porter la concertation. Le diagnostic et les préconisations du bureau d'étude hydraulique deviennent un objet central de discussion pour le comité de pilotage, qui, réalise seul des arbitrages stratégiques sur ce qui relève de l'intérêt général sur le bassin versant. Ce glissement est étroitement lié à la difficulté qui émerge de cadrer et de légitimer la notion même d'espace de mobilité dont les normes techniques, juridiques et politiques se révèlent floues.

La place donnée à l'expertise technique peut considérablement modifier la teneur et les effets d'un processus de concertation. Cette notion de place peut être entendue comme le rôle de l'expertise technique dans les différentes étapes du dialogue (état des lieux, vision stratégique, propositions d'actions, hiérarchisation, etc.) et dans les contenus discutés à chaque étape (types de critères coûts/bénéfices par exemple), mais aussi comme le statut accordé aux experts, à travers la valeur implicite donnée à leurs énoncés et à leur pouvoir d'influencer la décision. Dans le cas du Grand Buëch, les administrations porteuses du plan de gestion redoutent la rencontre avec l'échelle locale. Par ses apports techniques, le bureau d'étude, devant au départ nourrir et éclairer la concertation locale, est sommé de donner de la légitimité à un objectif du plan de gestion, relevant indiscutablement de l'intérêt général pour le comité de pilotage. L'examen des valeurs et des rationalités sous-tendant ce concept d'espace de mobilité montre cependant que celui-ci n'est pas

neutre. Il s'inscrit dans des visions subjectives de la nature et du risque, que les agriculteurs et les élus du Grand Buëch appréhendent différemment.

Instances de concertation et rôles initiaux	Composition
Comité de pilotage de validation	Institutions publiques : Syndicat de rivière gestionnaire, Direction départementale des territoires (DDT), Agence de l'Eau, ONEMA (Police de l'Eau), Région PACA*, Département des Hautes-Alpes*, Direction régionale de l'environnement*
Trois groupes de travail devant être force de proposition sur les sous-bassins du Grand-Buëch, Petit Buëch, Buëch aval	Institutions publiques : Syndicat de rivière, DDT, Agence de l'Eau, ONEMA Associations : Fédération départementale de Pêche, Association La truite du Buëch, Conservatoire des espaces naturels de PACA* Riverains : Élus communaux, Agriculteurs, habitants Industriels : Syndicat des carriers, EDF*, TRANSALP (filiale de Total)* <i>*structures présentes épisodiquement lors des réunions locales</i>

Fig. 5 : Organisation de la concertation relative au plan de gestion des alluvions du Buëch

Entre nature et risque : des valeurs et des rationalités contrastées

L'espace de mobilité : un imaginaire de la wilderness

Avec la Durance, la Drôme et le Var, le Buëch est l'une des seules rivières des Alpes ayant encore une morphologie dite en tresse. Celle-ci est emblématique des illustrations présentes dans les documents publics (plaquettes, documents de projets, guides de découverte) souhaitant mettre en valeur la beauté du Buëch et sa naturalité, malgré les aménagements industriels ayant marqué ce cours d'eau. À ce paysage de rivière en tresse, sont associées des qualités écologiques : continuité sédimentaire et biologique, diversité des habitats et des espèces (figure 6). Mais également un imaginaire d'une nature sauvage, telle qu'elle était, ou qu'elle serait, sans les aménagements. L'espace de mobilité, concept récent dans le milieu de la gestion des cours d'eau, est implicitement associé à un caractère naturel de la rivière, non modifié par les activités humaines.



Fig. 6 : Traces de castor en rive gauche, visite avec le technicien de rivière

Photographie : Julie Riegel (2018).

C'est au milieu des années 1990 qu'émergent de nouveaux principes de gestion des rivières qui ne sont plus seulement centrés sur les flux de

pollution, mais sur la structure des milieux fluviaux. La directive européenne sur l'eau (2002), la Loi nationale sur l'eau et les milieux aquatiques (2006) et le Grenelle de l'environnement mettent l'accent sur la nécessaire continuité écologique. Aux États-Unis puis en Europe, l'écologie et l'ingénierie de la restauration ont émergé comme nouvelles disciplines, nourries par les campagnes d'ONG pour le démantèlement de grands barrages (Barraud 2011). Ces nouveaux paradigmes engendrent, en creux, une dévalorisation des aménagements hydrauliques, perçus comme facteurs de dégradation ou de banalisation du milieu. Les gestionnaires de l'eau formalisent à partir des années 2000 des actions vers la reconquête d'un écoulement libre, comme le montre un guide de bonnes pratiques réalisé par l'ONEMA (2010). Dans certaines régions, deux processus de patrimonialisation des vallées sont de plus en plus antagonistes : d'une part un attachement à l'histoire de la vallée et de son cours d'eau, à l'identité agricole ou industrielle ; d'autre part la recherche d'un fonctionnement hydraulique et écologique des rivières qui soit le plus « naturel » possible, associé à une nature pittoresque et dépayssante (Germaine et Barraud 2013).

Sur le Buëch, la vision d'un espace de mobilité à restaurer est d'autant moins audible pour les agriculteurs et les élus locaux que les digues sont en place depuis le 19^e siècle, ce qui n'a manifestement pas entravé le déploiement d'une biodiversité remarquable consacrée par le label Natura 2000. Les adoux, ces affluents du Buëch issus de résurgences, sont présentés dans différents projets de gestion comme des milieux particulièrement préservés. La stabilité de leur température et de leur débit offre des zones refuges pour la truite fario ou l'écrevisse à pattes blanches en période de crue et d'étiage. Mais ces milieux présentés comme relictuels et sauvages ne sont pas exempts de l'empreinte de l'homme. Les bénévoles passionnés de l'association « La Truite du Buëch » y aménagent des frayères, enlèvent les embâcles, expérimentent des repeuplements, et disputent le droit de cité aux castors. L'espace de mobilité, conçu comme un ensemble de zones de liberté à redonner à la rivière, oppose implicitement une valeur intrinsèque à une valeur instrumentale du cours d'eau. Or les valeurs instrumentales peuvent être diverses, et les intérêts peuvent être esthétiques ou cognitifs : « envisager la nature comme un ensemble de ressources, ce n'est pas nécessairement s'employer à la détruire » (Larrère 2010 : 410). Un agro-éleveur l'exprime bien dans le contexte du Buëch :

L'équipe des techniciens du syndicat de rivière, elle est plutôt perçue comme une équipe de chevaliers qui défendrait les directives européennes et les milieux naturels, que comme des leviers pour réfléchir au bien commun. Il y a un problème de communication c'est sûr ! [...]. Même dans le vocabulaire il y a un souci : l'espace naturel sauvage ça n'existe pas. Le fait d'avoir des rivières qui débordent, les vieux l'utilisaient pour amener du limon... Pourquoi ne pas présenter les choses comme ça ? Dire que la rivière est sauvage est aberrant. Pourquoi on sépare les activités humaines de l'intérêt écologique ? Ce n'est pas vrai, ce n'est pas opposé [4].

On retrouve sur le Buëch cette opposition sur ce qui fait patrimoine, entre les liens tissés par les sociétés avec la rivière, et la rivière telle qu'elle fut, ou qu'elle pourrait être, si sa dynamique spontanée n'était pas entravée.

« La nature, elle est là pour qu'on l'entretienne », affirme un éleveur retraité [5], comme en écho aux propos de ce fils et père d'agriculteur : « Notre problème c'est avec le discours, l'attitude du syndicat : il faut que la rivière fasse ce qu'elle veut, et aille où elle veut. Je ne suis pas d'accord avec ça » [6].

Alors que l'espace de mobilité est présenté dans le plan de gestion comme relevant d'une rationalité technique et neutre, ce paradigme s'appuie pourtant sur une certaine vision de la nature. En outre, depuis le lancement du plan de gestion sur le bassin versant, la fonctionnalité technique et scientifique attribuée à l'espace de mobilité a évolué. Les nouveaux projets élaborés par le syndicat de rivière, s'inscrivent maintenant dans une rhétorique liée au risque d'inondation.

L'espace de mobilité au prisme du risque : des clivages qui perdurent

Classiquement, la notion de risque naturel s'envisage comme le croisement d'aléas et de vulnérabilités, ces dernières recouvrant des aspects matériels (physiques), et immatériels, subjectifs (perceptions, capacités d'adaptations). Le risque naturel peut être réduit à la probabilité qu'un aléa survienne (occurrence de crue par exemple), la gestion consistant à lutter contre cette menace extérieure. À l'inverse, le degré d'exposition de la société peut primer, engendrant plutôt des politiques de réduction des vulnérabilités et de développement de la résilience (Veyret et Laganier 2013).

Le risque d'inondation ne figurait pas comme un enjeu dans le premier contrat de rivière du bassin versant du Buëch qui fut validé en 2008 [7]. Dans le plan de gestion des alluvions de 2013, la mise en place d'un espace de mobilité s'inscrit dans des objectifs écologiques, mais aussi de prévention des inondations. Le risque d'inondation est en effet à l'origine d'un nouveau Plan de prévention des inondations sur le Buëch (Smigiba 2016), et il se rapporte aussi bien aux habitations et aux ouvrages matériels qu'aux parcelles agricoles. L'identification de critères de vulnérabilité témoignent d'une nouvelle posture du syndicat, bien que la définition de ces critères n'émane pas d'une co-construction avec les acteurs locaux concernés, mais d'un partenariat avec des institutions scientifiques.

Différents éléments peuvent expliquer cette émergence d'un discours sur le risque d'inondation de la part des gestionnaires du bassin versant : tout d'abord, le concept d'espace de mobilité est moins prégnant dans les politiques de l'eau. Des épisodes de crue en 2010 ont aussi marqué les esprits sur le Grand Buëch, générant des dégâts matériels conséquents et des brèches dans certaines digues. Un diagnostic des digues effectué sur certaines communes a également confirmé la dégradation avancée de nombreuses portions de celles-ci. Mais la distinction qui est faite dans ces études entre l'état des ouvrages (constats techniques) et le risque associé à cet état (interprétation sociale et politique) n'est pas toujours claire. La perception du risque d'inondation associé aux crues a donc évolué parmi les administrations, de même que les fonctions attribuées à l'espace de mobilité. Ce dernier est maintenant présenté comme un outil de prévention du risque d'inondation. On lui attribue également une rationalité économique puisque tout le linéaire de digues ne pourra être entretenu, l'État se désengageant de la rénovation des digues agricoles.

Mais la perception d'un risque d'inondation n'est pas manifeste parmi les habitants du Grand Buëch. Les cas d'inondation de maisons et de dégradation lors des grosses crues de 1958, 2005 et 2010 ne sont relatés que comme des événements ponctuels, localisés. Un ancien maire de La Faurie est en colère contre cette rhétorique du risque :

Ils nous font peur. Avec le risque de crue millénaire, le PAPI, le PPRI... Le Buëch leur fait surtout peur à eux ! Oui il abîme le Buëch. Mais c'est le Buëch, ce n'est que le Buëch ! Ils nous font peur. On a la pression tout le temps [8].

L'aléa qui préoccupe les agriculteurs riverains du Grand Buëch n'est pas non plus le débordement, car les digues construites dès la fin du 18^e et surtout au 19^e siècle avaient été conçues pour le permettre. Non, ce sont l'énergie de la rivière « qui doit bouffer » et les terres qu'elle peut prendre qui inquiètent.

Historiquement, la dégradation des digues dans ce territoire n'était sans doute pas perçue comme un risque en soi, du fait de la surveillance et de l'entretien constants dont elles faisaient l'objet et qui se trouvaient imbriqués dans d'autres activités quotidiennes : prélèvement de bois et de graviers, coupes de saules par les vanniers, curage du lit par des cantonniers, corvées collectives d'entretien des digues et des canaux, comblement de brèches par des pierres acheminées via un tringueballe... [9]. Dans les régions de montagne, le risque n'était pas une notion autonome, pouvant être définie par des experts et des spécialistes, et s'appliquer ensuite au territoire. Ce qu'on appelait plutôt des calamités agricoles, faisaient partie de la gestion globale des lieux et des activités par la communauté : les habitants tenaient compte de ces risques dans leur organisation sociale, politique et agraire (Meschinot de Richemond, Reghezza 2010). Actuellement, c'est la perception d'un risque lié au manque d'entretien des digues qui se manifeste à La Faurie. Ces propos d'une habitante en décrivent bien la teneur :

La première chose maintenant, sera d'identifier le niveau d'inondation qu'on est prêts à avoir. Et y a-t-il un danger d'inondation ? De préciser aussi le type de débordement si on ouvre les digues. J'ai été voir une rivière près d'Orpierre : le débordement, ce sont des champs pleins de pierres. Et ça, dans les scénarios qu'on nous propose, on ne nous le montre pas [10].

La vulnérabilité des terres agricoles prend ainsi corps avec les brèches observées dans les digues. Elle grandit avec leur dégradation et génère un sentiment d'impuissance face à l'absence de moyens disponibles pour les entretenir. Les riverains et les communes ne pouvant entreprendre des travaux sur les digues qu'en fonction d'un cadre réglementaire strict, leur marge de manœuvre pour gérer l'aléa est réduite, d'autant plus que ces collectivités rurales de 100 à 300 habitants ont bien peu de moyens. Un entrelacs de normes juridiques, d'obligations procédurales, de processus de décision basés sur des études d'experts semble finalement *construire* le risque (Decrop 2004), et surtout introduire de l'incertitude, c'est-à-dire une impossibilité d'anticiper et d'opérer des choix.

Les digues représentent moins un barrage qu'une frontière entre les eaux et les terres du Grand Buëch, la frontière évoquant davantage la relation,

le passage et la porosité plutôt qu'une barrière infranchissable (Mirano 2011). La conflictualité à propos de l'avenir des digues agricoles dessine ainsi en creux le rapport que les agriculteurs et les élus locaux entretiennent au territoire et au politique.

Une vision locale socio-agraire, morale et politique

Des digues enchâssées dans le territoire

« Les digues, nous, ce n'est pas un trait sur une carte », explique l'un des agriculteurs de La Faurie. La dégradation des digues agricoles non entretenues suscite des craintes et un désarroi qui dépassent les préoccupations matérielles et comptables. Car ces dommages matériels entraînent des dommages fonctionnels économiques, culturels et sociaux sur le Grand Buëch (Meschinet de Richemond et Reghezza 2010) [11].

Les anciens du village de La Faurie tout comme les paysans de la nouvelle génération, mettent en récit le fonctionnement historique des digues agricoles et l'ingénierie de leur conception. En cas de crue brune, riche en limons, les « martellières » [12] des canaux, ainsi qu'un système de vannes aménagé dans les digues elles-mêmes, étaient ouvertes pour l'apport de terre et la constitution progressive d'une plaine agricole. Les eaux claires estivales permettaient l'arrosage des cultures. L'un des doyens de La Faurie, fin connaisseur des différentes portions de digues et de leur évolution, montre encore le tracé des six canaux qui alimentaient différents quartiers. Si seulement cinq agriculteurs sont actuellement en activité dans ce village, une vingtaine de familles historiques se partage la propriété du parcellaire agricole, distribué sous la forme de jardins ou de vergers, et de terres louées ou prêtées aux agro-éleveurs, ou encore inutilisées. Jusqu'à présent, les équipes élues aux municipales ont toujours été soutenues par cette partie du village pour laquelle l'activité agricole constitue l'identité historique. « Ces digues, elles ont changé la vie du village ; avant, c'était des cailloux partout, c'était le lit du Buëch » indique la mairesse actuelle, dont la famille est présente depuis la fin du 18e siècle. Certains habitants ont effectué des recherches sur l'histoire de ces digues. L'un d'entre eux tient un blog depuis dix ans [13], tandis qu'un autre est allé en 1985 jusqu'à Gap pour consulter et recopier des archives départementales dont l'encart ci-dessous présente un extrait.

« La construction des digues le long du Buëch a été sûrement l'œuvre la plus importante, la plus marquante dans l'économie du village, que nous aient laissée nos ancêtres. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter à ce que disait Thérèse Slafert de notre vallée en 1929 : *"...Au Moyen Age, le Bochain se présentait comme assez peu favorisé. Au dire de ses habitants, c'était un mauvais pays et beaucoup de raisons justifiaient ce jugement sévère. Le sol était montagneux et pierreux, la terre maigre et infertile exigeait beaucoup de soins et d'abondantes quantités d'engrais. Il n'y venait pas de froment mais seulement des céréales pauvres, du seigle, de l'orge et de l'avoine. Des prairies s'étendaient le long du Buëch mais il fallait les défendre à grands frais contre les ravages du torrent quand, gonflé par les pluies ou les neiges, il franchissait violemment ses rives..."* On imagine facilement que les fouillons ont toujours cherché à étendre ces parcelles, le lit du torrent était large, en été le filet d'eau n'en occupait qu'une infime partie, le reste, une plaine caillouteuse n'avait aucune valeur agricole alors que les récoltes manquaient. »

Document manuscrit recopié par Jean-Pierre Pinet en 1985, photocopié et transmis par Roger Pinet en mars 2018.

Jusque dans les années 1960, une cinquantaine d'agriculteurs vivaient à La Faurie, à l'époque où sa lavande était renommée dans les parfumeries de Grasse. Il se dit que les agriculteurs d'alors pouvaient économiser chaque année l'équivalent d'une voiture neuve ! L'essor d'essences synthétiques fabriquées en Chine a frappé de point fouet le village, entraînant l'exode rural ou la reconversion professionnelle. Les canaux d'irrigation ont cessé de fonctionner dans les années 1975, un seul d'entre eux étant conservé pour arroser les parcelles désormais jardinées au nord du village. Mais les terres agricoles ont été conservées par les familles, même si certains propriétaires habitent à Gap, Marseille ou Paris, ou sont partis exercer dans la fonction publique ou dans les entreprises du département. Le dernier moutonnier de La Faurie appelle d'ailleurs ces anciennes familles « les terriens ». Lorsque ce dernier part à la retraite en 1994, il pense être le dernier éleveur du territoire. Mais trois frères s'installent dans le village voisin, rachètent une partie de ses terres et le troupeau, remplacent les brebis par des vaches limousines. Petit à petit, cinq agriculteurs ont ainsi repris une activité à La Faurie – chevrier, lavandier, aviculteur... relançant l'économie locale, et par là l'identité historique du village. Leur légitimité sociale est très forte, même si la stigmatisation des « étrangers » par la profession dans le Grand Buëch, où certains vivent pourtant depuis quarante ans, reste forte. Le regard sur les digues est néanmoins partagé.

Aux arguments naturalistes, hydrologiques, et de protection des biens mobilisés par les tenants d'un espace de mobilité à redonner au Buëch, s'opposent des arguments culturels, agronomiques et économiques émanant des acteurs locaux : les terres en bord de rivière sont les plus accessibles et les plus fertiles. Comment permettre à de nouveaux agriculteurs de s'installer sur le Buëch si les parcelles à haute valeur ajoutée ne sont pas préservées ? Conscients de l'importance pour les paysans de conserver de la surface agricole, certains gestionnaires pointent un manque de stratégie de la part des agriculteurs au regard des opportunités de financement auxquelles ils pourraient avoir accès :

Nous, on financera des digues que si on les recule. On aidera la collectivité à détruire la première digue, et à en construire une autre, plus reculée. [...]. Mais elle sera alors moins haute, et moins chère. Oui, on perd de la terre agricole. Mais d'un autre côté, qui va payer l'entretien à cet endroit-là ? La reculer, perdre un peu de terre... mais avoir une digue neuve, un peu plus loin... Peut-être perdre 300-400 mètres de largeur de terre. Ce n'est pas rien, c'est une surface, mais il y a un manque de tactique des agriculteurs ! Il y a actuellement des financements... Ils l'ont compris dans le 04. Il pourrait y avoir 1,2 hectares protégés, au lieu de risquer 2 hectares dans 20 ou 30 ans [14].

Cet argumentaire mobilise une analyse comptable de type coûts/bénéfices, mais dans une perspective généraliste et décontextualisée. Ce raisonnement est peut-être théoriquement *juste*, mais il occulte ce qui est *important* pour les acteurs en situation, ce qui compte pour eux, dans le contexte de leur vie ordinaire (Laugier 2012).

Au-delà de l'objectif consistant à redonner un espace de mobilité au Buëch, c'est la destruction programmée des digues agricoles qui a déclenché l'opposition et la colère des agriculteurs et des élus du Grand Buëch. L'enjeu de ce conflit ne réside donc pas dans un arbitrage entre des priorités écologiques ou économiques présumées, ni dans le fait de convaincre des riverains de se ranger du côté de l'intérêt général défini par les gestionnaires du bassin versant. Il s'agit plutôt de faire dialoguer deux visions environnementales à l'œuvre, chacune soucieuse du bien commun, en considérant que ce dernier relève davantage d'une construction sociale et politique plutôt que de « faits de nature » objectivables (Dardot et Laval 2013).



Fig. 7 : Fond de vallée agro-pastorale, Grand Buëch

Photographie : Julie Riegel (2018).

Contribution au bien commun et besoin d'auto-gouvernement

« On est comme des mendiants. Ils nous réparent quatre mètres de digues et pas cinq... » [15]. Dominique a déposé un dossier de rénovation de quatre mètres de digue, le long d'une parcelle dont il n'a pas la propriété. Ce chantier est estimé à 4000 euros. La portée politique de sa démarche est assumée : « Je suis paysan. Élu. Je mets une pierre. Pour

dire qu'on ne laissera pas partir des terres ». L'homme a de l'influence. Les innovations écologiques et techniques qu'il a conduites sur sa ferme sont connues. Il est élu au conseil municipal, siège à la communauté de communes, et est administrateur du réseau départemental d'agriculture biologique. Son grand-père a contribué à fonder le mouvement Nature et Progrès, et son père était technicien bio à la chambre d'agriculture. Investir pour entretenir cette portion de digue érodée ne relève pas d'une motivation comptable - avec un peu plus de 300 hectares, sa ferme ne manque pas de foncier - mais d'une conviction, celle de l'inaliénabilité des parcelles agricoles.

À l'image de Dominique, la douzaine d'agro-éleveurs du Grand Buëch est engagée dans l'agriculture biologique, avec l'emploi de variétés de semences et l'élevage de races bovines et ovines plutôt rustiques. Ces agriculteurs ont développé des circuits courts de transformation et de distribution dans la vallée, jusqu'à Gap ou Sisteron, et certains pratiquent aussi l'agro-tourisme à la ferme. Une réflexion collective a récemment été amorcée sur le développement de semences adaptées aux modifications climatiques. En effet, dans cette partie en amont du bassin versant, les agriculteurs ne bénéficient pas de l'irrigation par aspersion, comme c'est le cas pour les arboriculteurs de pommes plus en aval. Ils s'appuient donc uniquement sur l'irrigation gravitaire, de fait plus économe de la ressource. Grâce à la préservation des paysages et des écosystèmes du Grand Buëch, la grande faune est encore très présente, avec des conséquences pour les agro-éleveurs, qui sont ici plus impactés qu'en aval. La prédation du loup, de même que les sangliers et les cervidés, provoquent des dégâts mal remboursés sur les prairies fourragères et les cultures céréalières.

Les itinéraires agraires et la rationalité socio-économique des agriculteurs du Grand Buëch contribuent ainsi à produire du bien commun dans la vallée si l'on entend par là ce qui concourt à une vie bonne et ce qui soutient la coexistence de la communauté (Flahaut 2013 ; Laugier 2015). En outre, la notion de bien commun ne renvoie pas à un patrimoine hérité qu'il conviendrait de conserver dans son état originel (Sgard 2010) - comme le laisse entendre l'imaginaire associé à la notion de *wilderness*. Il correspond à ce qui est construit, travaillé, entretenu (Sgard 2010).

Or, ce qui représente un genre de vie revendiqué, de même que les possibilités d'entretenir et de pérenniser ce qui fait bien commun, impliquent pour les agriculteurs et les élus rencontrés le maintien de leur auto-détermination sur le territoire. La figure entrepreneuriale de l'agriculteur indépendant qui ne peut compter que sur lui-même (Samak 2013) est prégnante sur le Grand Buëch. Les agriculteurs expriment ainsi leur crainte face à la perte d'une forme d'auto-gouvernement consistant à gouverner ses affaires et se gouverner soi-même avec indépendance (Zask 2016). C'est notamment le cas lorsque ce paysan se dit prêt à faire de la désobéissance civile pour « descendre dans le lit du Buëch » et rectifier les masses de sédiments afin de protéger ses berges de l'érosion. Ce même sentiment est palpable dans l'amertume générale provoquée par les interdictions de prélèvement de gravats pour l'autoconstruction et l'obligation de disposer d'une autorisation pour ramasser du bois mort. Cette préoccupation se fait encore jour dans l'attitude de ce maire, qui préfère payer 7000 euros aux services départementaux pour rénover un pont plutôt que de bénéficier des services gratuits du syndicat de rivière dont il ne reconnaît pas les prérogatives. Ce vécu d'une perte d'auto-

gouvernement est aussi palpable chez trois élus communaux qui, ayant siégé à des époques différentes au syndicat de rivière, font état de leur manque de pouvoir, convaincus que leur point de vue, confronté à la parole des experts ou soumis au rappel d'impératifs administratifs et financiers, n'est pas pris en compte par les salariés.

Le technicien de rivière, cet agent de terrain du syndicat de rivière affecté à l'ensemble du bassin versant, est souvent interpellé et mis en cause par les riverains, parfois de façon violente. Perçu comme un fonctionnaire, alors qu'il s'agit le plus souvent d'un contractuel, il représente, pour les riverains, « l'administration » et l'État, tous deux accusés d'abandonner les territoires de montagne ou, à l'inverse, d'exercer un pouvoir par trop coercitif. Or le « métier de compromis » que décrit le technicien de rivière a peu à voir avec la production et le contrôle de normes. Ses missions, contrairement à la perception qu'en ont les riverains, l'amènent à assurer l'entretien des cours d'eau et des berges et à répondre aux appels urgents de ces mêmes riverains. Il conseille et rédige des dossiers de déclaration de travaux et de demandes de financements au nom des communes et des particuliers, et joue le rôle de chef de chantier voire de manutentionnaire [16]. Le syndicat de rivière se mobilise aussi aux côtés d'élus municipaux, notamment pour faire bouger les normes en déclassant par exemple des portions de digues en berges. Ce changement de terminologie modifie les obligations administratives qui leur sont associées : des travaux en génie végétal combinés à du génie civil – moins onéreux que le seul génie civil imposé sur les ouvrages répertoriés en « digues » – peuvent alors être autorisés.

Entre 2013 et 2018, aucune opération de destruction des digues du Grand Buëch n'a eu lieu, le syndicat de rivière ne souhaitant pas utiliser le levier de l'expropriation – ce qui lui aurait permis de prendre le contrôle sur l'aménagement du cours d'eau. Les positions des parties prenantes ont peu bougé durant cette période : leur méconnaissance et leur incompréhension mutuelle ont perduré. Quelques mois après cette enquête, une réunion inédite s'est tenue sur proposition du syndicat de rivière, avec une visite de terrain sur les digues agricoles du village de La Faurie, menée par les riverains. Deux scénarios ont ensuite été proposés par le syndicat et son bureau d'étude afin d'aménager des espaces de mobilité de la rivière tout en préservant les digues les plus importantes pour les agriculteurs. Ces options ont fait l'objet de discussions durant plusieurs mois entre élus locaux et riverains. À ce jour, et malgré le rétablissement d'un dialogue plus serein avec le syndicat, les acteurs locaux ont décidé de n'accepter aucun de ces scénarios et de laisser la rivière et ses digues en l'état.

Conclusion

Les projets d'environnement sont particuliers en ce que les sciences de la nature, l'expertise technique et le droit y tiennent une place prépondérante. Ces disciplines structurent les politiques publiques de l'eau, auxquelles les projets de protection et de gestion des bassins versants font toujours référence. Or, les rationalités propres aux sciences du droit, de la nature ou de l'ingénieur, sont généralement présentées comme objectives, factuelles, et politiquement neutres. Pourtant, appliquées à un projet, elles impliquent toujours des arbitrages sur les portions de territoire et les données biophysiques et sociales qu'il est pertinent et *a priori* légitime de considérer. Ces rationalités sont en outre

entremêlées à des préoccupations morales sur la nature et l'environnement, sur ce qu'il serait bon de préserver, et bien de faire. En somme, elles ne sont culturellement pas neutres, mais elles bénéficient souvent d'un statut privilégié, d'une légitimité spéciale (Descola [2011](#)). Elles sont implicitement soustraites à la discussion, à la délibération, car elles ne sont pas présentées comme des arguments ou des perceptions parmi d'autres, mais comme des déterminants de l'intérêt général et du bien commun.

Contrairement à d'autres travaux, qui remettent en cause la capacité de l'ingénierie de la concertation à prendre en charge la conflictualité dans les projets d'environnement (Mermet et Salles [2016](#)), cette contribution montre que cette conflictualité est en partie assujettie au cadrage initial de la concertation généralement opéré par le porteur du projet. Si ce cadrage est trop orienté en termes de valeurs morales et de sensibilités à l'égard de la nature et de l'environnement sur le territoire, il introduit d'emblée une injustice de reconnaissance, dans une acception trivalente de la justice environnementale (Fraser [2004](#) et [2011](#)). Celle-ci englobe les enjeux classiques de justice distributive (au sens d'une répartition équitable des risques, des efforts et des bénéfices environnementaux), mais aussi deux autres dimensions (Schlosberg [2007](#)) : la reconnaissance de la diversité des valeurs, des rationalités et des savoirs ayant trait à la nature et à l'environnement, et la possibilité, pour des acteurs concernés par un projet, de participer et d'exercer une influence égale à celle des autres parties prenantes.

Notes

[1] Le syndicat de rivière désigne la collectivité intercommunale dédiée à la gestion des cours d'eau de la vallée du Buëch.

[2] Cette recherche a été conduite dans le cadre d'un postdoctorat rattaché à l'Université Paris I, au Centre européen de sociologie et de sciences politiques (Université Paris 1, CNRS, EHESS). Elle a bénéficié du soutien financier de la Fondation de France et du partenariat de l'association Geyser, spécialisée dans le dialogue territorial.

[3] Entretien à Aspres-sur-Buëch, 13 mars 2018.

[4] Entretien à Saint Julien de Beauchêne puis par téléphone, 24 mai 2018.

[5] Entretien à La Faurie, 9 avril 2018.

[6] Entretien à La Faurie, 29 mars 2018.

[7] Un contrat de rivière est un engagement technique et financier entre L'État, les collectivités territoriales et les acteurs locaux. Il a pour but de gérer de façon durable et concertée une rivière à l'échelle de son bassin versant.

[8] Entretien à La Faurie, 9 avril 2018.

[9] D'après Lachiver (2006), le trinquéballe est un véhicule équipé de deux roues très hautes, avec une seule flèche pour le transport de lourds fardeaux comme les larges pièces de bois qui sont portées sous la flèche.

[10] Entretien à La Faurie, 17 mai 2018.

[11] C'est du moins le cas pour les anciennes familles et pour les agriculteurs en activité, car les familles arrivées plus récemment, qui composent par exemple la moitié du village de la Faurie, ont sans doute un lien plus contemporain au Buëch (qualité de vie, paysage, baignade et pêche).

[12] La martellière est un pertuis garni de vannes pour le passage des eaux, dans les canaux d'irrigation du midi.

[13]

<https://la-faurie-de-levaletton.skyrock.com/3161653114-LE-BUECH.html>

[14] Entretien par téléphone, 20 mars 2018.

[15] Entretien à Montbrand, 29 mars 2018.

[16]

[https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/2014/04/25/st-julien-en-beauchene-une-digue-vegetale-contre-les-
risques-465869.html](https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/2014/04/25/st-julien-en-beauchene-une-digue-vegetale-contre-les-risques-465869.html)

Bibliographie

BARRAUD Régis, 2011. « Rivières du futur, wild rivers ? », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 10 (en ligne), <http://journals.openedition.org/vertigo/11411> (page consultée le 30 septembre 2019).

BLONDIAUX Loïc, 2008. *Le nouvel esprit de la démocratie*. Paris, La république des idées.

CHEVALIER Jacques, 2013. « Intérêt général », in CASILLO Ilaria avec BARBIER Rémi, BLONDIAUX Loïc, CHATEAURAYNAUD Francis, FOURNIAU Jean-Michel, LEFEBVRE Rémi, NEVEU Catherine, SALLES Denis (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*. Paris, GIS Démocratie et Participation.

DARDOT Philippe et LAVAL Christian, 2013. « Le commun », *VRS*, 393, p. 12-15.

DECROP Geneviève, 2004. « La montagne, le hameau et le prophète de malheur. Histoire d'un risque moderne », *Ethnologie française*, 34, p. 49-57.

DESCOLA Philippe, 2011. *L'écologie des autres. L'anthropologie et la question de la nature*. Versailles, Editions Quæ.

FLAHAUT François, 2013. « Bien commun », in CASILLO Ilaria avec BARBIER Rémi, BLONDIAUX Loïc, CHATEAURAYNAUD Francis, FOURNIAU Jean-Michel, LEFEBVRE Rémi, NEVEU Catherine et SALLES Denis (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*. Paris, GIS Démocratie et Participation.

FOURNIAU Jean-Michel, 2007. « L'expérience démocratique des "citoyens en tant que riverains" dans les conflits d'aménagement », *Revue européenne des sciences sociales*, XLV (en ligne), <https://www.cairn.info/revue-europeenne-des-sciences-sociales-2007-1-page-149.htm> (page consulté le 21 mars 2020).

FRASER Nancy, 2004. « Justice sociale, Redistribution et Reconnaissance », *Revue du MAUSS*, 23 (1), p. 152-164.

FRASER Nancy, 2011. *Qu'est-ce que la justice sociale ? Reconnaissance et redistribution*. Paris, La Découverte.

GERMAINE Marie-Anne et BARRAUD Régis, 2013. « Les rivières de l'ouest de la France sont-elles seulement des infrastructures naturelles ? Les modèles de gestion à l'épreuve de la directive-cadre sur l'eau », *Natures Sciences Sociétés*, 21 (4), p. 373-384.

HATZFELD Hélène, 2011. *Les légitimités ordinaires*. Paris, L'Harmattan, Adels.

LACHIVER Marcel, 2006. *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*. Paris, Fayard.

LARRERE Catherine, 2010. « Les éthiques environnementales. Le réveil du dodo III ». *Natures Sciences Sociétés*, 18 (4), p. 405-413.

LAUGIER Sandra (dir.), 2012. *Tous vulnérables, le care, les animaux et l'environnement*. Paris, Payot.

LAUGIER Sandra, 2015. « Care, environnement et éthique globale », *Cahiers du Genre*, 59 (2), p. 127-152 : 129.

MERMET Laurent et SALLES Denis (dir.), 2016. *Environnement : la concertation apprivoisée, contestée, dépassée ?* Louvain La Neuve, Belgique, De Boek.

MESCHINET DE RICHEMOND Nancy et REGHEZZA Magali, 2010. « La gestion du risque en France : contre ou avec le territoire ? », *Annales de géographie*, 673 (3), p. 248-267.

MIRANO Léonora, 2011. *Habiter la frontière*. Paris, Éditions de l'Arche.

ONEMA, 2010. *La restauration des cours d'eau : Recueil d'expériences sur l'hydromorphologie* (en ligne),
https://www.arraa.org/sites/default/files/media/documents/documents_tecniques/recueil_hydro_ae_rmc.pdf (page consultée le 12 septembre 2019).

RIEGEL Julie, 2018a. « Une neutralité militante : les médiateurs du dialogue territorial », *Terrains/Théories*, 9 (en ligne),
<https://journals.openedition.org/teth/1757> (page consultée le 30 septembre 2019).

RIEGEL Julie, 2018b. « Le dialogue territorial au risque de l'écologie ? Traces et effets d'une concertation entre aménagements hydrauliques et restauration écologique », *Participations*, 20 (1), p. 173-198.

ROSANVALLON Pierre, 2008. *La légitimité démocratique. Impartialité, réflexivité, proximité*. Paris, Seuil.

RUI Sandrine, 2006. « Les citoyens impertinents. Débat public, conflit et mésentente », in SIMARD Louis, LEPAGE Laurent, FOURNIAU Jean-Michel, GARIEPY Michel, GAUTHIER Mario (dir.), *Le débat public en apprentissage : aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences françaises et québécoises*. Paris, L'Harmattan, p. 77-86.

SAMAK Madlyne, 2013. « Quand la « bio » rebat les cartes de la représentation des agriculteurs. L'institutionnalisation de l'agriculture biologique dans les Alpes-Maritimes », *Politix*, 103 (3), p. 125-148.

SCHLOSBERG David, 2007. *Defining Environmental Justice, Theories, Movements, and Nature*. Oxford, Oxford University Press.

SGARD Anne, 2010. « Le paysage dans l'action publique : du patrimoine au bien commun », *Développement durable et territoires* (en ligne),
<http://journals.openedition.org/developpementdurable/8565> (page consultée le 30 septembre 2019).

SMIGIBA, 2007. *Contrat de rivière 2008-2014. Buëch vivant, Buëch à vivre.*

SMIGIBA, 2012. *Compte-rendu du COPIL 1 du plan de gestion Buëch*, 21 novembre 2012.

SMIGIBA, 2013a. *Compte-rendu du COPIL 2 du plan de gestion Buëch*, 14 Mars 2013.

SMIGIBA, 2013b. *Compte-rendu du Groupe de travail plan de gestion alluvions – Espace de mobilité*, 31 mai 2013, Aspres.

SMIGIBA, 2016. *PAPI d'intention du Buëch – Stratégie de gestion du risque inondation.*

VEYRET Yvette et LAGANIER Richard (dir.), 2013. *Atlas des risques en France. Prévenir les catastrophes naturelles et technologiques.* Paris, Autrement.

ZASK Joëlle, 2016. *La démocratie aux champs.* Paris, La Découverte.