

Logistique
et aménagement
du territoire :
sur un projet
d'entrepôt Amazon
dans le Gard
Hugo Soucaze

Les pages qui suivent comportent un certain nombre d'acronymes et de termes administratifs. Derrière ce registre de langage se cache l'histoire d'un conflit. Un conflit d'aménagement territorial autour de l'implantation d'un entrepôt de l'entreprise Amazon dans une commune du Gard. On ira ainsi sur les traces de ce qui a permis à un groupe d'habitantes de s'extirper de l'enlisement technico-administratif auquel iels étaient soumis-es, de manière à pouvoir défendre un lot de terres arables menacé d'artificialisation.

Ce conflit dont l'amplitude sociale, spatiale et temporelle semble à première vue limitée — 3 ans, 14 hectares, une entreprise, un conseil municipal et une dizaine d'habitantes — se déploie néanmoins à différentes échelles, allant de l'expérience immédiate de l'habiter d'un territoire jusqu'à l'histoire régionale et nationale d'une territorialisation par la logistique, en passant par l'institutionnalisation de l'expertise scientifique comme légitimation de la destruction de l'environnement.

LE TROUBLE COMME INITIATION D'UNE ENQUÊTE HABITANTE

Le 12 janvier 2019, la maire de Fournès, une commune d'un millier d'habitant-es située à cinq kilomètres du Pont du Gard, prononce ses vœux pour la nouvelle année et annonce à ses administré-es qu'une plateforme logistique générant 600 emplois à temps plein verra le jour l'année suivante dans leur commune. Elle devrait être construite sur 14 hectares de terres en friche, au sein du site de la Pale, une Zone d'Aménagement Concertée¹ (ZAC). Dans cette zone se trouve l'ancien Marché au Cadran². Cet entrepôt est le premier à avoir été implanté dans la zone, au cours des années 1980. Les agriculteur-ices de la région y apportaient leurs récoltes, que des grossistes négociaient puis distribuaient dans la région et au-delà. Aujourd'hui fermé, partiellement

1 — La Zone d'Aménagement Concerté est une opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. Selon les cas, l'initiative de cette création peut venir de l'État, d'une collectivité territoriale (commune, département...), d'un établissement public. Elle constitue une procédure d'initiative et d'intérêt publics, même si sa réalisation est susceptible d'être confiée à un aménageur privé. Elle est généralement utilisée pour des opérations d'une certaine envergure. Elle permet notamment la discussion, entre les acteur-ices concerné-es, autour des éléments de programme et de leur financement.

2 — Ces stations sont des entrepôts de production-expédition où les productions de différentes exploitations agricoles sont regroupées et vendues à des grossistes sous la forme d'enchères dégressives dont le prix est affiché sur un cadran électronique, lui donnant son nom.

occupé par un garage de poids lourds, l'entrepôt a du mal à trouver un repreneur; à l'image de l'ensemble de cette ZAC qui n'a jamais connu d'heure de gloire depuis sa création en 1971. Le marché est aujourd'hui entouré d'une déchetterie, ainsi que d'une caserne de pompiers et enfin d'un entrepôt de distribution de boissons. Au sud de cette zone, l'autoroute A9 opère une rupture franche avec le bourg de Fournès qui se trouve de l'autre côté.

Les 600 emplois annoncés, pour une commune qui compte un peu plus de mille habitantes, n'ont pas manqué de produire un trouble³ chez les Fournésan-nes présent-es ce jour-là. Malgré leurs questions, la Maire n'en dira pas plus, tant sur l'identité de l'entreprise que sur le caractère des emplois. Parmi l'auditoire, trois personnes qui ne

3 — On emprunte ici la notion de trouble à John Dewey qui produit une analogie entre la pratique sociale et la pratique médicale, dans laquelle un trouble est transformé en enquête : « L'enquête en rétablissant la relation troublée de l'organisme et de l'environnement ne supprime pas simplement le doute par le retour à une intégration d'adaptation antérieure, elle institue un nouvel environnement qui soulève de nouveaux problèmes. Ce que l'organisme apprend au cours de ce processus produit de nouvelles capacités qui exigent davantage de l'environnement ». John Dewey, *Logic: The Theory of Enquiry*; Henry Holt and Company, 1938, p. 94. Traduction de l'auteur. Dans un premier temps, « le trouble sera défini ici comme ce qui, dans l'environnement, suscite a minima le sentiment qu'«il se passe quelque chose», ne débouchant pas nécessairement sur le sentiment, déjà plus consistant, que "quelque chose ne va pas" ». Marc Breviglieri et Danny Trom, « Troubles et tensions en milieu urbain. Les épreuves citadines et habitantes de la ville », dans *Les sens du public : publics politiques et médiatiques*, PUF 2003, p. 410.

se côtoyaient pas (en dehors de vagues relations de voisinage), se réunissent à la sortie, partagent leur trouble et décident d'organiser une réunion chez l'un-e d'entre elle-ux dans les jours qui suivent. Une douzaine de personnes du village s'y retrouvent. Le mouvement est lancé : des réunions se tiendront chaque mercredi soir jusqu'au confinement dû à l'épidémie de Covid-19. L'Association pour le développement de l'emploi dans le respect de l'environnement (ADERE) sera ensuite créée, parvenant à réunir un millier de manifestant-es sur le site de la Pale le 30 janvier 2020⁴.

Dès les premiers instants de publicisation (si partielle soit-elle) du projet, ce groupe d'habitant-es a transformé le trouble provoqué par l'annonce en objet d'enquête. Une veille se met rapidement en place, à partir de ce que l'on pourrait qualifier d'expérience de voisinage, comprise ici comme une attention accrue à certains détails de l'environnement proche devenant signifiants. En effet, un des membres du collectif raconte comment il relie cette annonce avec des informations récoltées peu de temps avant. Comme cela lui arrive régulièrement,

4 — En plus des habitant-es des communes voisines, les représentant-es et les sympathisant-es des organisations suivantes étaient présentes sur la mobilisation : Attac, Les Amis de la terre, la Confédération paysanne, Extinction Rebellion, Faucheuses et faucheurs volontaires d'OGM, Arrêt du nucléaire, Sud, EELV, PCF

il allait déposer des matériaux à la déchetterie intercommunale située dans la ZAC de la Pale. À l'entrée de la zone, sur le bord de la route, se trouve un petit bâtiment datant des années 1980, occupé depuis plusieurs années par un sculpteur et une potière, qui était, selon lui, l'ancien accueil du Marché au Cadran. Il aperçoit le sculpteur préparant des cartons et s'arrête pour discuter avec lui : « Tu fais du rangement ? ». Le sculpteur : « Non, je suis expulsé et, d'ailleurs, si tu veux des huisseries en alu, prends-les parce qu'ils vont tout casser pour installer Amazon⁵ ». Celui qui est devenu militant est surpris et demande plus de précisions. Ce à quoi le sculpteur répond que Fournès Développement, une entreprise foncière qui détient déjà le Marché au Cadran, est en train d'acheter d'autres terres sur la Pale. Il s'agirait d'un projet de centre de remise en forme, ont prétendu les gérants de cette entreprise venus visiter le site. Mais une connaissance du sculpteur qui travaillait à Vitembal, une usine importante du village voisin qui a perdu 80 % de son activité, lui a rapporté les propos de son conseiller Pôle Emploi : « vous allez pouvoir trouver un emploi à Fournès parce qu'Amazon va bientôt s'y installer⁶ ». Pour ce militant comme pour le sculpteur, il est clair qu'« il n'y a pas d'autres endroits où Amazon peut

5 — Propos rapportés par un membre de l'ADERE, lors d'un entretien conduit en janvier 2023.

6 — *Idem.*

s'installer à Fournès, que là, sur la Pale⁷ ». Pourtant, les élu-es de la commune alimentent le flou lors d'une réunion à la fin du mois de janvier 2019 :

On ne sait pas si c'est Amazon, on sait simplement qu'il y a un projet d'Argan⁸ et Fournès Développement : ça, c'est du lourd, c'est une grosse entreprise, des gros moyens, pour une plateforme logistique, mais on ne sait pas qui est le client⁹.

À la suite de cette réunion, la mairie envoie un mail à l'ADERE en disant qu'elle peut organiser une rencontre avec le directeur commercial d'Argan. Deux membres de l'ADERE s'y rendent, mais l'identité de l'entreprise n'est toujours pas révélée. Ce n'est que quelques mois plus tard, en mai, que l'ADERE confirme publiquement qu'il s'agit bien d'Amazon. Une analyse fine des documents de l'enquête

7 — *Idem*.

8 — Argan, une entreprise de promotion immobilière spécialisée dans la construction d'entrepôts de logistique, est le maître d'ouvrage officiel qui serait propriétaire de l'entrepôt et qui le louerait par la suite à Amazon. Cette stratégie semble classique pour Amazon. Dans son enquête, le journaliste Benoît Berthelot montre comment l'entreprise s'est implantée de manière masquée dès les débuts d'amazon.fr en 2000, dont le siège à Guyancourt s'appelait « Société Denis Terrien », qui n'était autre que le nom du directeur de la filiale française. Benoît Berthelot, *Le monde selon Amazon*, Cherche Midi, 2019, p. 26.

9 — Propos rapportés par un membre de l'ADERE, lors d'un entretien conduit en janvier 2023.

publique¹⁰ a, en effet, permis aux habitant·es d'identifier un avis d'une autorité environnementale (le CNPN), datant de février 2019, mentionnant le nom de l'entreprise¹¹. À partir de cette «révélation», plus personne n'a remis en question l'identité du client (ni les élu·es ni le Préfet, dont on peut raisonnablement penser qu'ils connaissaient le commanditaire de l'opération depuis plusieurs mois, au moins).

Cette recherche d'informations, fondatrice pour le collectif, consiste donc avant tout en un acte de publicisation¹². À partir de sa reconnaissance collective, le trouble s'est mué en enquête, pour comprendre en quoi ce sentiment relève d'un problème

10 — L'enquête publique est une procédure juridique qui a été ordonnée par la Préfecture du Gard le 3 mai 2019 dans le cadre de ce projet et dans laquelle sont rendus publics tous les documents et procédures administratives liées à ce projet : en l'occurrence l'étude d'impact environnementale ainsi que les demandes de modification du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Les habitant·es peuvent consulter tous les documents et faire des observations sur un registre, recueilli ensuite par des commissaires enquêteur·rices, lesquelles donneront enfin leur avis lors d'un rapport, qui sera étudié par la Préfecture, de façon à ce qu'elle délivre ou refuse l'autorisation environnementale.

11 — Délégation du Conseil National de la Protection de la Nature, *Avis du Conseil National de la Protection de la Nature* - art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement, 12 février 2019.

12 — La « publicisation des problèmes sociaux » est une tradition déjà bien étudiée : John Dewey, *Le public et ses problèmes* [1927], Gallimard, 2010. Daniel Cefaï, *Pourquoi se mobilise-t-on? Les théories de l'action collective*, La Découverte, 2007. Erik Neveu, *Sociologie politique des problèmes publics*, Armand Colin, 2015.

public¹³. C'est-à-dire qu'avant même que ladite Enquête publique soit lancée, les habitant-es mobilisé-es ont commencé à chercher, à travers leurs expériences quotidiennes d'habitant-es du territoire, des signes avant-coureurs pouvant confirmer l'intuition d'un problème public. Alors que les procédures administratives liées à l'enquête publique tendent à mettre à distance ces dimensions corporelle et quotidienne (par leur technicité, leur calendrier, leur modalité de dialogue), la lutte initiée par ce petit groupe d'habitant-es les a mis au centre du débat public. La vigilance¹⁴ des habitant-es, en tant

13 — La notion de *problème public* est ici empruntée à Marc Breviglieri et Danny Trom, qui la définissent comme mécanisme au travers duquel la survenance d'un trouble est interprétée comme occurrence d'un processus plus vaste dans l'espace public (Smith, 1987) ou comme un signe avant-coureur de la venue d'un processus réprouvé. Cette opération procède d'un engagement particulier, informé par une inquiétude qui imprime une politique de la vigilance susceptible d'identifier, dans le flux ininterrompu des événements insignifiants, des occurrences comme indice d'un danger. Il constitue à cet égard un appui pour une évaluation. Breviglieri Marc et Trom Danny, « Troubles et tensions en milieu urbain. Les épreuves citadines et habitantes de la ville », dans *Les sens du public : publics politiques et médiatiques*, Paris, PUF, 2003, p. 413. Les auteurs font référence ici à : Dorothy E. Smith, *The Everyday World as Problematic*, Northeastern University Press, 1987.

14 — Le terme de vigilance est particulièrement approprié ici, car selon la définition de Francis Chateauraynaud et Josquin Debaz, c'est avant tout une « forme de présence au monde » qui est « foncièrement liée à l'expérience ordinaire du monde animé, [et] est avant tout synonyme de présence et d'attention aux signes perceptibles dans le monde propre (*Umwelt*). La vigilance est ici synonyme de veille, entendue comme activité située, mobilisant les sens, donnant un minimum de prise sur les situations et permettant de faire le départ entre le « cours naturel » des choses et le surgissement de singularités, de troubles ou de dérives [...] Toutes les entités qui concourent à la vie d'un milieu ou d'un dispositif entrent dans une boucle de vigilance, dans laquelle se joue la détection et la régulation

que « forme de présence au monde », indissociable de « l'immersion dans les milieux ¹⁵ », constitue une dimension cruciale du conflit dont il est question ici.

ARTIFICIALISER LE VIDE, OU PRODUIRE UN VIDE ARTIFICIEL

Le 10 mai 2019, la Préfecture du Gard ordonne l'instauration d'une enquête publique ¹⁶. Bien qu'elle ne soit pas obligatoire pour les projets de moins de 40 000 mètres carrés (celui-ci en fait 38 000), elle est ici rendue nécessaire dans le cadre de la modification des plans d'urbanisme et de la demande d'autorisation environnementale. En effet, les cartes du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) désignent alors les parcelles concernées par le projet d'Amazon en tant que « IIUac ¹⁷ ». Autrement dit, la zone pouvait être urbanisée à condition d'accueillir un projet d'économie commerciale ou artisanale.

d'un grand nombre d'évènements – mais aussi les changements plus ou moins graduels, entre le perceptible et l'imperceptible, le pensable et l'impensable. » Francis Chateauraynaud et Josquin Debaz, *Aux bords de l'irréversible : Sociologie pragmatique des transformations*, Pétra, p. 435.

15 — *Idem*.

16 — Préfecture du Gard, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Arrêté n° 30-20190510-007 *Portant ouverture d'enquête publique unique concernant la création d'un centre de tri de colis sur la commune de Fournès*, 10 mai 2019.

17 — Atelier d'Architecture et d'urbanisme P Lointier, *Plan Local d'urbanisme de la commune de Fournès, op. cit.*, p. 68.

Or, un projet de centre de tri de colis correspond à des critères d'activité industrielle et n'est donc pas autorisé sur la zone. En outre, compte tenu de la surface bâtie du projet et de l'artificialisation, ou plutôt de l'imperméabilisation, de 14 hectares de terres arables¹⁸, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a décidé que « le projet était soumis à la procédure d'étude d'impact¹⁹ ». Tous ces acronymes et procédures administratives annoncent la technicité urbanistique et juridique de cette affaire.

La procédure d'autorisation environnementale, exigeant une étude d'impact environnementale, apparaît à première vue comme un dispositif intéressant dans une perspective écologique. Comme le rappelle le chercheur en études environnementales Benoît Dauguet :

Depuis la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, les projets

18 — Selon l'article R122-2 du Code de l'Environnement, les projets de construction créant une surface de plancher supérieure à 40 000 m² sont systématiquement soumis à évaluation environnementale. En revanche, en ce qui concerne les projets dont la surface de plancher se trouve entre 10 000 et 40 000 m² – ce qui est le cas du projet d'entrepôt d'Argan à Fournès – l'autorité environnementale procède à un examen au cas par cas.

19 — Argan, Bureau Veritas, *Evaluation Environnementale - Etude d'impact selon l'article R122-5 du code de l'environnement et le décret 2016-1110 du 11 Août 2016 - Création d'un centre de tri de colis Commune de Fournès* (30), Octobre 2018, p.12.

d'aménagement pouvant porter atteinte au milieu naturel doivent comprendre une étude d'impact indiquant «les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement». Longtemps ignorée en raison d'un intense lobbying des aménageurs, cette exigence a été rappelée (et cette fois appliquée) depuis les années 1990 par différentes lois environnementales. Comme le prescrit le Code de l'environnement [créé en 2000], les aménageurs dont les projets portent atteinte à la biodiversité doivent ainsi mettre en œuvre des mesures compensatoires²⁰.

À Fournès, l'étude d'impact est produite par les ingénieurs et naturalistes du Bureau Veritas²¹. Les résultats du relevé naturaliste de l'état initial du site révèlent la présence d'une espèce protégée, la pie-grièche méridionale, dont l'espace d'alimentation et de reproduction serait détruit par le projet. À titre de compensation, l'étude d'impact mentionne la signature d'une convention bipartite entre Argan et la mairie de Fournès. Cette convention vise à

20 — Benoît Dauguet, *Mesures contre nature : Mythes et rouages de la compensation écologique*, Éditions Grevis, 2021, pp. 21-2.

21 — Commanditée par Argan, le Bureau Veritas est une entreprise spécialisée dans l'expertise de risques dans différents domaines et la fourniture de certifications.

sanctuariser des terres communales situées à 2 kilomètres appelées les Fosses de Fournès, de manière à recréer l'habitat de la pie, grâce à un système de « [...] gestion compensatoire sur 14 hectares par la mise en place d'un plan de gestion et une mesure de réouverture des milieux par débroussaillage et gyrobroyage²² ».

Nous sommes ici au cœur de la doctrine de la compensation écologique, qui était déjà présente dans la loi de 1976 et à laquelle l'étude d'impact environnemental fait maintes fois allusion : l'objectif zéro perte nette de biodiversité. Or, artificialiser une terre sans perdre de biodiversité nécessite une certaine abstraction, qui implique de penser la conservation de la nature non pas par un régime d'interdiction, comme cela peut être fait dans des espaces patrimoniaux spécifiques (réserves naturelles, parcs nationaux), mais par celui d'une « autorisation sous conditions ayant pour objet de conserver les processus et les milieux écologiques de façon globale²³ ».

Dans le cas de la présente étude d'impact, sont mis en équivalence, en tant que surfaces égales de terres non urbanisées, deux milieux aux caractéristiques faunistique et floristique pourtant différentes et

22 — Argan, Bureau Veritas, *Evaluation Environnementale*, op. cit., p. 27.

23 — Dauguet, *Mesures contre nature*, op. cit., p. 22.

fournissant des services écologiques potentiellement complémentaires. L'équation ne s'avère pas plus sophistiquée : il s'agit de déplacer l'habitat de la pie-grièche méridionale, d'un milieu à un autre, par un plan de gestion consistant en un débroussaillage et gyrobroyage de la garrigue, qui sera encadré par un service spécialisé dans l'écologie.

Cette solution de compensation, en se focalisant seulement sur une espèce protégée et en mettant en équivalence deux surfaces égales de terre, suffirait, selon les normes environnementales en vigueur, à produire une équation à produit nul et donne alors tout son sens au net du *zéro perte nette*. Car si 14 hectares de terres communales sont sanctuarisés durant les 30 ans que prévoit la convention bipartite, au total, ce sont bien 14 hectares de terres jusqu'alors non urbanisées qu'il est prévu d'imperméabiliser, et qui manqueront alors à la part *non artificielle* de la Terre. Dans cette convention, aucune terre n'est soustraite à la part déjà urbanisée de la Terre, ou pour ainsi dire, *débétonnée* ou *désimperméabilisée*. L'étude d'impact environnemental est donc une demande d'autorisation à la perte brute de biodiversité, à travers une équation à produit nul par compensation de la différence du net, possible grâce à l'équivalence (et donc l'échangeabilité) — de principe — des milieux écologiques. C'est ainsi que : *zéro perte nette de biodiversité*. C'est certifié Veritas.

Comme l'explique Dauget dans son travail sur le principe de compensation dont l'étude d'impact environnemental est l'un des principaux dispositifs :

Les experts missionnés par les aménageurs pour réaliser ce travail ne font pas qu'appliquer les méthodes et les protocoles produits par les théoriciens de la compensation. Ils doivent plutôt les « mettre en œuvre », c'est-à-dire composer avec les difficultés du terrain, avec leurs principes moraux et avec les nécessités économiques. [...] Les catégories et les métriques produites par les théoriciens de ce dispositif n'ont pas tant pour objet de saisir les milieux naturels que d'induire un ensemble de pratiques que ces catégories viennent justifier pratiquement (les milieux naturels sont mesurables parce que nous disposons des métriques pour les mesurer) et moralement (la mise en équivalence des milieux naturels est un bon moyen de les protéger)²⁴.

Le principe de compensation auquel ont recours la plupart des études d'impact réduit ainsi l'environnement à des données quantifiables, pouvant être mises en équation. Alors que différentes acteur·ices (associations, syndicats, élu·es, habitant·es,

24 — *Ibid.*, p. 29-31.

agriculteur·ices, écologues, économistes, sociologues) pourraient être convié·es et mettre à profit leurs savoirs de manière à enrichir le spectre de ladite étude d'impact environnementale, seules des connaissances qui touchent à la métrique et au droit y sont convoquées. Ces autres acteur·ices peuvent ensuite se prononcer lors de l'enquête publique, mais sont condamnés·es à valider ou contester les termes déjà posés par l'étude, sous peine que leurs observations ne soient pas prises en compte par la commission d'enquête.

Toute étude d'impact doit suivre la séquence «éviter, réduire, compenser». C'est-à-dire que pour chaque impact environnemental soulevé, des solutions de *réduction* — ou, le cas échéant, de *compensation* — sont proposées, si l'*évitement* n'est pas possible. Par exemple, dans le cas de Fournès, l'imperméabilisation de plus de 70 % du foncier concerné produit des risques d'inondations des terres avoisinantes. Pour éviter ce risque, le bureau d'étude propose de rendre perméable le sol bétonné, de l'irriguer et de construire un bassin de rétention calibré selon les données hygrométriques de la région. La destruction de l'habitat de la pie quant à elle, constitue l'impact principal que l'étude n'arrive ni à éviter ni à réduire. Éviter voudrait dire ne pas construire l'entrepôt à cet endroit, et réduire pourrait vouloir dire revoir à la baisse la taille de l'entrepôt

ou du terrassement. Or, les entrepôts sont calibrés selon les standards d'Amazon et les 14 hectares de terrassement sont nécessaires pour accueillir tous les camions de livraison et les voitures des employé-es.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) évalue cependant, dans un courrier porté à consultation dans l'enquête publique, que la démarche d'évitement n'a pas été correctement conduite : aucune solution de sites de substitutions à l'échelle du territoire faisant partie du SCoT n'aurait été étudiée²⁵. Suite à cet avis, Argan missionne le bureau d'urbanisme Crouzet pour l'étude d'une alternative de site d'implantation dans une autre zone d'activité, à quelques kilomètres de la Pale. Dans cette étude, non seulement une carte du SCoT montre que cette autre zone d'activité fait partie d'un corridor écologique, mais l'argument principal qui est donné en faveur du site de la Pale repose sur le fait que les 14 hectares nécessaires à l'accueil de l'entrepôt s'y trouvent d'un seul tenant : autrement dit, la forme du foncier, plus adaptée à l'architecture parallélépipédique des entrepôts, justifie le choix

25 — Document introuvable mais dont les conclusions sont reprises dans le second avis qui y fait référence : MRAe, *Avis de la mission régionale d'autorité environnementale sur le dossier de demande de permis de construire présentant le projet et comprenant l'étude d'impact - Projet d'aménagement d'un centre de tri de colis sur la commune de Fournès (30) déposé par la Société ARGAN pour le compte d'AMAZON*, 02 mai 2019, p. 2.

du site²⁶. Par ailleurs, aucun autre site n'a été proposé dans une zone d'activité de l'Uzège-Pont du Gard, car le cercle de recherche est restreint autour du péage de l'autoroute de la Pale, toujours pour des raisons propres à la performance logistique de l'entreprise. Argan propose en réponse de doubler la surface de compensation et de l'élargir à d'autres garrigues environnantes (La Grand-Combe) pour atteindre 30 hectares. Finalement, puisqu'aucun site alternatif ne convient, 14 hectares de friches valent 30 hectares de garrigues.

Mais cette proposition ne suffit pas pour la MR Ae. Dans son deuxième avis datant du 2 mai 2019, elle estime que la forme et l'emplacement du foncier sont des contraintes qui ne répondent qu'à l'intérêt et aux standards de l'entreprise. Elle considère que le maître d'ouvrage ne répond toujours pas à la mesure d'évitement et « recommande de compléter l'étude d'impact du point de vue de l'intérêt public majeur du projet et d'expliquer en quoi les choix de localisation et de conception résultent de l'application pertinente de la séquence ERC [éviter, réduire, compenser]²⁷ ». Dans ce second avis, c'est donc l'intérêt public majeur du projet — en tant que seul argument légitimant l'évacuation d'une

26 — Argan, Crouzet Urbanisme, *Réponses à l'avis n°2019A011 de la MR Ae en date du 13 février 2019*, mai 2019, p. 14.

27 — MR Ae, *Avis de la mission régionale*, op. cit., p. 5.

mesure d'évitement — qui est remis en question. Argan n'a pas réagi à ce deuxième avis. La commission d'enquête a tout de même donné un avis favorable et l'autorisation environnementale a été délivrée par la Préfecture du Gard dans un arrêté du 30 novembre 2019²⁸.

Ici se situe la principale limite de ce dispositif d'étude d'impact, dont la visée originale est de protéger la nature, mais dont on se rend compte qu'il finit par justifier des projets destructeurs pour l'environnement. En effet, que le projet soit d'intérêt public ou non, le bureau d'étude mandaté par une entreprise qui souhaite construire tel bâtiment, pour telle activité, sur tel site, ne conclut jamais sur l'interdiction de construire le projet sur ce site en guise de mesure d'évitement. Autrement dit, l'autorisation environnementale n'est pas tant un dispositif de protection de la nature qu'un dispositif de dérogation à l'interdiction de tout dommage à l'environnement en dehors d'un intérêt public majeur. Comme le dit Dauguet, le principe de compensation devient «une sorte de principe moral sans lequel ce dispositif ne pourrait prétendre être autre chose qu'un simple "droit à détruire"²⁹».

28 — Préfecture du Gard, *Arrêté de la Préfecture du Gard portant autorisation environnementale*, 30 novembre 2019.

29 — Dauguet, *Mesures contre nature*, *op. cit.*, p. 27.

L'interchangeabilité des milieux que produit le principe d'équivalence revient à une abstraction de l'espace, qui, pour reprendre les termes d'Henri Lefebvre, substitue, l'*espace vécu* — celui des « “habitants”, des “usagers” [celui qui] recouvre l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets³⁰ » —, à l'*espace conçu* — « celui des savants, des planificateurs, des urbanistes, des technocrates “découpeurs” et “agenceurs”³¹ ». En effet, l'équation à résultat nul produit une abstraction de l'espace, en rendant équivalents et homogènes deux espaces dont les usages — en plus des caractéristiques géobiologiques — se distinguent. La Grand-Combe, l'espace de compensation sanctuarisé par l'étude d'impact, est une propriété de la commune au sol très escarpé, argileux, couvert de garrigues (végétation issue d'un processus long de plusieurs siècles, caractéristique de la région). Lieu d'arpentage affectionné par les habitant-es, considéré comme un patrimoine paysager, la Grand-Combe est identifiée en tant que Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZINEFF). Si cela n'en fait pas une zone protégée par la loi, en revanche cela lui vaut d'être plus surveillée par les autorités environnementales et les modifications du PLU (actuellement zone non constructible) ne sont que plus difficiles à obtenir ; car elle n'abrite pas une,

30 — Henri Lefebvre, *La production de l'espace* [1974], Economica, 2000, p. 49.

31 — *Ibid.*, p. 48.

mais plusieurs, espèces protégées. Le PLU indique :

[La Grand-Combe] recèle des richesses patrimoniales d'ordre faunistique. [...] Cette zone présente un intérêt écologique particulier. Elle abrite une flore spécifique des milieux rupestres et est un lieu de nidification pour l'avifaune. Elle contribue à diversifier un paysage par ailleurs assez homogène. [...] Aussi convient-il de conserver la végétation actuelle et de la préserver contre les risques de feux³².

Pour toutes ces raisons, la sanctuarisation de cette garrigue existait dans l'usage, avant qu'elle ne soit déclarée par la convention bipartite comme mesure de compensation de l'étude d'impact. Ce qui en fait certainement une des dernières terres de la commune dont l'urbanisation serait envisagée.

Cette conception du sol induite par la procédure d'étude d'impact se rapproche alors de l'*espace contradictoire*, un autre concept de Lefebvre, qui est peut-être le plus approprié pour décrire le phénomène d'urbanisation globale contemporain. Pour cela, il emprunte à Karl Marx l'idée selon laquelle

32 — Atelier d'Architecture et d'urbanisme P. Lointier, *Plan Local d'urbanisme de la commune de Fournès - Mise à jour du PLU élaboré en 2005*, Janvier 2013, p. 49.

une marchandise est à la fois une chose abstraite, en tant que « chose sociale », « détachée [...] de sa matérialité, de son usage, de l'activité productrice, du besoin qu'elle satisfait ³³ », mais aussi une chose concrète « par sa puissance pratique [...], un "objet" irréductible au concept philosophique de l'Objet. [La marchandise] se cache, dans les magasins, les dépôts et entrepôts, les stocks ³⁴ ». Ainsi, selon la théorie de Lefebvre, l'*espace produit*, l'espace du capitalisme, est une *abstraction concrète* :

Homogénéité composée de particularités [...]
L'espace ainsi défini a un caractère abstrait-concret : abstrait parce que n'ayant d'existence que par l'interchangeabilité de toutes ces parties composantes — concret parce que socialement réel et localisé comme tel. Donc *homogène et cependant brisé* ³⁵.

L'espace abstrait de la « zone à urbaniser IIAC » alors vidé de sa substance (matérielle) vécue, pour pouvoir être échangée, a finalement besoin de la matérialité particulière de la garrigue, qui, si elle échappe à l'urbanisation, devient en fin de compte marchandise.

33 — Lefebvre, *La production de l'espace*, op. cit., p. 392.

34 — *Idem*.

35 — *Ibid.*, p. 394.

LA FRICHE AGRICOLE COMME STRATÉGIE LOGISTIQUE

Bien qu'Amazon n'ait jamais communiqué publiquement sur ses intentions à Fournès, l'étude d'impact laisse néanmoins échapper quelques informations sur la stratégie d'implantation territoriale et sur les critères qui l'ont menée à ce choix de site. Une série de cartes y montre plusieurs dizaines de localités, comme autant de sites potentiels d'implantation de l'entrepôt ayant été envisagés, avant de faire le choix de Fournès. L'une d'entre elles représente une aire de 1600 kilomètres de long par 200 kilomètres de large s'étendant de Barcelone à Rome. Puis une autre, plus resserrée, s'étend entre Nîmes, Marseille et Orange, et montre une trentaine de points, c'est-à-dire de sites envisagés. On peut y lire une série de critères ayant abouti au choix de Fournès : l'« accès facilité [par la] proximité immédiate d'un péage d'autoroute », la « taille et forme du terrain adaptées », la « proximité d'habitations », la « traversée de village », la « limit[ation] [d]es impacts sur l'environnement », le « barycentre des flux », ou encore un « bassin d'emploi suffisant³⁶ ». S'il s'agit avant tout d'une rhétorique de l'étude d'impact visant à montrer que des mesures d'*évitement* ont été envisagées en cherchant des alternatives, cela démontre également que,

36 — Argan, Bureau Veritas, *Evaluation Environnementale*, op. cit., p. 221.

malgré l'échelle globale du projet d'Amazon, l'entreprise et son promoteur ont produit une étude minutieuse du territoire, et révèle que la localisation du site de la Pale est stratégique pour le développement des infrastructures et des services d'Amazon dans le sud de l'Europe de l'Ouest, là où elle est alors encore peu implantée³⁷.

Le projet du centre de tri à Fournès survient au moment le plus fort de l'expansion d'Amazon en France. Jusqu'en 2017, l'entreprise est majoritairement implantée dans le nord de l'Europe et en particulier en Allemagne (deuxième marché au monde après les États-Unis). Amazon a ouvert son site internet français au début des années 2000. Mais les premiers entrepôts de stockage ne voient le jour en France qu'en 2007. Entre 2007 et 2017, 4 entrepôts de stockage sont sortis de terre, dont 3 dans le nord. Puis en l'espace de 2 ans, entre 2017 et 2019, 3 nouveaux entrepôts de stockage (150-200 000 mètres carrés) sont construits en France, et surtout deux nouvelles typologies de bâtiments logistiques font leur apparition : 2 centres de tri comme celui prévu à Fournès (20-40 000 mètres carrés) et 10 nouvelles agences de livraisons (- de 20 000 mètres carrés), chargées des livraisons dites « du dernier kilomètre » (livraisons aux clients) — jusqu'à présent sous-traité

37 — Les Amis de la Terre, Attac et l'Union syndicale Solidaires, *Immersion dans le modèle Amazon*, Novembre 2019, p. 31.

à la Poste ou à d'autres transporteurs³⁸. C'est grâce à ce réseau gigantesque et hiérarchisé qu'Amazon peut raccourcir drastiquement les délais de livraison pour proposer la livraison Prime en 24 heures.

À force de faire disparaître les intermédiaires et d'optimiser le temps d'acheminement, Amazon apparaît aux yeux des consommateur·ices comme déterritorialisée. L'entreprise se présente sous la forme d'une entité abstraite, un site internet, une *e-market-place*, une plateforme reliant vendeur·ses et acheteur·ses, un service de cloud, de streaming, des équipements de maison connectée — un flux, que même les habitant·es voisin·es d'un entrepôt sont ammené·es à ignorer. Non seulement parce qu'Amazon s'implante de manière masquée avec la complicité des élue·es, mais aussi parce qu'une fois implantés, les entrepôts tentent de se fondre dans le paysage. Sur la visualisation en 3 dimensions du projet de Fournès, on voit un entrepôt plat, gris, sans logo, entouré d'une épaisse masse végétale, bien loin de l'image des bâtiments commerciaux périurbains fleurissant durant la deuxième moitié du XX^e siècle qui brandissaient leurs enseignes sur des panneaux et décoraient fièrement les façades de leurs hangars à l'effigie de leurs produits.

Cette forme d'abstraction de la planification

38 — *Ibid.*, p. 32.

logistique est décrite, par les chercheurs en études urbaines Matthew Thompson et Yousaf Nishat-Botero, comme une abstraction du temps (de travail) à travers une abstraction de l'espace, reposant sur «une séparation spatiale entre les personnes et les moyens de subsistance — une “privation profonde” qui facilite l'exploitation ou la domination par ceux qui contrôlent leurs moyens de subsistance³⁹». Néanmoins, les habitant-es de Fournès et tout-es celle-ux qui luttent contre des entrepôts Amazon (15 localités en France en 2019) ont bien compris la dimension matérielle de ce projet, l'artificialisation des terres arables, la pollution des poids lourds, le soutien à un type de production exploitant matières premières et force de travail et un mode de consommation qui fait perdre tous liens affectifs entre les personnes de la chaîne de production-consommation⁴⁰. Face à ces perspectives autant globales que locales, le slogan des militant-es était «Amazon ni ici, ni ailleurs».

L'enquête menée par les habitant-es montre aussi à quel point rendre le projet d'entrepôt possible sur ce site, est tout sauf une chose abstraite. Représenter ce

39 — Matthew Thompson, Yousaf Nishat-Botero, « Postcapitalist Planning and Urban Revolution », *Competition & Change*, 2023, p. 6.

40 — ADERE, Collectif Forum Citoyen Fournès, *Projet de centre de tri de colis Argan zone de La Pale Fournès - Arguments pour l'abandon de ce projet*, septembre 2019.

projet comme adéquat, voire quasi-naturel, demande un travail rhétorique expert très sophistiqué. La modification des plans d'urbanisme, nécessite des procédures juridiquement et administrativement lourdes. Au vu de la difficulté technique, juridique et politique à faire advenir ce projet, Amazon n'a visiblement pas pu s'implanter de manière purement autoritaire, tel un monstre capitaliste surpuissant, au-dessus des lois. Les promoteurs travaillant pour Amazon ont dû s'appuyer sur la dynamique politique, économique et urbanistique du développement rural en France, tout à fait favorable à ce type d'implantation.

Ségolène Royale, alors ministre de l'Environnement, Emmanuel Macron, ministre de l'Économie et Alain Vidalies, secrétaire d'État au transport, ont signé un document datant de mars 2016 (c'est-à-dire peu avant la grande expansion d'Amazon en France) décrivant un plan de développement de la logistique en France à l'horizon 2025. Il y est prévu d'« engager un programme de préservation des espaces fonciers stratégiques, connectés aux grands réseaux d'infrastructures pour y développer les fonctions logistiques terrestres ⁴¹ » et, malgré la présence du ministère de l'Environnement en tant que co-signataire, aucune mesure n'est prise pour limiter

41 — Emmanuel Macron, Ségolène Royale, Alain Vidalies, *FRANCE LOGISTIQUE 2025 : Une stratégie nationale pour la logistique*, Mars 2016, p. 4.

l'emprise de ces activités sur le foncier agricole. Ce document fait état de la concurrence internationale avec les pays voisins et compte faire de la France un pays majeur de la logistique en Europe :

Le Gouvernement a donc décidé de s'engager, en ouvrant une démarche inédite de concertation et de co-construction avec l'ensemble des forces vives de la logistique : État, collectivités territoriales, entreprises, partenaires sociaux, fédérations professionnelles, gestionnaires d'infrastructures, universitaires⁴².

Un élu en responsabilité à l'époque de l'étude du projet d'implantation d'Amazon à Fournès confirmait que lors de réunions préalables entre les élu-es locaux-ales, les porteur-ses de projet, la direction départementale des territoires, les urbanistes de la mairie et des élu-es des communes membres du SCoT, le secrétaire général de la Préfecture et les « services de l'État » étaient également présents⁴³. Sans avoir d'information sur les services en question, cela confirme l'implication de l'État dans l'opération.

MICRO-HISTOIRE

42 — *Ibid.*, p. 5.

43 — Entretien avec un élu de la mairie de Fournès, conduit en février 2023.

D'UN TERRITOIRE POST-AGRAIRE

À une autre échelle, moins nationale, le site de la Pale est symptomatique d'une certaine politique locale d'urbanisation des zones rurales. L'arrivée d'un projet tel que celui d'Amazon, tout comme sa contestation, ou encore la volonté de certaines habitant·es de faire émerger un projet alternatif fondé sur la production maraîchère à destination de l'alimentation locale, ne peut être envisagé comme un simple évènement exceptionnel (comme cela a pu souvent être présenté par la presse), mais relève plutôt d'un processus socio-historique long, dont les acteur·ices ici impliqués·es héritent, tout autant qu'ils s'en emparent.

Composé d'anciennes cultures de vignes en friches et de hangars entourés de réseaux routiers, proche du bourg et ses lotissements et de grandes surfaces agricoles entrecoupés d'imposants massifs composés de garrigues, le site de la Pale est très représentatif de la composition des sols de la région. À l'heure actuelle, le sol du SCoT (qui réunit la communauté des communes du pont du Gard et celle de l'Uzège) est composé à 50 % de territoires dits naturels, majoritairement de Garrigues⁴⁴, de près

44 — Les Garrigues, cette végétation très commune dans la région et reconnue pour la richesse de sa faune et de sa flore, sont issues d'un défrichement de forêts dû à des activités humaines comme le pastoralisme, datant

de 40 % de sols agricoles cultivés ou en friches, de 10 % de sols urbanisés, et de 1 % de surface d'eau⁴⁵. Parmi les sols agricoles, 35 % sont des vignes, 26 % des cultures céréalières, 25 % sont des prairies et fourrages à destination d'élevages — alors même que ce territoire ne compte quasiment pas d'élevage. En tout, ces trois cultures de grande surface représentent 86 % de la surface de terres agricoles du SCoT⁴⁶. Le reste est composé de 10 % de friches, 2 % de maraîchages et 2 % de vergers.

Si le territoire du Gard était jusqu'à la fin du XVIII^e siècle composé en premier lieu de cultures de céréales, d'oliviers et de vignes, le décret jacobin du 10 juin 1793 — qui a amené à la partition, puis la privatisation des biens communaux — a dirigé, selon l'historienne Noelle Plack, l'agriculture du Gard vers la vigne⁴⁷. Avec l'arrivée du chemin de fer et de l'in-

parfois du néolithique et qui a connu des avancées et des reculs au fil des ères. Jusqu'à la révolution industrielle, elles étaient de hauts lieux d'activité humaine et d'économie rurale, elles faisaient partie des zones agricoles, et leur bois était très exploité. À partir du XX^e siècle et notamment lors des phénomènes d'exode rural et d'intensification de l'agriculture, les Garrigues qui étaient majoritairement des espaces de végétation dite « ouverte », dont les chemins étaient entretenus et débroussaillés, ont commencé à se dépeupler. Un certain type de végétation a commencé à s'y développer pour la transformer en ce que l'on connaît aujourd'hui, c'est-à-dire majoritairement « fermé », mis à part les quelques chemins de randonnée qui s'y trouvent.

45 — SCoT Uzège-Pont du Gard, *Diagnostic Territorial*, op. cit., pp. 22-4.

46 — *Ibid.*, p. 147-9.

47 — Noelle Plack, « Modalités et conséquences socio-économiques de la privatisation des biens communaux dans le Gard (1793-1819) », *Annales du*

dustrialisation, on parle même du Languedoc et du Roussillon comme « du plus vaste vignoble du monde ⁴⁸ ». Au tournant du XX^e siècle, à la suite de maladies liées à l'importation de plants de vignes américains, puis à partir des années 1950, avec l'ouverture au marché commun européen et la surproduction afférente, se produisent différentes crises viticoles ⁴⁹. Après la Seconde Guerre mondiale, face à la ruine de la viticulture languedocienne, accélérée par les « gelées de 1956 qui, dans certaines zones de la plaine, détruisirent une partie importante du vignoble ⁵⁰ », le gouvernement décide de baisser drastiquement la production et de convertir et diversifier l'agriculture du Languedoc au profit de la production fruitière. À cette époque la vigne assurait encore 60 % du produit brut agricole du Gard. Pour cela, un grand plan d'irrigation est enclenché ⁵¹.

La plupart des grandes exploitations nouvellement irriguées, fondées sur des vignes arrachées, sont attribuées aux pieds noirs rapatriés d'Algérie

Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, 2012, vol. 124, n° 277, pp. 53-69.

48 — Geneviève Gavignaud-Fontaine et Gilbert Larguier, *Le vin en Languedoc et en Roussillon : de la tradition aux mondialisations, XVI^e-XXI^e siècle*, Trabucaire, 2007, pp. 117-27.

49 — Jean Valarché, « La reconversion agricole du Languedoc », *Économie rurale*, 1960, vol. 1, n° 46, p. 29.

50 — Françoise Brun, « La réinstallation des agriculteurs pieds-noirs dans le Midi méditerranéen », *Annales de Géographie*, 1974, vol. 83, n° 460, pp. 676-7.

51 — Valarché, « La reconversion agricole du Languedoc », *art. cit.*, p. 30.

qui, accablé-es de dettes par l'achat de ces terres, entendent diriger leurs exploitations comme « une affaire industrielle » à l'opposé de « la viscosité de la paysannerie méridionale ⁵² ». Selon la géographe Françoise Brun, le groupe des rappatrié-es, « joue un rôle qui dépasse largement son faible poids numérique » qui peut aller dans certaines parties jusqu'au « remodelage profond de l'espace ⁵³ ». Dans les années 1960, le Gard étant devenu le principal département producteur de fruits, les Sociétés d'intérêt collectif agricoles (SICA, créées en 1961) construisent de nombreuses stations fruitières dotées de salles de conditionnement et d'installations frigorifiques, qui prennent parfois la forme de Marchés au Cadran. Si ces marchés fleurissent dans les années 1970 et sont un moyen pour renforcer « considérablement la position des agriculteurs dans les transactions commerciales », et constituent « un moyen de participation des producteurs au développement régional ⁵⁴ », ils sont surtout, selon le géographe Gabriel Wackermann, un échec dans la région du Midi. Le Marché au Cadran de la Pale, construit en 1985 et actuellement

52 — Françoise Brun, « La réinstallation des agriculteurs pieds-noirs dans le Midi méditerranéen », *art. cit.*, p. 680.

53 — *Idem.* Selon l'autrice, 60 % des rappatrié-es d'Algérie s'installent dans le midi méditerranéen.

54 — Gabriel Wackermann, « La place des foires et marchés parmi les pôles français de commercialisation des produits agricoles », *Économie rurale*, 1977, vol. 1, n° 122, pp. 8-22.

pratiquement inoccupé, en atteste. Le Président François Mitterrand l'avait visité dès son inauguration et le considérait comme le renouveau d'une économie agricole dans une région fortement touchée par le chômage⁵⁵, mais l'activité de ce marché s'est arrêtée dès le début des années 2000. L'échec du Marché au Cadran représente ainsi le déclin agricole qui sévit dans la région et qui continue d'avoir un impact profond sur l'occupation des terres.

En 1960 est acté le prolongement de l'autoroute du soleil (A7), avec l'autoroute A9 reliant Orange à Perpignan et devant permettre aux poids lourds, dont la circulation augmente, d'acheminer plus rapidement leurs marchandises jusqu'en Espagne⁵⁶. Selon un élu actuel de la mairie de Fournès, en 1971, le maire de l'époque (un viticulteur, père du maire actuel et adjoint décisionnaire sous le mandat précédent concordant avec l'étude d'implantation du projet d'Amazon) avait réussi à obtenir la construction du péage autoroutier dans sa commune. La même année, le lieu-dit la Pale, où est situé le péage, est désigné pour devenir une Zone d'activité économique. Le maire de l'époque

55 — Jean-Pierre Souche, « François Mitterrand, le Gardois », *Midi Libre*, 08 janvier 2016. Cf. Allocution de M. François Mitterrand, Président de la République, au Marché au Cadran de Fournès (Gard), lundi 24 juin 1985.

56 — Anthony Maurin, « Dans le rétro. L'autoroute A9 était inaugurée il y a 50 ans », *Objectif Gard*, 29 août 2020

a alors acquis des terres sur la zone. Une décennie plus tard, le premier bâtiment du Marché au Cadran était construit. Ces terres font toujours partie des biens de certain·es des élu·es locaux, et ont été revendues dans le cadre de l'opération de la SAS Fournès Développement, Argan et Amazon⁵⁷. Ce conflit d'intérêts potentiel a d'ailleurs été dénoncé par les habitant·es contestataires, mais a été rejeté par le tribunal administratif de Nîmes. Néanmoins, il permet de mettre en lumière le fait que le site de la Pale est au cœur, depuis plusieurs décennies, de stratégies de territorialisation⁵⁸.

La conflictualisation habitante rompt avec la logique du temps long de l'aménagement territorial, autant qu'elle révèle ses constructions politiques et historiques. Cette expérience contestataire fait émerger une capacité à réhabiter, à être attentif et à prendre soin d'un territoire que les pratiques de politiques territoriales tendent à réduire à des données économétriques. Au-delà des actions contestataires, l'ADERE a aussi produit une « contre-expertise⁵⁹ »

57 — Thierry Allard, « Le projet Argan-Amazon de Fournès entaché de prises illégales d'intérêts ? », *Objectif Gard*, 28 novembre 2019.

58 — Jean-Marc Besse, « Cartographier, construire, inventer. Notes pour une épistémologie de la démarche de projet », *Les carnets du paysage*, Automne 2001, no 7, p. 130. J'emprunte ce terme à Jean-Marc Besse qui définit le projet et la cartographie, entre autres, comme des actes de territorialisation.

59 — ADERE, Collectif Forum Citoyen Fournès, *Projet de centre de tri de colis Argan zone de La Pale Fournès*, *op. cit.*

et un « contre-projet ⁶⁰ » chiffré selon le modèle d'un Avant-projet sommaire (à l'aide d'un économiste et ingénieur agronome membre du groupe), reprenant ainsi les codes et la rhétorique experte, tout en proposant un projet radicalement alternatif consistant en une régie agricole communale en agro-écologie. Ce qui implique non pas de laisser cette terre en friche (ce qui aurait peut-être été le projet le plus radical, mais tout aussi précaire pour son avenir), mais de la rendre à nouveau productive, sans l'artificialiser.

Cette lutte a fait émerger un conflit de rationalité entre les acteur-ices. Les un-es prônent la primauté de l'expérience habitante comme forme de connaissance située du territoire, les autres (opérateur d'expertise, industriel et politique), par leurs outils, considèrent l'espace et l'environnement à partir de surfaces et de données dont l'abstraction permet l'échangeabilité et la comparaison, et d'une certaine manière l'abstraction. Ce que l'on peut considérer plutôt comme une controverse documentaire — car ayant eu lieu à travers les documents de l'étude d'impact environnemental et l'enquête publique — a fait apparaître un conflit entre une rationalité de l'expérience habitante et une rationalité économétrique. Il semble alors nécessaire de mettre en exergue ces discours divergents, entre habitant-es, et élu-es

60 — ADERE, *Avant-projet sommaire*, *op. cit.*

locaux, dont on ne peut pas prétendre (au contraire des opérateurs industriels et experts) qu'ils n'aient pas un ancrage, et un point de vue, situés dans le même territoire.

DU CONFLIT DE RATIONALITÉ AU CONFLIT DE MODERNITÉ

Le conflit ici présenté n'a pas seulement eu lieu entre une classe experte et un groupe habitant, mais également entre élu-es locaux et habitants-es. Il apparaît dans ce cas relever davantage d'un *conflit de modernité*. On empruntera ici la conception de modernité à celle de l'historien Pablo Blitstein, qui, s'il admet qu'une conception temporelle ou historique puisse exister de manière « à démarquer vaguement le récent de l'ancien ⁶¹ », préfère adopter la conception qui procède à ce qu'il appelle une « opération typologique », dans laquelle la modernité :

[...] consiste dans un ensemble de traits caractéristiques — « idéal-typiques » — qui ne se trouvent pas dans toutes les sociétés. [...] s'affirme ici la volonté de définir la modernité comme un programme, un cadre éthique, une idéologie ou un ensemble déterminé de pratiques. [...]

61 — Pablo Blitstein, « L'opération typologique », *Politix*, 2018, vol. 3, n° 123, p. 64.

L'opération typologique fait de la modernité un idéal, bien souvent un idéal normatif⁶².

Observons les groupes en présence. Les informations publiques disponibles au sujet des élu-es, permettent d'identifier certaines caractéristiques des membres du conseil municipal (mandat 2014 - 2020). Si l'on peut constater une forte disparité des profils professionnels au sein du groupe militant, une certaine homogénéité règne chez le groupe des élu-es. Une grande majorité de ces dernières se trouve être entrepreneures, dans le commerce, dans le conseil en services, ou bien dans l'agriculture. Au sein de ce groupe, l'agriculture est l'activité la plus fortement représentée et plus particulièrement la viticulture (ce qui n'est pas sans faire échos avec l'histoire du territoire). Il n'est ici pas fait de distinction entre le métier d'agriculteur-ice et d'entrepreneure du fait que les personnes concernées sont propriétaires-exploitant-es et commercialisent elle-ux-mêmes leur vin et leur propre marque. Par ailleurs, parmi certain-es élu-es qui ne sont pas agriculteur-ices, et qui exercent des métiers en dehors de la tendance entrepreneuriale que l'on vient de décrire, au moins 3 d'entre elle-eux⁶³ font partie de familles propriétaires terriennes, qui plus est, sur la zone de la Pale⁶⁴.

62 — *Idem*.

63 — Maurin, « Dans le rétro. L'autoroute A9 était inaugurée il y a 50 ans », *art. cit.*

64 — Allard, « Le projet Argan-Amazon de Fournès entaché de prises

Afin de comprendre le rôle des élu-es dans la conflictualité de ce projet, il est nécessaire de commencer par dénaturer l'idée selon laquelle le projet des élu-es aurait toujours été de favoriser l'implantation d'Amazon sur site. En effet, en 2013, lorsqu'un premier projet avait été envisagé sur la Pale⁶⁵, deux élu-es de la commune (dont un qui a été réélu lors du mandat 2014 - 2020 ainsi que le suivant) s'exprimaient dans la presse :

Le village de marques nous a paru positif par rapport notamment à un projet d'implantation d'une base logistique de transports qui aurait multiplié les allées et venues de camions, sans aucune création d'emploi sur le secteur⁶⁶.

Un des militants de l'ADERE confirme que ce discours était au cœur du programme des élu-es lors

illégaux d'intérêts ? », *art. cit.*

65 — Le site de la Pale avait été convoité pour accueillir un village de marques, avant que le projet soit interdit en 2014 par la Commission nationale d'aménagement commercial (Cnac) puis le Conseil d'État. L'objet de cette annulation était fondé en premier lieu sur la protection des commerces locaux, puis pour son impact environnemental et paysager. Cette première fois, contrairement au cas d'Amazon, ce n'est pas un groupe d'habitantes qui s'est battu pour contrer le projet. Alors que la commission départementale avait donné son accord en 2013, c'est un collectif d'associations de commerçants de différentes villes proches, soutenu par la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Gard et du Vaucluse ainsi que de maires de grandes villes telles que Nîmes ou Uzès, qui avait déposé un recours de cette décision.

66 — Catherine Mille, « Village de marques de Fournès : "On ne peut pas juste regarder passer les trains" », *Midi Libre*, 16 avril 2013.

des élections municipales de 2014 : « On faisait confiance en se disant [qu']ils ne feront rien de spécialement négatif, car eux-mêmes ont dit, quand on a voté pour le village de marques [que] c'était moins pire qu'une plateforme logistique⁶⁷. » C'est pourquoi, l'annonce du projet Amazon a fait apparaître, pour certain-es habitant-es, un trouble, une contradiction entre paroles et actes. Cette contradiction révèle, de part et d'autre, une différence de vision de ce que serait un *meilleur* projet pour le territoire.

Les contre-arguments avancés par les habitant-es en défaveur du projet d'Amazon montrent que le type d'activité économique désiré ne pouvait être dissocié, d'une part, d'une certaine qualité sociale de l'emploi, et, d'autre part, du respect de l'environnement⁶⁸. Cela a même généré une réflexivité de la part des habitant-es contestataires qui se sont déplacé-es de la seule contestation vers l'écriture d'un projet alternatif de régie agricole de production et de recherche en agroécologie qui comprend 3 volets : économique, social, environnemental⁶⁹ — tous envisagés comme complémentaires. Un des habitants en

67 — Entretien avec un membre de l'ADERE, conduit en janvier 2023.

68 — Préfecture du Gard, *Registre des observations reçues dans le cadre de l'enquête publique au sujet du centre de tri de colis Argan à Fournès* (30), 2019, p. 1 ; 3 ; 30 ; 48 ; 116 ; 131.

69 — ADERE, Avant-projet sommaire – *Projet de régie agricole de la Communauté de Communes du Pont du Gard sur la zone de La Pale à Fournès*, Juillet 2019.

charge du volet social du projet explique sa vision : « [...] moi je suis plus sur un lien [avec le respect de l'environnement] qui ne néglige pas l'économie, mais dans ma tête, l'économie doit être au service de l'humain et non l'humain au service de l'économie. Il faut que l'économie démontre comment on peut y arriver, c'est ça l'économie pour moi ⁷⁰. »

À l'inverse, face à la remise en question de la qualité de l'emploi proposé par Amazon, les élu-es affirment que le développement économique prime, quel qu'il soit. Iels souhaitent avant tout retrouver de l'emploi dans « un territoire qui est pas mal impacté, avec la fermeture de la centrale thermique d'Aramon et une entreprise importante située sur Remoulins qui n'est pas en situation facile et qui est passée de 600 salariés à pratiquement 90 actuellement ⁷¹ ». Iels voient dans l'opportunité proposée par Amazon, un projet de « développement économique » ainsi que l'aboutissement d'une vision du « bien vivre dans la commune [quil] passe par les recettes fiscales et le développement économique lié à l'autoroute ⁷² ».

Il faut rappeler que la crise viticole, à laquelle s'ajoute la fermeture du Marché au Cadran, a en quelque sorte clôturé l'avenir de l'agriculture dans

70 — Entretien avec un membre de l'ADERE, conduit en janvier 2023.

71 — Entretien avec un élu de la mairie de Fournès, conduit en février 2023.

72 — *Idem*.

la région et a rendu inenvisageable, pour leurs propriétaires fonciers, l'utilisation des terres de la Pale pour de l'activité agricole. En ce sens, lorsque les habitant-es contestataires évoquent un projet de régie agricole, l'échec est certain pour un élu lui-même agriculteur et qui ne peut y croire : « des gens qui veulent travailler dans l'agriculture, je suis bien placé pour vous en parler, on n'en a pas beaucoup ⁷³ ».

Parallèlement, cet élu explique qu'il n'« a pas la possibilité de décréter et de dire, “on va faire venir, je ne sais pas..., le champion du monde du luxe pour faire un atelier de création de sacs!” C'est pas possible, on n'est pas sur un territoire où les projets d'entreprise s'arrachent ⁷⁴ ». On peut comprendre par-là que même s'il peut reconnaître que le projet d'Amazon n'est pas idéal, l'alternative ne peut être celle d'un projet agricole, ni même d'une initiative regroupant de multiples acteur-ices économiques locaux-ales. Seul un projet en collaboration avec une grande entreprise nationale ou internationale reste envisageable pour lui.

Un autre élu exprime également un sentiment d'impuissance, notamment face à la pollution que causerait toute activité économique : « On peut le

73 — *Idem.*

74 — *Idem.*

tourner dans tous les sens, l'important c'est de le limiter, d'essayer de l'intégrer au mieux. Mais on ne peut pas mettre systématiquement le territoire sous cloche⁷⁵».

Ce projet s'inscrit alors dans un idéal prôné par ce groupe d'élu-es, qui non seulement croit en une société de marché qui résoudrait d'elle-même la question de l'emploi, mais comporte aussi un idéal de modernisation qui passe par le *réajustement* d'un certain retard économique du territoire⁷⁶. Cette vision du développement économique ne date pas d'Amazon, mais était déjà présent dès le projet de village de marques, que les élu-es défendaient en considérant que leur « territoire, coincé entre Nîmes Métropole et la Coga d'Avignon, ne peut pas se contenter de regarder le train passer...⁷⁷ ».

Si les deux groupes expriment leur propre idéal de société à travers ce conflit, ils ont, pour reprendre les termes de Lemieux, « en commun d'être tous deux *modernistes*, quoiqu'ils ne se réfèrent pas aux mêmes moments fondateurs de la modernité pour

75 — *Idem*.

76 — « Réajustement » ou « adaptative culture » évoque un processus par lequel un groupe social identifiant un retard culturel agit volontairement sur des éléments de sa culture pour rattraper ce retard. Cf. Lemieux, « Paradoxe de la modernisation », *art. cit.*, p. 139 ; William Ogburn, *Social Change*, The Viking Press, 1950, p. 203.

77 — Catherine Mille, « Village de marques de Fournès », *art. cit.*

définir l'idéal auquel ils aspirent⁷⁸». Cette acception prend en compte la modernisation « comme tout processus de transformation sociale qui conduit à accroître chez les acteurs d'une société donnée la conscience historique que cette société a rompue à l'égard de son passé et qu'elle doit maintenant changer, dans une direction déterminée⁷⁹ ». Par conséquent, là où le groupe des habitant·es souhaite rompre avec une vision productiviste basée sur une économie du pétrole, du transport et de l'urbanisation, tout en se référant à un moment récent de développement d'une conscience écologiste, le groupe des élu·es, quant à lui, veut rompre avec le passé agricole de la région, en faisant référence au projet modernisateur de l'autoroute en 1971, qui est, selon elle·ux, toujours d'actualité⁸⁰.

Si pour certain·es des acteur·ices de la contestation, laisser le terrain en friche pouvait avoir de la valeur, compte tenu de sa biodiversité, le remettre en

78 — Lemieux, « Paradoxe de la modernisation », *art. cit.*, p. 134.

79 — *Ibid.*, p. 135.

80 — « Depuis plusieurs mandats, et ça a été porté par mes prédécesseurs aussi, notamment au niveau développement économique, du fait de notre position, il nous semblait important de porter le développement économique aussi bien pour notre commune qu'au niveau du territoire, puisque la commune est sur une sortie d'autoroute, donc nous avons la chance que cette sortie d'autoroute soit un peu loin du village et ne génère pas de trafic dans le village. Depuis 1971, l'ouverture de l'A9, la zone de la Pale est pointée par le SCoT, pour accueillir du développement économique. » Entretien avec un élu de la mairie de Fournès, conduit en février 2023.

activité s'est finalement imposé comme nécessaire pour le territoire et a permis aux contestataires de réévaluer l'idée d'un projet économique, à construire en adéquation avec leur idéal de société ou de territoire, et prenant donc la forme d'un projet alternatif de régie agricole.



Aujourd'hui, presque trois ans après la fin du conflit et l'abandon de l'implantation d'Amazon, les habitant·es contestataires sont invité·es à la table de la Communauté des communes pour réfléchir à l'intégration de leur projet alternatif dans le cadre du Projet alimentaire territorial (PAT). On peut constater que le conflit a produit une certaine réflexivité chez des élu·es qui sont devenu·es plus enclin·es à l'intégration d'une participation habitante dans les politiques territoriales. On peut également identifier que la perte de productivité du territoire, et notamment celle de la terre, est tout autant reconnue par les deux groupes d'acteur·ices en conflit comme un enjeu majeur. Toutefois, la réponse à ce problème, ainsi intégrée aux deux projets, est différente. Le déploiement d'un mode de valuation⁸¹ alternatif — basé sur l'expé-

81 — Ici est fait référence au travail de Laura Centemeri autour de la notion de « mode de valuation habitante » ou « emplaced mode of valuation ». Cf. Laura Centemeri, « From Public Participation to Place-Based Resistance. Environmental Critique and Modes of Valuation in the Struggles against the Expansion of the

rience habitante de l'espace et du paysage — vient alors mettre en branle le modèle de territorialisation vertical qui dominait jusque-là.

En exprimant ces deux parts du conflit comme faisant partie de la même historicité, il est possible de les comprendre non pas comme radicalement opposées, mais plutôt comme des manières de *faire avec l'espace*, qui emploient des outils qui leur sont propres. C'est pourquoi l'attention à la matérialité de l'action contestataire, comme à la nature des relations qu'entretenaient les acteur·ices à l'espace, était ici nécessaire, afin de ne pas réduire le conflit à une mise en réseau d'acteur·ices qui n'agiraient que par la présence préalable d'organisations politiques ou associatives et écologistes. La situation territoriale et son histoire n'est pas une simple toile de fond dans le conflit global de contestation du déploiement d'Amazon.

Par ailleurs, la manière dont Amazon a cherché à s'implanter sur le site de la Pale est cohérente avec la vision messianique que Jeff Bezos, son fondateur, cherche à mettre en oeuvre : conquérir le marché du tourisme spatial et à terme de déplacer l'Humanité dans des colonies du système solaire. Ce projet est « pour le bénéfice de la Terre⁸² », d'après le nom

Malpensa Airport », *Historical Social Research*, vol. 42, n° 3, 2017, p. 92-123.

82 — *Blue Origin 2019: For the Benefit of Earth*, conférence donnée par Jeff

d'une de ses conférences en 2019, dans laquelle il déplorait les limites d'un futur où « nos enfants vivraient des vies pires que les nôtres » si l'on restait sur Terre. Comme tout bon astronaute, lors de son premier voyage à bord de Blue Origin, le 20 juillet 2021, il a exprimé à son retour à quel point il était stupéfait de la vulnérabilité de la Terre : « la Terre est une petite chose fragile et quand nous évoluons sur cette planète, nous faisons des dégâts. C'est une chose de le reconnaître, mais c'est autre chose que de voir de vos propres yeux à quel point elle est vraiment fragile⁸³ ».

Cette image de la « Terre vue d'en haut⁸⁴ » fait très clairement écho à ce que l'historien de l'environnement Sebastian Grevsmühl a étudié en faisant un lien entre l'exploration spatiale, la prise de conscience globale des limites de la terre, et la montée de l'environnementalisme au XX^e siècle. Les premières images de la Terre vue depuis l'espace, telles que *The Blue Marble*⁸⁵, ont participé à la fois à la réflexivité écologique par le caractère visuel de la

Bezos le 9 mai 2019. Traduction de l'auteur.

83 — Correspondante inconnue, « Jeff Bezos réussit son premier vol dans l'Espace à bord de sa fusée Blue Origin », *Le Monde*, 20 juillet 2021.

84 — Grevsmühl Sebastian Vincent, *La Terre vue d'en haut. L'invention de l'environnement global*, Le Seuil, 2014.

85 — *The Blue Marble* est le nom donné à la célèbre photographie prise par la Mission Apollo 17 en 1972, lors de son voyage vers la lune. Elle est la première image représentant la totalité de la terre éclairée au sein de l'immense vide noir de l'espace.

finitude de la Terre, mais aussi au développement de l'imaginaire du *vaisseau spatial Terre*. La pensée de l'architecte Buckminster Fuller, qui a employé pour la première fois cette métaphore du vaisseau spatial Terre en 1969 a en effet participé à diffuser la conception de la Terre comme une machine. Avec les images représentant des dômes géodésiques recouvrant des villes entières, l'architecte évoque une ingénierie totale de la Terre devenant alors un artefact humain, dont on peut maîtriser totalement les conditions environnementales, climatiques et physiques.

Cette vision de l'environnement, ou de l'espace terrestre, par le haut, en tant que système clos, global et malléable, tend à justifier des solutions de géo-ingénierie, comme des mesures de protection de la nature fondées sur la compensation. Dans le cas étudié ici, le solutionnisme technologique prôné par Bezos va de pair avec le système de compensation écologique proposé par les expertises environnementales du Bureau Veritas. Parce que l'histoire environnementale a été pensée de manière globale, il est devenu envisageable d'altérer une partie de l'environnement à un endroit, pour le protéger à un autre.

En contraste, par leurs pratiques, discours et outils particuliers, les habitant-es ont introduit une forme d'incommensurabilité de la valeur de l'espace de la

Pale, à partir de références non pas externes, mais internes au lieu. En s'appuyant sur la pensée d'Alfred North Whitehead, le philosophe Frédéric Neyrat parle d'« une part inconstructible de la Terre ⁸⁶ » en s'opposant aux discours géo-constructivistes, et propose de revendiquer une altérité envers la Terre. C'est-à-dire de reconnaître une existence de celle-ci, qui dépasse, ou plutôt précède, l'existence humaine. Cette altérité, ou cette reconnaissance de la part inconstructible de la Terre est, selon Neyrat, *un dehors* à l'intérieur même du monde productiviste ⁸⁷. Son *écologie de la séparation* comprend l'inconstructible non comme un matériau originel de la Terre, mais comme un revers à tout acte de construction. Dans le cas d'étude présent, à partir des descriptions faites des pratiques habitantes, il semble qu'arriver à produire la Terre comme altérité, à reconnaître cette existence qui n'est pas la nôtre implique l'expérimentation d'un rapport très situé, très corporel et quotidien, à la terre. En s'expérimentant de manière collective et conflictuelle, la rationalité politique habitante a permis d'agir et d'être transformatrice pour les représentations et le devenir de l'espace en question — un espace que les habitantes ne convoitaient et n'habitaient pas véritablement avant sa mise en conflit. La formation d'un *forum* populaire

86 — Neyrat Frédéric, *La Part inconstructible de la Terre. Critique du géo-constructivisme*, Le Seuil, 2016.

87 — *Ibid.*, p. 236.

amenant à la production d'un contre-projet, semble rendre le groupe d'habitant·es acteur incontournable de tout projet à venir. Ce cas typique de conflit d'aménagement montre que le conflit peut être producteur d'habiter. Les pratiques militantes représentent, en ce sens, une troisième voie à la vision naturaliste qui pense la Terre comme une force surnaturelle qu'il faut maîtriser, ou à la vision *anaturaliste* (dans les termes de Neyrat) qui la pense comme une chose vulnérable qu'il faudrait quitter tout en continuant de dégrader ses conditions d'habitabilité.

Sous un soleil franc, régulièrement balayés par des vents violents, une dizaine de grands champs, lessivés par la culture de vignes arrachées depuis, gisent entre la sortie de l'A9 et le plus grand rond-point de la commune : paysage du business as usual, pas de quoi s'émouvoir à priori. Un entrepôt d'Amazon dans la zone d'activité de la Pale, c'est évident à première vue note Hugo Soucaze. D'ailleurs la controverse qui s'est développée localement a suscité l'incrédulité médiatique en France et aux États Unis. Une correspondante du New York Times dépêchée sur place s'interrogeait en octobre 2020 sur ce qui pousse un territoire où l'emploi manque cruellement à considérer l'implantation de l'entrepôt comme une plaie — le trafic de poids lourds induit ? la pollution de la rivière ? — interrogations réduisant volontiers le questionnement des habitant-e-s à une inquiétude environnementaliste sans subtilité politique, au mépris de la précarité ambiante.

Comment montrer que c'est bien autre chose qui s'est joué ? Et pour paraphraser Jean Baudrillard, si l'Amérique [des GAFAM] est la version originale de la modernité [occidentale], quel bug dans le doublage français, quel défaut dans le sous-titre local a produit un refus d'obtempérer à Fournès ?

Après la fiction de Théo Casciani dans le numéro 1 d'Habitante, après la chronique de Kelly Pendergrast

dans le numéro 5, qui affûtaient la singularité de leur point de vue pour saisir l'aura d'un data center pastoral et les ramifications domestiques d'un entrepôt, tous deux labellisés Amazon, Hugo Soucaze choisit l'observation participante. Lui qui s'intéresse généralement à la manière dont les BIG TECH perturbent les catégories du réel, décide d'aller à Fournès rencontrer les protagonistes de la lutte anti Amazon, à la recherche du contre récit et de l'alter projet qui en émergent. Il y trouve une matière hybride qu'il destine à la fois à son projet de fin d'étude à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles (ENSAV), à un master de recherche à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS) et aux pages d'Habitante. Au-delà du jeu d'acteur de la controverse, des rapports de forces qu'il a observés, les subtilités politiques qu'il révèle par l'étude des documents et des procédures dans lesquelles s'ancre le conflit sont sans doute les plus à même de répondre à un enjeu fondamental : la construction d'un nouveau récit démocratique auquel appelle l'analyste politique Asma Mhalla, pour opposer à l'innovation technologique fracassante des BIG TECH une innovation politique d'ampleur.

« Qui gouverne les géants technologiques aujourd'hui ? (...) Comment souhaitons nous être gouvernés à

partir de technologies qui deviennent totales ?¹ » Ce qui est frappant dit Asma Mhalla, c'est de constater que politiquement, « la source de légitimité [de leurs fondateurs et leurs actionnaires] n'est tenue que par notre bon vouloir et légalement par des conditions générales d'utilisation. » Ce n'est pas assez pour construire un contrat social. Bezos, Musk, Zuckerberg et autres ne sont plus seulement des entrepreneurs. « Ce sont aussi des idéologues, des acteurs politiques, militaires, géopolitiques. Il faut tenir compte de cette hybridité », tenir compte de leur capacité à bouleverser les catégories du réel. Nous devons « apprendre à naviguer en eaux troubles dans ce monde liquide sans (trop) nous perdre. (...) Nous devons avoir foi en notre volonté de puissance intime, en notre pulsion de vie. Quel que soit l'avenir, il faut assurément entrer sans peur dans ce nouveau siècle politique qui se déploie avec fracas à nos pieds². »

1 — Asma Mhalla in Cpolitique, Radio France, 15 avril 2024.

2 — Asma Mhalla, « À l'innovation technologique, nous devons opposer une innovation politique d'ampleur », in *Le Monde*, 29 septembre 2023.