

Commentaire

Infrastructures du futur: Un espoir de gouvernance

Anna Soer
Université d'Ottawa

Penser les infrastructures du Nord requiert une connaissance intime des défis quotidiens auxquels font face les communautés autochtones et locales dans leur intersectionnalité, leur localité et leur temporalité. Ces infrastructures, conceptualisées et analysées de différentes façons par les autrices et auteurs, se frayent ainsi un chemin entre dynamiques structurantes coloniales et pouvoirs d'action locaux tant autochtones qu'allochtones. Ces infrastructures opèrent ainsi sur un terrain à la fois matériel et immatériel, symbolisant les promesses et les désenchantements de la modernité entre nécessités contemporaines de survie et qualité de vie, et l'espoir d'un meilleur futur basé sur les besoins réels des communautés, lesquelles sont affectées par le développement d'infrastructures qui les dépossèdent de leurs terres et de tout ce que cette terre symbolise. C'est ainsi que les analyses de ce numéro thématique se situent.

Carly Dokis démarre ce numéro en proposant une analyse approfondie des techniques et des infrastructures de gouvernance étatique de l'eau et ses conséquences au sein de la Première Nation Dokis, située sur l'île Okikendawt. Dans l'article suivant, Philipp Budka examine le rôle des voies ferrées de Churchill, au Manitoba, afin d'explorer les dynamiques structurelles de changements et des transformations socio-techniques et économiques. Anna Bettini et Kaylia Little interrogent, quant à elles, le rôle des discours et narratifs quant aux infrastructures énergétiques : Bettini se concentrant sur les communautés en Alberta faisant face au développement d'infrastructures d'énergies renouvelables ; et Little se focalisant sur Iqaluit, la capitale du Nunavut, et les ressentis de ses habitants à l'égard des infrastructures d'énergie fossile et de leur fiabilité. En continuité avec le thème des énergies fossiles, Giuseppe Amatulli se penche sur le rôle du développement des infrastructures portuaires en lien avec l'exportation de gaz naturel à Kitimat, le port de Prince Rupert, et Fort St. John, en Colombie Britannique, ainsi que leur réception

par les habitants quant au futur collectif envisagé par ceux-ci. Katrin Schmid, ainsi que Susanna Gartler et Susan A. Crate, brossent un portrait intime du développement des infrastructures de transport dans un environnement arctique lourdement impacté par le dégel du pergélisol. Schmid analyse ainsi les significations des pistes d'atterrissage du transport aérien dans le contexte d'une gouvernance centrée sur les besoins des habitants du Nunavut. Gartler et Crate, quant à eux, se détachent de la conception anthropocentrique et coloniale associée aux infrastructures pour examiner l'incorporation du pergélisol lui-même comme une infrastructure selon les habitants autochtones du Delta de la Rivière Mackenzie.

Les infrastructures comme géographies

Les infrastructures énergétiques sont les sujets des trois articles d'Amatulli, Little et Bettini, bien que l'importance de l'énergie au sein des communautés locales et autochtones, particulièrement du Grand Nord, demeure omniprésente au sein du numéro thématique dans son entièreté à travers des analyses centrales du relationnel et de la temporalité. Penser le futur des infrastructures énergétiques, selon Little, passe par une analyse fine anthropologique, plus précisément au sein du sous-genre de l'anthropologie de l'énergie. Amatulli, quant à lui, conceptualise l'infrastructure comme un objet ethnographique. Enfin, Bettini se pose méthodologiquement au sein des études ethnographiques en questionnant les dimensions émotionnelles des relations aux infrastructures énergétiques. Le relationnel figure ainsi non seulement comme objet d'analyse, mais aussi comme lien tissé entre le matérialisme de l'infrastructure (Amatulli) et la géographie émotionnelle de cette infrastructure (Bettini); la géographie émotionnelle amalgamant ainsi des visions passées, présentes, et futures face à l'insécurité énergétique (Little).

Cette dernière géographie temporelle est aussi au cœur du travail analytique de Budka qui vise à dépasser le présent ethnographique en incorporant les enchevêtrements du passé et du futur de ces infrastructures de transport avec ceux de ses habitants. Le relationnel revient ainsi au centre de l'analyse ethnographique de Dokis qui se questionne sur la biopolitique autour du développement des récits, des assemblages technologiques, des idéaux et rationalités politiques, ainsi que des expériences esthétiques et sensorielles, entourant l'eau et sa normativité pour les nombreux acteurs la convoitant. Schmid incorpore simultanément les géographies temporelle et relationnelle/émotionnelle au sein de la promesse d'un futur parfait qu'elle questionne et

décortique, à travers son analyse de cette infrastructure anthropogénique. Faite d'un conglomérat de matérialités, cette dernière façonne une temporalité intime pour les habitants, étant à la fois nostalgiques d'un passé fusionnel avec la nature et espérant échapper à une destinée de disparition. C'est à travers cette friction (ou concept analytique pour Schmid) entre conceptions coloniales des infrastructures et critiques formulées par la littérature autochtone que Gartler et Crate posent explicitement la question fondamentale : qu'est-ce qu'une infrastructure et selon qui ? Cette analyse ethnographique des récits apporte ici l'élément, à mon avis, fondamental soutenant ces analyses sur lequel je m'attarderai en premier : (re)penser les géographies des infrastructures.

Les autrices et auteurs plongent ainsi, chacune et chacun à leur manière, dans un questionnement géographique tant cognitif, que temporel ou spatial, de la place des infrastructures au sein des vies des habitants dans des milieux (semi-)urbains comme ruraux. Bettini relate l'opposition ressentie par certains habitants ruraux en Alberta : cette géographie parfaite, belle et précieuse pour ces habitants ruraux serait ainsi prise en otage par les besoins croissant des résidents urbains. Cette connexion émotionnelle au paysage et à la terre, ne serait ainsi pas respectée par les décisionnaires technocrates du Sud (Schmid) pour qui, la terre n'est qu'une ressource inerte. Penser le pergélisol comme fondamental, critique et vital à travers les perspectives autochtones inuvialuit et gwich'in, c'est repenser les schémas épistémologiques qui définissent la ou les géographies. Ainsi, ce questionnement géographique est sous-entendu avec une contradiction apparente entre la visibilité des infrastructures d'énergies renouvelables vécue comme une destruction de l'espace naturel parfait, et l'invisibilité des infrastructures d'énergies fossiles vécue comme naturelle et non-contraindante (Bettini). Cette géographie de l'émotion, telle qu'énoncée par Bettini, rejoint le constat énoncé par Dokis. L'eau, comme synonyme de vie, est vivante, elle a un esprit. L'ontologie anishinaabe établie une relation de soin, de responsabilité, et même d'amour, envers l'eau (Dokis). Cette relation, bien qu'elle ne soit pas analysée explicitement comme faisant partie de cette géographie émotionnelle, se rattache ainsi aux portraits ethnographiques multiples des autrices et auteurs où l'émotion joue un rôle prépondérant dans les dynamiques socio-politiques entre les groupes où l'opposition avec le Sud est récurrente à de nombreuses reprises.

Le Sud, avec ses ressources, ses opportunités, ses technocrates, ses scientifiques, ses conditions climatiques plus tempérées, s'impose physiquement et normativement à un Nord qui fait face à cette imposition bureaucratique

coloniale, comme le démontrent Dokis, Gartler et Crate. Little, à travers ses entretiens avec des résidents d'Iqaluit, note l'origine sudiste de nombreuses personnes interrogées, ainsi que la relation de dépendance avec les ressources du Sud importées vers le Nunavut (par exemple, les carburants). Schmid rappelle l'importance du transport aérien pour les Nunavummiut, où les mères doivent voyager vers Ottawa pour accoucher, où les personnes âgées sont en maison de retraites dans le Sud, mais dont la représentation politique dans ce même Sud n'est pourtant que limitée en raison de sa faible population.

Ce transfert des technologies du Sud vers le Nord (évident et nécessaire pour certains), se situe ainsi en continuité d'une réalité à la géographie plus grande entre majorité et minorité au Canada, entre ruralité et urbanité, entre allochtones, colons et autochtones. Cette imposition d'héritage colonial se confronte aux récits du post-colonialisme qui montrent une autre réalité que celle des discours étatiques (Dokis), mais elle se confronte aussi aux méthodologies d'analyse qui pensent cette géographie de manière aussi émotionnelle que spatiale ou temporelle. Penser le futur des infrastructures revient ainsi à penser le futur de la communauté. Qui compose cette communauté? Avec qui cette communauté co-existe? De qui cette communauté dépend-t-elle? Où se situe cette communauté? Quelles sont ses horizons ontologiques et épistémologiques? Quelle est son histoire et quelles sont ses histoires? L'autodétermination figure au sommet des impératifs de gouvernance autochtone en relation avec les pouvoirs fédéral, territorial et provincial: elle passe à travers ces géographies cognitives, temporelles et spatiales.

Les infrastructures comme forces motrices

Le futur des infrastructures fait ainsi partie intégrante des questionnements techniques et philosophiques. Lorsque les infrastructures promettant un meilleur futur renforcent, en réalité, la discrimination et la ségrégation, ces infrastructures appuient le projet colonial d'uniformisation vers un idéal de vie formatée pour un archétype de colons blancs (Amatulli). Par conséquent, du point de vue d'un État colonial, ses infrastructures coloniales ne peuvent qu'être en évolution continue, perpétuellement inachevées. Cet État inachevé, matérialisé à travers ses infrastructures, s'impose comme évident, logique et rationnel (Dokis; Bettini) à l'opposé de l'émotivité des habitants locaux, pour qui il serait impossible de réfléchir à leur propre bien-être et au bien-être générations présentes et futures. Les énergies renouvelables, envisagées comme le futur des infrastructures énergétiques, jouent simultanément sur le terrain

des géographies émotionnelles et visibles : comme mentionné précédemment, Bettini analyse l'importance des paysages émotionnels dans la formation de l'opinion publique, ainsi que les discours autour du développement de ces nouvelles infrastructures. Les discours, dans cette tradition interprétative, façonne la manière dont le paysage et la terre elle-même, sont représentés et compris par les personnes qui y habitent ou non, et qui détiennent une responsabilité : en soutien ou en opposition aux projets de constructions, ces discours politisent les infrastructures et symbolisent une opposition avec une certaine culture et un certain héritage local (Bettini). Ce symbolisme touche ainsi cette géographie cognitive entrelacée avec cette géographie temporelle où le passé et le futur imaginés se mêlent à la politisation du présent. Comme le démontre Amatulli, les infrastructures, en tant que représentations de la mutation constante de la société, ne peuvent ainsi jamais être finalisées et restent toujours instrumentalisées pour servir des idéaux passés, présents et futurs.

Penser le futur des infrastructures pose ainsi la question du sujet qui pense ? Quelle pensée est-elle privilégiée au sein de ces discours ? Gartler et Crate recentrent cette conversation autour des savoirs et philosophies autochtones des Inuvialuit et des Gwich'in, articulés à travers des récits de vie journalière impactée par les changements environnementaux, dont le dégel du pergélisol. Ce pergélisol, vu à la fois comme fondation de vie et obstacle parfois mortel, rejoint la dualité rencontrée par Little dans son analyse des rapports des habitants avec l'énergie à Iqaluit, entre difficulté opérationnelle et minimisation des coupures de courant. Cette dualité se retrouve aussi dans l'analyse de Schmid où le savoir et le concept d'*Inuit Qaujimajatuqangit* (littéralement, « les savoirs anciens toujours pertinents aujourd'hui ») se heurtent à l'innovation technologique, à la connectivité offerte par le développement des infrastructures de transport qui, bien que permettant la connexion des Inuit du Nunavut avec le reste du Canada, représente aussi l'intégration forcée dans le projet colonial canadien. Cette intégration forcée se heurte elle-même aux restrictions budgétaires fédérales et ce faisant, le développement de ces infrastructures de transport représente l'espoir d'un futur meilleur et le rappel incessant des disparités de pouvoir décisionnel entre les populations locales, les bureaucrates et les ingénieurs (parfois internationaux), et le gouvernement fédéral dictant les normes. C'est ainsi que l'interprétation que l'on peut avoir des infrastructures et de leur signification (pour soi et sa communauté), s'ancre dans une dualité constante : une friction qui pousse au changement, une force motrice (Schmid). Les infrastructures comme forces motrices apparaissent ainsi comme second fil conducteur des articles de ce numéro thématique. Cette force motrice opère

comme un espace de friction entre : les forces coloniales et l'auto-détermination autochtone ; les énergies fossiles et les énergies renouvelables ; les ruralités et les urbanités ; la technocratie et les savoirs autochtones ; les objectifs fédéraux et les réalités locales.

Ainsi, le futur des infrastructures se pense à travers des décolonialismes : les réalités du Nunavut et de ses multiples communautés ne sont effectivement, pas les mêmes que celles de la Nation Dokis, des Inuvialuit, ou encore des Gwich'In, qui se distinguent elles aussi des réalités des communautés rurales de l'Alberta, de Churchill ou de Fort St. John, Prince Rupert, ou de Kitimat. Penser les infrastructures comme des forces motrice coloniales ou décoloniales au sein des communautés autochtones génère une conversation plus large sur le pouvoir d'action réel et la diversité d'opinions au sein de ces mêmes communautés, loin des stéréotypes et des simplifications épistémologiques. Comme le rappelle Schmid, les infrastructures ont une double signification entre imposition coloniale et nécessité de survie. Pourtant, une autre vision est possible : celle de l'auto-détermination et de la redéfinition de ces infrastructures à travers les intérêts et les réalités des communautés. Toutefois, cette autre vision n'est pas unique ou simple. Elle s'inscrit elle aussi dans cette pluralité d'opinions et de perspectives qui forme la démocratie. C'est ainsi que la consultation populaire surgit comme une ressource fondamentale pour assurer le succès de l'implantation des projets de développement des infrastructures : prendre en compte les intérêts, les réserves, les savoirs, les espoirs, les peurs, et trouver des justes milieux où les membres des communautés se sentent écoutés et appréciés ; évitant ainsi la montée de l'opposition ou le mécontentement populaire, démontré par Bettini. Penser la force motrice des infrastructures comme opportunité permet ainsi de penser la cohésion démocratique.

Ce numéro thématique anthropologique et ethnographique est informé par une tradition interdisciplinaire en sciences humaines et sociales . Les travaux présentés dans ce numéro sont riches de témoignages, d'expériences de recherches de terrain, et de réflexions personnelles des chercheuses et chercheurs. Ce numéro thématique met en avant la pluralité des expériences et des perspectives tant du côté scientifique que du côté des individus interrogés. Ces travaux de recherches, bien qu'explicitement situés au sein des études anthropologiques et ethnographiques, sont également pertinents pour d'autres disciplines (géographie humaine, administration publique, science politique, philosophie, histoire, et bien d'autres encore), comme le démontre cette courte analyse proposée dans ce commentaire.