Bulletin d'information

Édition avril 2024

Mot de la directrice scientifique

Un Bulletin du CRDT pour chasser la grisaille printanière et attirer un renouveau coloré!

Sans surprise, nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse favorable quant à notre demande de renouvellement de financement. Nous croisons les doigts pour que nous ayons la réponse avant la fin du mois. Ainsi, le central vit actuellement de fébrilité.

Afin de rester dans l'action, nous vous avons préparé un Bulletin mettant en relief certaines activités que les membres ont faites en collaboration avec le CRDT ainsi que des publications récentes. Vous constaterez également une nouvelle section à l'initiative de notre coordonnatrice : « Portraits des membres ». Cette section perdurera dans le temps et a pour objectif de présenter un.e membre à chacun des Bulletins afin d'apprendre à se connaître!

N'hésitez pas à nous écrire pour nous faire part de ce que vous faites, publiez ou organisez!

Bonne lecture,

Geneviève Brisson

Table des matières

1. **Retour sur les midis-conférences**
    1. L'électrification des transports et ses défis territoriaux : le cas des plans de déploiement de stations de recharge pour voitures électriques en région Hauts-de-France.
    2. « Il faut que les enfants sachent d'où vient leur nourriture » Récit d'un projet de recherche partenariale portant sur la multifonctionnalité de l'agriculture dans la MRC de Maria-Chapdelaine
2. **Portaits de membres**
    1. Geneviève Brisson
3. **Les membres dans l'action**
    1. L'amiante, un enjeu territorial réactualisé. Un premier colloque de l'Observatoire national de l'amiante (ONA)
4. **Les membres publient**
    1. Livres
    2. Article
    3. État des connaissances
    4. Thèse de doctorat

Retour sur les midis-conférences

L'électrification des transports et ses défis territoriaux :

le cas des plans de déploiement de stations de recharge pour voitures électriques en région Hauts-de-France.

- Par Julia Frotey, professeure adjointe, Institut national de la recherche scientifique – INRS

Unité Mixte de Recherche INRS-UQAR

En tant que nouvelle membre, Julia Frotey a été invitée à partager, auprès des chercheurs du CRDT, les résultats issus de son doctorat en aménagement de l'espace. Sa thèse a été deux fois primée en 2022 [1] et portait sur les « Acteurs et projets d'infrastructures de recharge pour voitures électriques : la construction de territoires de l'automobile électrique en Hauts-de-France » (soutenue en 2021).

Dès 1992, la voiture électrique est désignée comme une solution alternative à la voiture thermique par la commission européenne dans le Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement. Les nuisances reconnues de l'automobilisation de masse et du système technique de l'automobile [2] impliquent en effet une nouvelle génération de politiques dites de « mobilité durable » fondées sur trois piliers : la promotion des modes actifs, la réduction du besoin de se déplacer et le développement de motorisations moins émettrices de GES et de polluants atmosphériques, comme la motorisation électrique. Toutefois, en tant qu'innovation « systémique » (Midler & Von Pechmann, 2015), la voiture électrique va nécessiter la mise en place d'un environnement favorable, composé d'incitations financières, d'infrastructures et de services, afin de pouvoir se diffuser dans la société. Les quinze dernières années ont ainsi été consacrées à l'établissement de cet environnement qui comprend, en Europe et en France : des outils financiers de réduction des coûts d'achat, de possession et d'utilisation du véhicule; des obligations en matière d'équipement des bâtiments en points de recharge et la promotion culturelle de la voiture électrique. Nous avons ainsi identifié dans la thèse, la mise en place d'un système automobile « électrique », dont les éléments rendent désormais possible une automobilisation « électrique » de masse.

Ce tournant en faveur de la voiture électrique commence à être documenté en sciences humaines dans les années 2010-2015 : l'enjeu est alors de mesurer l'ampleur de la rupture qu'occasionne la voiture électrique dans les habitudes de conduite des utilisateurs (Jarrigeon et al., 2015) mais aussi d'évaluer le coût de possession de ces nouveaux véhicules (Leurent & Windisch, 2015). La recherche en aménagement de l'espace et en géographie s'intéresse quant à elle à la structuration du jeu d'acteurs préalable à la diffusion de la voiture électrique dans les territoires (Sadeghian, 2013 ; Cranois, 2017 ; Sajous et Bailly-hascoët, 2018) en s'appuyant sur la sociologie des organisations. Dans la thèse, nous avons abordé la dimension géographique de la voiture électrique à travers l'analyse des effets territoriaux des réseaux de stations de recharge. Le nombre de stations de recharge ouvertes au public a en effet été multiplié par 7 entre 2014 et 2020 : l'offre alors proposée au public français se révèle hétérogène en termes de puissance, de tarifs, de badges d'accès et de logiques de localisation. L'enjeu de la thèse a ainsi été, premièrement, d'ancrer, de manière épistémologique, la recherche dans les Sciences and Technology Studies en définissant les stations de recharge comme de nouveaux réseaux techniques urbains, au sens de Hughes (1983). Cet ancrage nous permettait de considérer les stations comme les produits d'un contexte social, économique et politique et de jeux d'acteurs, dont les modalités de

coordination devaient informer la morphologie des réseaux et être sources de nouvelles organisations spatiales.

Le choix a ensuite été de documenter les projets d'installation de stations de recharge dans la région [3] Hauts-de-France, pionnière de l'électromobilité. Le conseil régional s'est en effet engagé dans une démarche de troisième révolution industrielle dès 2011 en développant les énergies renouvelables, l'économie du savoir et la mobilité électrique. Notre enquête, dans ce contexte, a reposé sur une double méthodologie, à la fois quantitative, par la cartographie des stations de recharge et qualitative, par la conduite d'entretiens semi-dirigés auprès des porteurs de projet. À travers le recensement et la cartographie de plus de 1 000 stations de recharge, le rôle pionnier des collectivités locales [4] a été souligné car celles-ci détenaient près de 60% des stations ouvertes au public, devant les commerçants (24% de l'offre) ou les constructeurs automobiles (5%). À l'instar des théories sur les réseaux techniques, les stations de recharge ont été majoritairement déployées dans les centres urbains (58%). En Picardie (partie sud de l'actuelle région Hauts-de-France), en revanche, les collectivités, regroupées en syndicats d'énergie, ont toutefois fait le choix de les répartir équitablement entre espace rural et espace urbain. Les stations leur permettaient d'offrir un nouveau service public dans des espaces délaissés et de publiciser leur action. La thèse compare ainsi la gouvernance des projets, entre modèle partenarial et modèle centralisé, et leur incidence sur la matérialité des réseaux (Frotey et Castex, 2018; Frotey, 2020).

L'exposition du système d'acteurs de la recharge et des relations formelles et informelles qui s'opèrent au cours du projet d'installation de stations de recharge est un élément central de la thèse. Le projet d'installation fait ainsi intervenir pas moins de 28 acteurs répartis en 8 catégories, dont le degré de collaboration va déterminer la qualité du projet ainsi que les fonctionnalités techniques des stations et donc, leurs futurs usages : les schémas directeurs d'infrastructure de recharge, instaurés en 2019, devraient permettre aux porteurs de projet de mieux coordonner cette liste d'acteurs aux compétences diverses mais nécessaires (voirie, réseaux, technologies de l'information et de la communication, etc.).

La présentation devant les membres du CRDT s'est ainsi attachée à restituer les grands résultats de la thèse ainsi que ses productions graphiques. La thèse a été l'occasion, à travers l'étude des stations de recharge, de questionner plus largement les politiques publiques actuelles de transition énergétique tant dans leur mode de financement, de gouvernance que de leurs finalités et résultats.

...

[1] Il s'agit de la mention spéciale du jury du prix RIODD VIGEO-EIRIS 2022 (500€) et du prix de thèse Valorisation Junior 2022 de la Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS) de la région Hauts-de-France (3000€).

[2] Gabriel Dupuy, dans les Territoires de l'automobile (1995), définit ce système par ses composants : « un dispositif de production de masse (…), un ensemble de centres de services (…), de codes uniformes (…), un réseau de routes (…), un réseau d'équipements (…) » qui rendent possible une motorisation de masse.

[3] Il s'agit de la plus haute division administrative territoriale en France : elle est gérée par un « conseil régional », une assemblée délibérante composée de conseillers élus au suffrage universel direct.

[4] Des municipalités mais aussi des regroupements de municipalités en « syndicats d'énergie ».

...

Cranois, A. (2017). De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? : la fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances. Thèse Géographie, Université Paris-Est.

Frotey, J. (2020). Le déploiement de l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques : aménager et valoriser le territoire par la micro-structure énergétique. Urbia Hors-Série n°7.

Frotey, J. et Castex, E. (2018). La transition énergétique par le véhicule électrique : analyse de deux modèles de gouvernance de projets d'électromobilité en Hauts-de-France, le cas des ex-Régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie (France). Revue Internationale d'Urbanisme (RIURBA), juillet-décembre, n°5, 19 p.

Jarrigeon, A., Massot, M-H., Pierre, M. et Pradel, B. (2015). Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique. Espace populations sociétés, 2015 / 1-2.

Leurent, F. & Windisch, E. (2015). Benefits and costs of electric vehicles for the public finances: An integrated valuation model based on input–output analysis, with application to France. Research in Transportation Economics, Vol 50, pp.51-62.

Midler, C. & Von Pechmann, F. (2015). Du véhicule électrique à l'électromobilité. Le journal de l'école de Paris du management, 114, 8-15. https://doi.org/10.3917/jepam.114.0008

Parks, T-H. (1983). Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1983

Sadeghian S., (2013). Développer la mobilité électrique : des projets d'acteurs au projet de territoire. Thèse de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris Est.

Sajous, P., Bailly-hascoët, V (2017). Électromobilité : acteurs, structurations en cours. Étude à partir du cas haut-normand. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2017 (01-02), pp.1-21.

« Il faut que les enfants sachent d'où vient leur nourriture »

Récit d'un projet de recherche partenariale portant sur la multifonctionnalité de l'agriculture dans la MRC de Maria-Chapdelaine

- Par Sabrina Tremblay, professeure, département des sciences humaines et sociales, UQAC et François Potvin, conseiller en développement agricole, MRC Maria-Chapdelaine

La conférence du 8 mars dernier, tenue à l'occasion d'un midi-conférence du CRDT, a présenté quelques résultats d'une recherche actuellement en cours dans la MRC de Maria-Chapdelaine (Saguenay-Lac-St-Jean). La MRC est un territoire agricole et agroforestier qui figure parmi les moins densément peuplés du Québec. Ces dernières décennies, le milieu a vu sa population décroître de façon constante et est donc en recherche constante de solution pour tenter de renverser la tendance.

À l'occasion du renouvellement de son Plan de développement des activités agricoles (PDAA), il a été identifié comme priorité d'accentuer la promotion de l'industrie agricole et agroalimentaire locale. L'une des orientations de cette priorité étant de valoriser et de démontrer davantage le rôle social de l'agriculture et de l'agroalimentaire. C'est à cet effet que la MRC a adressé une demande à une équipe de recherche de l'UQAC par l'entremise de MITACS.

La recherche est une étude de cas qualitative, avec une approche partenariale. Il a été ainsi décidé de s'intéresser à la multifonctionnalité (MFA) de l'agriculture de la MRC à partir du cadre théorique proposé par Wilson (2007, 2009). L'objectif général de l'étude déterminé avec le partenaire est de mieux cerner la trajectoire de transition, située sur un spectre productiviste (faible multifonctionnalité)/non-productiviste (forte multifonctionnalité), dans laquelle l'agriculture de la MRC de Maria-Chapdelaine s'est engagée. Pour ce faire, nous avons planifié d'interroger 30 participants, soit 10 représentants pour chacune des catégories suivantes : agriculteurs/producteurs, consommateurs/mangeurs, acteurs du développement de la MRC. Nos données ont été analysées avec Nvivo (Lumivero, Denver, CO, É-U). Des entretiens de groupes (à venir), des observations participantes ainsi que l'analyse de diverses sources documentaires du cas ont aussi été organisés.

Nos résultats préliminaires démontrent d'abord qu'en soi, le concept de MFA est difficile à saisir pour une majorité de participants. Nos entretiens montrent qu'il est difficile de parler de la MFA de façon désincarnée. Du côté des consommateurs/mangeurs, l'une des difficultés consiste surtout à faire la distinction entre l'agriculture locale et celle de l'ensemble du Québec, voire du reste du monde. Cela étant, une majorité de répondants toutes catégories confondues s'entendent pour dire que plus de liens entre eux est nécessaires afin de mieux connaître les fonctions de l'agriculture locale. Au niveau des différences de perceptions, nos résultats préliminaires nous permettent de constater que les agriculteurs identifient surtout des fonctions dans les sphères économiques et de production. Du côté des consommateurs/mangeurs, ce sont les fonctions sociales et environnementales qui sont les plus prédominantes. Enfin, les acteurs de développement font preuve d'un bel équilibre dans leur perception des fonctions sociales, économique et culturelle. Parmi les fonctions les plus souvent nommées, on retrouve : nourrir le monde, création de richesse, occupation/vitalité du territoire, beauté des paysages, tourisme et patrimoine/terroir.

Cette recherche étant toujours en cours, il nous reste à compléter la cueillette de données auprès des consommateurs/mangeurs, de réaliser nos entretiens de groupe, de présenter les résultats à notre partenaire, puis d'établir nos principaux résultats et recommandations dans un rapport de recherche.

Portraits de membres

Colorée, enthousiaste et passionnée. De qui parle-t-on ?

La directrice scientifique du CRDT, Geneviève Brisson.

-Par Ramaëlle Duquette

Du droit à l'anthropologie, mettre en lumière les zones d'ombre.

Après avoir effectué un baccalauréat en droit, Geneviève effectue une maîtrise et un doctorat en anthropologie. Comme elle le mentionne, « le droit, c'est comme une super formation en analyse de contenu. L'analyse de discours qu'on acquiert en droit est excessivement intéressante à appliquer aux sciences sociales ».

Son désir d'aller au-delà de ce qui se dit pour comprendre les éléments et les liens non apparents l'ont mené à poursuivre ses études en anthropologie. Elle s'est alors intéressée à la question de l'identité, puis aux représentations sociales de la nature.

Le courant auquel elle s'identifie le plus est celui de l'écologie politique, car il lui permet d'appréhender les questions environnementales de manière multiscalaire, et notamment « comment sont-elles prises en charge, ou pas, par les pouvoirs puis quels sont les effets réels de ces prises en charge ? »

L'anthropologie c'est un mode de vie. Être toujours curieuse, toujours être à l'affût de comment les humains peuvent être les uns avec les autres, surtout dans leurs bons côtés.

Un champ d'expertise diversifié.

Geneviève a travaillé dix ans en santé environnementale au sein de l'INSPQ, ses champs d'expertise se sont alors considérablement agrandis. Elle a alors été amenée à toucher à une diversité de sujets tels que la catastrophe de Lac-Mégantic, les mines, les cyanobactéries, les porcheries, etc.

C'est fascinant de voir comment les questions de bouleversements environnementaux affectent oui la santé physique des gens, mais affectent aussi ce que j'appelle la santé sociale. La capacité d'être ensemble, les liens, la confiance envers les institutions. Les portes qui se ferment ou qui s'ouvrent.

Si elle semble avoir un catalogue de sujets différents, cela n'est pas par inconstance, mais plutôt en raison de l'attribution des sujets qui étaient alors intimement liés aux commandes et aux urgences du moment. Elle a alors développé, à travers les traitements de différents sujets, des regards transversaux liés notamment aux mécaniques de gestion des changements environnementaux qui s'appliquent alors à plusieurs thématiques.

Une recherche qui ravive les passions.

Les yeux pétillants, Geneviève nous parle d'un projet qui lui tient à cœur, celui de la route des toisons qu'elle a initié avec deux co-chercheur.es : Mary Richardson et Marcelo Ribeiro Martins. Elle a également entraîné dans l'aventure un membre du CRDT : Mario Handfield.

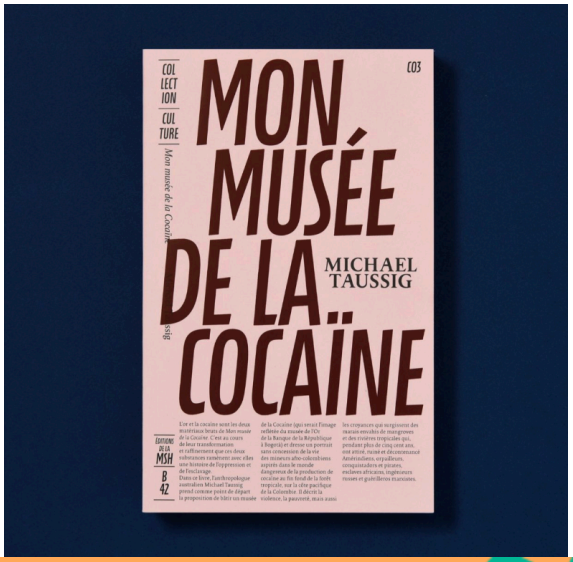
Ce projet met en lumière les points de jonction entre humains, animaux, territoire et objets. C'est un projet ou iles suivent le parcours de la toison et tous les résidus du mouton – sabots, abats et peaux.

Qu'est-ce qu'on fait avec tout ce qui n'est pas la viande du mouton ?

À partir de ce chemin-là, on voit se créer la filière industrielle, on ne peut pas y échapper, mais on voit aussi se créer des lieux qui amène une autre façon de faire, d'autres modes d'échanges, d'autres liens entre tant les gens que les objets. Traquer ces autres liens qui se font beaucoup à travers des pratiques artisanales – culinaire, textile – c'est ce qui l'anime.

Ce projet de recherche a un côté appliqué et créatif, grâce à ce trio de chercheur.es artisan.nes textiles – Geneviève et Mary font du feutre et Marcelo est maître fileur. Iles ont décidé qu'à chaque fois qu'iles parleraient de cette recherche, iles feraient une petite œuvre en feutre et iles la documenteraient – quel jour elle a été faite, quelle toison a été utilisée ? Puis quand le temps vient à manquer, il a été décidé de prendre un couvercle de yogourt pour sa symbolique jetable et instantanée. Ainsi, une création se construit en parallèle de la recherche et iles espèrent pouvoir éventuellement y introduire de la toison québécoise.

La route des toisons est un projet très inspirant pour Geneviève qui se superpose à ses questionnements sur comment rendre différemment les résultats de recherche. A ce sujet, comme lecture recommandée, elle propose : Mon musée de la Cocaïne de Michael T. Taussig qui expose sa recherche sur l'économie de la cocaïne sous forme d'un catalogue de musée.



Les membres dans l'action

L'amiante, un enjeu territorial réactualisé

Un premier colloque de l'Observatoire national de l'amiante (ONA)

-Par Geneviève Brisson

Au Québec, la question de l'amiante est un enjeu majeur depuis près de 75 ans, aussi bien quant aux conditions de travail (grève de l'amiante en 1949) que par rapport à sa nocivité reconnue pour la santé humaine et environnementale. A l'international, la fibre est interdite depuis des décennies. À son tour, l'État québécois proscrit en 1990 l'utilisation de fibres d'amiante, suivi tardivement par le fédéral. Il faut attendre 2018 pour un bannissement total au Canada.

Figure 1 : La municipalité de Thetford Mines est entourée de haldes, montagnes érigées au fil du temps par l'accumulation de déchets miniers et de résidus amiantés. Ceux-ci sont au cœur des discussions sur la valorisation, puisqu'ils contiennent aussi des minéraux maintenant prisés.

Ce contexte sanitaire et politique entraîne la fermeture de la dernière mine d'amiante au Québec, la mine Jeffrey, en 2012; ainsi que le changement de nom de la municipalité d'Asbestos, devenue Val-des-Sources en 2019. La même année, une audience générique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement se penche sur la gestion de l'amiante, et recommande de se pencher sur la valorisation des résidus miniers amiantés (RMA) (figure 1).

Le nouveau chapitre du dossier de l'amiante au Québec s'écrit maintenant autour des RMA. Ils sont constitués non seulement de fibres d'amiante (entre 1% et 40% selon l'INSPQ) mais aussi d'autres minéraux maintenant convoités comme « minéraux critiques et stratégiques ». Présentés par les uns comme une source de développement (économique, social, scientifique) et un « moteur d'innovation », les RMA sont examinés par les autres avec précaution, compte tenu que les connaissances scientifiques à leur sujet sont limitées et les suivis parcellaires [1]. Désireux d'aller de l'avant avec la question des RMA, l'État québécois a lancé un Plan d'action (2022) sous-titré éloquemment : « vers la transformation d'un passif en un actif durable » [2], à partir duquel le MEIE finance pour 5 ans un Observatoire de l'amiante (ONA) afin de coordonner les recherches sur les pratiques de valorisation des RMA (ONA, 2024) [3].

Le CRDT a été invité les 27 et 28 mars dernier [4] au premier Colloque de la transition appuyée et acceptable des résidus amiantés au Québec, sous l'intitulé : « Ensemble, dessinons l'avenir des régions amiantifères » (figure 2). Le colloque a fait état de l'histoire sociopolitique des villes amiantifères au Québec; de résultats de recherches scientifiques sur les sources et niveaux de contamination environnementale de résidus miniers (eau, poissons); de présentations technoscientifiques à propos des « défis et opportunités » de différentes modalités de transformation de ces résidus; et de présentations de santé publique invitant à considérer avec prudence cette valorisation. Des tables de discussion complétaient l'événement, et ont fait ressortir vivement la tension sous-jacente au dossier entre la nébuleuse moderniste du développement et de l'innovation, et une perspective holiste de prudence et de vision à long terme.

Le colloque amorce la réflexion sur la programmation scientifique de l'ONA. Des appels à financement et à projets seront ensuite diffusés et le CRDT relaiera l'information lorsqu'elle sera disponible. Par ailleurs, le comité exécutif du CRDT n'envisage pas d'implication plus approfondie avec l'ONA, afin de conserver un sain recul critique quant à ce nouvel épisode du dossier de l'amiante au Québec, aux multiples facettes et enjeux.

...

[1] https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/etat-des-lieux-et-gestion-de-l-amiante-et-residus-miniers-amiantes/; site consulté le 2 avril 2024.

[2] https://www.environnement.gouv.qc.ca/communiques/2022/plan-action-amiante-2022-2025.pdf; site consulté le 2 avril 2024.

[3] https://observatoireamiante.ca/en/creation-mandat-valeurs/; site consulté le 1er avril 2024.

[4] Geneviève Brisson a représenté le CRDT à cette occasion et y a animé une table de discussion. Par ailleurs, une de nos membres, Mme Emmanuelle Bouchard-Bastien (INSPQ) siège au comité scientifique aviseur de l'ONA et est davantage impliquée dans le processus.

Les membres publient

Livres

Chiasson, G., A. Mévellec, J. L. Boucher, L. Bouthillier. (2023). ***La gouvernance forestière entre secteur et territoire. Quelle est la place des communautés dépendantes des forêts au Québec et au Nouveau-Brunswick?***. Presses de l'Université Laval.

Breux, S. et A. Mévellec (2024). **Dictionnaire politique de la scène municipale québécoise**. Études urbaines.

Article

Prémont M.-C. (2022). **Pechiney in Becancour : altering the course of aluminum production in Quebec**. *Cahiers d'histoire de l'aluminium*, *2*(69), 24-43. https://doi.org/10.3917/cha.069.0024

État des connaissances

Bouchard-Bastien, E., M. Gauthier, K. Girard, G. Patey, S. Potvin, O. Roy-Malo. (2024). ***Éoliennes et santé publique : mise à jour***. INSPQ.

Thèse de doctorat

Cyr, F.-X. (2024). ***« Il n'y a pas assez d'arbres pour tout le monde » La construction du dialogue Cris-Québec dans le cadre de la mise en œuvre du régime forestier adapté de la Paix des Braves*** [thèse de doctorat, Université Laval]. https://corpus.ulaval.ca/bitstreams/b81dc7f0-3faa-4acf-974d-20cf64574994/download